

00483¹
1



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales
División de Estudios de Posgrado

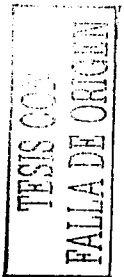
Las tendencias históricas del transporte público de pasajeros en la ciudad de México, en la construcción de su porvenir

(De la Administración Pública de los transportes en la Ciudad de México 1790 - 2000)

Tesis que para optar por el grado de
Doctor en Administración Pública

Presenta:

Francisco José Díaz Casillas



Director de Tesis
Omar Guerrero Orozco

2003



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

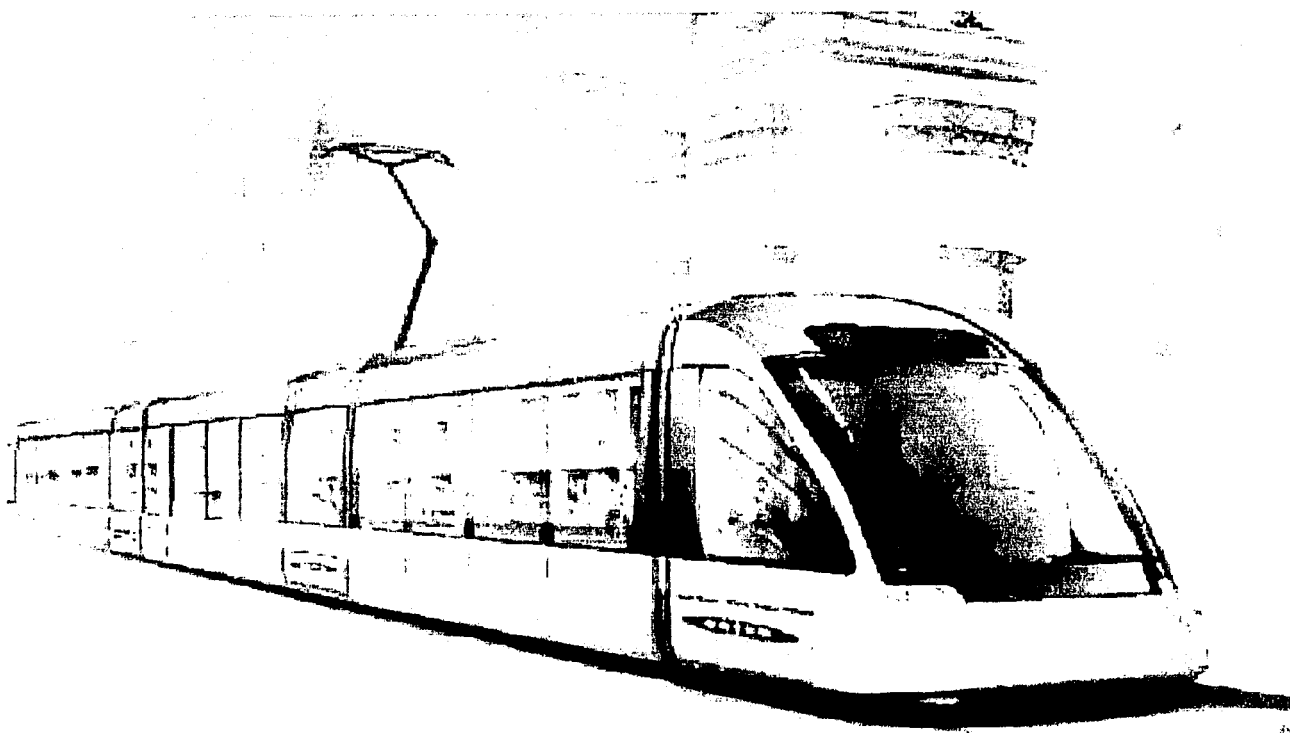
Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

**TESIS
CON
FALLA DE
ORIGEN**

2

Índice General



Índice General

TESIS COE
FALLA DE ORIGEN

Índice General

| | |
|--|-----------|
| Índice General | I |
| Introducción | X |
| Primera Parte: El legado histórico (Siglos XVI – XIX) | 1 |
| Capítulo 1: Antecedentes Novohispanos | 1 |
| 1 El transporte y las comunicaciones de Tenochtitlan: Los Tamemes los Acallis y las calzadas | 1 |
| 2 El gobierno español en Nueva España 1521 – 1821 | 3 |
| 3 Los indios <i>tamemes</i> en las Instrucciones y las memorias de los Virreyes novohispanos | 10 |
| 4 El Cedulaario de Alonso de Zorita | 14 |
| 5 La recopilación de leyes de los reinos de las Indias | 16 |
| 6 Las vías acuáticas y de tierra de la ciudad de México | 18 |
| 7 La recopilación de autos acordados de Eusebio Ventura Beleña | 19 |
| 8 El reglamento de coches de providencia del 6 de agosto de 1793 | 22 |
| 9 El reglamento de coches de providencia del 8 de diciembre de 1802 | 32 |
| 10 El reglamento de coches de providencia de 25 de octubre de 1812 | 41 |
| Capítulo 2: El transporte público del siglo XIX | 49 |
| 1 Causas que impidieron el desarrollo de los transportes en la primera mitad del siglo XIX (1808 – 1857) | 49 |
| 1.1 El movimiento de independencia 1808 – 1821 | 49 |
| 1.2 De la regencia al imperio y del imperio a la república 1821 – 1835 | 55 |
| 1.3 De la república central a la república federal 1836 – 1857 | 64 |
| 2 El transporte público de pasajeros y los caminos de fierro (1810 – 1857) | 83 |
| 2.1 La cartilla de policía para el más puntual servicio público de coches de providencia de 31 de diciembre de 1825 | 83 |
| 2.2 La cartilla de policía para el más puntual servicio público de los coches de providencia del 1º de julio de 1834 | 86 |
| 2.3 El bando de policía sobre carreras de coches y caballos de 16 de diciembre de 1846 | 89 |
| 2.4 El bando de policía sobre carruajes de 4 de febrero de 1850 | 90 |
| 2.5 Disposiciones municipales de coches de providencia de enero de 1856 | 91 |
| 2.6 Los caminos de fierro | 93 |
| 3 El crecimiento de la población 1810 – 1857 | 101 |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

| Capítulo 3: El transporte público del siglo XIX y principios del XX | | 105 |
|--|--|------------|
| 1 | Situación política del país y del Distrito Federal durante los gobiernos de Ignacio Comonfort a Porfirio Díaz (1857 – 1911) | 105 |
| 1.1 | La guerra de reforma | 105 |
| 1.2 | La intervención francesa, el Imperio de Maximiliano y la república restaurada | 110 |
| 1.3 | El Porfiriato | 118 |
| 2 | El transporte público de pasajeros en carruajes de alquiler (1857 – 1911) | 126 |
| 2.1 | El reglamento de coches para su colocación en los teatros del 30 de julio de 1868 | 126 |
| 2.2 | El reglamento de coches de 2 de julio de 1872 | 126 |
| 2.3 | El reglamento de coches de alquiler del 3 de mayo de 1894 | 131 |
| 2.4 | El reglamento de coches de alquiler del 28 de agosto de 1905 | 135 |
| 2.5 | El reglamento de circulación de carruajes, automóviles y cabalgaduras del bosque de Chapultepec de 24 de septiembre de 1907 | 141 |
| 2.6 | Los sitios de coches de alquiler y los contratos de ómnibus | 142 |
| 3 | La normatividad de los caminos de fierro en la Ciudad de México y sus concesionamientos | 146 |
| 3.1 | La normatividad de los ferrocarriles en el Distrito Federal | 147 |
| 3.1.1 | El reglamento para el servicio de ferrocarril de la capital de México a la Villa de Tacubaya del 12 de enero de 1858 | 147 |
| 3.1.2 | El reglamento para los caminos de fierro de 7 de diciembre de 1867 | 148 |
| 3.1.3 | El reglamento para el servicio de los ferrocarriles en el Distrito Federal de 12 de abril de 1877 | 149 |
| 3.1.4 | La autorización de ejecutivo para la construcción de vías de férreas en el Distrito del 25 de diciembre de 1877 | 151 |
| 3.1.5 | El reglamento para el transporte de cadáveres humanos por ferrocarril del 10 de marzo de 1887 | 152 |
| 3.1.6 | Las prevenciones para evitar accidentes en los ferrocarriles urbanos de 29 de septiembre de 1894 | 152 |
| 3.1.7 | Las prevenciones para el otorgamiento de concesiones para la construcción de ferrocarriles en las calles, plazas y calzadas del Distrito Federal del 15 de diciembre de 1894 | 153 |
| 3.1.8 | El reglamento para la construcción, conservación y servicios de los ferrocarriles del 1° de Julio de 1883 | 154 |
| 3.1.9 | La reforma al reglamento de ferrocarriles del 25 de octubre de 1894 | 155 |
| 3.1.10 | La ley sobre ferrocarriles del 29 de abril de 1899 | 155 |
| 3.1.11 | El reglamento para los ferrocarriles eléctricos del 24 de febrero de 1900 | 157 |

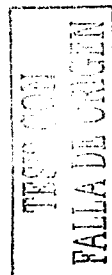
**Capítulo 3: El transporte público del siglo XIX
y principios del XX**

| | | |
|-------|---|-----|
| 3.2 | Las concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos | 158 |
| 3.2.1 | El ferrocarril de la Villa de Guadalupe | 158 |
| 3.2.2 | El ferrocarril de Tacubaya | 159 |
| 3.2.3 | El ferrocarril a Chalco | 160 |
| 3.2.4 | El ferrocarril de México a Toluca | 161 |
| 3.2.5 | Otras concesiones de caminos de fierro | 162 |
| 4 | El crecimiento de la población 1857 - 1910 | 171 |

Segunda Parte: El transporte público en el siglo XX

**Capítulo 4: La administración pública y los
transportes 1911 - 1946**

| | | |
|-----|--|------------|
| | | 173 |
| 1 | Los gobiernos de la revolución | 173 |
| 1.1 | Francisco I. Madero 1911 - 1913 | 175 |
| 1.2 | Pedro Lascurain y Victoriano Huerta 1913 - 1914 | 177 |
| 1.3 | Venustiano Carranza 1914 - 1917 | 181 |
| 2 | Los gobiernos emanados de la revolución | 184 |
| 2.1 | Venustiano Carranza 1917 - 1920 | 184 |
| 2.2 | Álvaro Obregón 1920 - 1924 | 188 |
| 2.3 | Plutarco Elías Calles 1924 - 1928 | 189 |
| 2.4 | Emilio Portes Gil 1928 - 1930 | 190 |
| 2.5 | Pascual Ortiz Rubio 1930 - 1932 | 191 |
| 2.6 | Abelardo L. Rodríguez 1932 - 1934 | 192 |
| 2.7 | Lázaro Cárdenas 1934 - 1940 | 194 |
| 2.8 | Manuel Ávila Camacho 1940 - 1946 | 196 |
| 3 | La normatividad de los transportes 1911 - 1946 | 200 |
| 3.1 | El reglamento de circulación para la Ciudad de México de 6 de agosto de 1913 | 200 |
| 3.2 | El reglamento de tráfico para el Distrito Federal de mayo de 1918 | 202 |
| 3.3 | Bando de policía del 16 de abril de 1925 | 205 |
| 3.4 | Los procedimientos para la imposición de castigos por infracciones a los reglamentos gubernativos de policía y tráfico del 15 de abril de 1929 | 205 |
| 3.5 | El reglamento para líneas de camiones del Distrito Federal de 30 de noviembre de 1929 | 206 |
| 3.6 | El reglamento de tránsito en el Distrito Federal del 30 de junio de 1933 | 207 |
| 3.7 | El reglamento de descanso para los trabajadores de automóviles de alquiler del 7 de diciembre de 1935 | 211 |
| 3.8 | Reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal del 16 de noviembre de 1939 | 212 |



**Capítulo 4: La administración pública y los
transportes 1911 – 1946**

| | | |
|------|---|-----|
| 3.9 | El reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal del 29 de noviembre de 1940 | 214 |
| 3.10 | El decreto para el establecimiento de nuevas líneas de transporte de pasajeros y la modificación de las existentes del 15 de septiembre de 1941 | 216 |
| 3.11 | La ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal del 23 de marzo de 1942 | 217 |
| 3.12 | El reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal del 14 de abril de 1942 | 220 |
| 3.13 | El reglamento de tránsito en el Distrito Federal del 28 de octubre de 1943 | 225 |
| 3.14 | La ley sobre los transportes urbanos y suburbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia del 3 de febrero de 1945 | 228 |

**Capítulo 5: La administración pública y los
transportes 1946 – 2000**

| | | |
|-------|---|------------|
| | | 229 |
| 1 | Los gobiernos civiles | 229 |
| 1.1 | Miguel Alemán Valdés 1946 – 1952 | 229 |
| 1.2 | Adolfo Ruiz Cortines 1952 – 1958 | 232 |
| 1.3 | Adolfo López Mateos 1958 – 1964 | 233 |
| 1.4 | Gustavo Díaz Ordaz 1964 – 1970 | 234 |
| 1.5 | Luis Echeverría Álvarez 1970 – 1976 | 236 |
| 1.6 | José López Portillo 1976 – 1982 | 241 |
| 1.7 | Miguel de la Madrid Hurtado 1982 – 1988 | 243 |
| 1.8 | Carlos Salinas de Gortari 1988 – 1994 | 248 |
| 1.9 | Ernesto Zedillo Ponce de León 1994 – 2000 | 252 |
| 1.9.1 | Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano 1997 – 1999 | 255 |
| 1.9.2 | Rosario Robles Berlanga 1999 – 2000 | 261 |
| 2 | La normatividad de los transportes 1946 – 2000 | 264 |
| 2.1 | El decreto mediante el cual se declara servicio público al transporte de pasajeros en automóviles de alquiler del 31 de diciembre de 1951 | 264 |
| 2.2 | La ley de la Unión de Permisionarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal del 30 de diciembre de 1958 | 266 |
| 2.3 | El estatuto de la Unión de Permisionarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal del 20 de enero de 1959 | 267 |
| 2.4 | El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 28 de julio de 1976 | 267 |
| 2.5 | El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 9 de agosto de 1989 | 270 |

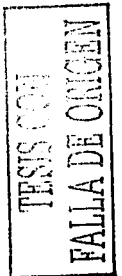
Capítulo 5: La administración pública y los transportes 1946 – 2000

| | | |
|------|---|-----|
| 2.6 | El manual operativo para inspectores de la Dirección General de Autotransporte Urbano del 15 de octubre de 1991 | 272 |
| 2.7 | Los acuerdos por el que se restringe la circulación de los vehículos automotores que prestan el servicio público de pasajeros en su modalidad de taxi sin itinerario fijo y colectivos en el Distrito Federal del 16 de enero y del 31 de octubre de 1991, y el acuerdo mediante el cual, quedaban sujetos a dos verificaciones de emisiones contaminantes los transportes públicos de pasajeros por año del 6 de marzo de 1991 | 274 |
| 2.8 | El reglamento sobre procedimientos y criterios para la fijación, revisión y modificación de las tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal del 28 de noviembre de 1996 | 276 |
| 2.9 | El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 2 de diciembre de 1997 | 277 |
| 2.10 | El reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal del 3 de diciembre de 1997 | 279 |
| 2.11 | El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 30 de noviembre de 1999 | 285 |
| 3 | El crecimiento de la población 1910 – 2000 | 287 |

Tercera Parte: La Secretaría de Transportes y Vialidad 289

Capítulo 6: La Secretaría de Transportes y Vialidad: Antecedentes y Marco Jurídico 289

| | | |
|-------|---|-----|
| 1 | Antecedentes | 289 |
| 1.1 | La Comisión de Vialidad y Transporte Urbano | 291 |
| 1.2 | La Coordinación General de Transporte | 299 |
| 1.3 | La Comisión Mixta del Transporte en el Distrito Federal | 306 |
| 1.4 | La Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad | 308 |
| 1.5 | La Dirección General de Servicios y Autotransporte Público | 311 |
| 1.6 | La Dirección General de Autotransporte Urbano | 312 |
| 2 | Marco Jurídico | 315 |
| 2.1 | La ley de transporte del Distrito Federal del 20 de diciembre de 1995 | 315 |
| 2.2 | Las reformas, adiciones, derogaciones y modificaciones a la Ley de Transportes del Distrito Federal del 18 de junio de 1997, 24 de diciembre de 1998 y 19 de mayo de 1999 | 325 |
| 2.2.1 | El decreto de reformas y adiciones a la Ley de Transporte del Distrito Federal del 18 de junio de 1997 | 325 |
| 2.2.2 | El decreto de reformas y adiciones a la Ley de Transportes del Distrito Federal del 24 de diciembre de 1998 | 325 |
| 2.2.3 | El decreto de reforma, adiciona, deroga y modifica la Ley de transportes del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999 | 329 |



**Capítulo 6: La Secretaría de Transportes y
Vialidad: Antecedentes y Marco Jurídico**

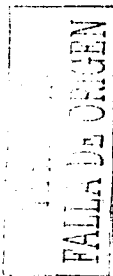
| | | |
|-----|--|-----|
| 2.3 | El reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal del 23 de agosto de 1999 | 341 |
| 2.4 | El reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal del 23 de agosto de 1999 | 350 |

**Capítulo 7: La Secretaría de Transportes y Vialidad:
Atribuciones y Estructura** **361**

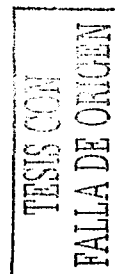
| | | |
|-------|--|-----|
| 1 | La Secretaría de Transportes y Vialidad | 361 |
| 1.2 | La Dirección General de Transporte | 369 |
| 1.3 | Dirección General de Planeación y Vialidad | 374 |
| 1.4 | Dirección General de Regulación al Transporte | 377 |
| 1.5 | Dirección Ejecutiva de Administración | 380 |
| 1.6 | Dirección de Registro Público del Transporte | 380 |
| 1.7 | Dirección de Auxilio Vial | 383 |
| 1.8 | El Instituto del Taxi | 387 |
| 2 | Los organismos públicos descentralizados de servicio público de pasajeros | 391 |
| 2.1 | El Servicio de Transportes Eléctricos (STE) | 393 |
| 2.2 | El Sistema de Transporte Colectivo (Metro) | 397 |
| 2.3 | Los organismos gubernamentales de transporte de pasajeros con itinerario fijo. | 402 |
| 2.3.1 | Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 | 402 |
| 2.3.2 | El Consejo de Incautación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros | 403 |
| 2.3.3 | La Red de Transporte de Pasajeros (RTP) | 404 |

Cuarta Parte: El Transporte Público de Pasajeros **413****Capítulo 8: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito
Federal en el siglo XX. Las Empresas del Gobierno** **413**

| | | |
|---|--|-----|
| 1 | El Organismo Público Descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal | 413 |
| 2 | El Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metro | 436 |
| 3 | El Organismo Público Descentralizado Autotransporte de Pasajeros R-100 | 456 |
| 4 | El Consejo de Incautación de AUPR - 100 | 467 |
| 5 | El Organismo Público Descentralizado Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal | 469 |



| | | |
|--|--|------------|
| Capítulo 9: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal en el Siglo XX. El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo | | 475 |
| 1 | Los inicios del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México | 475 |
| 1.1 | Antecedente | 475 |
| 1.2 | Inicio del Transporte Público de Pasajeros Masivo en vehículos de gasolina | 477 |
| 1.3 | El gremio de Autotransportes | 480 |
| 1.4 | Las Cooperativas | 482 |
| 1.5 | La Cooperativa de Combustibles y Lubricantes como precursora de otros negocios de la Alianza de Camioneros de México | 485 |
| 1.6 | El memorando de José María Dávila al Presidente de la República | 487 |
| 1.7 | Los transportistas y la autoridad en la época de la Alianza | 492 |
| 2 | El transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el Distrito Federal | 498 |
| 2.1 | Antecedentes | 498 |
| 2.2 | El reconocimiento de la autoridad y la proliferación de concesiones | 502 |
| 2.3 | Las organizaciones del transporte | 506 |
| 2.4 | El regreso de las concesiones de servicio público de pasajeros en autobuses para empresas | 511 |
| 2.5 | Los lineamientos técnicos para vehículos de servicio público | 526 |
| 2.6 | La sustitución de unidades | 531 |
| 3 | El transporte público de pasajeros con itinerario fijo de penetración al Distrito Federal del Estado de México | 537 |
| Capítulo 10: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal en el Siglo XX. El Transporte Público de Pasajeros sin Itinerario Fijo | | 541 |
| 1 | Antecedentes | 541 |
| 2 | El transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito | 543 |
| 3 | La organización de los taxistas | 547 |
| 4 | El Instituto del Taxi del Distrito Federal | 549 |
| 5 | Los Centros de Transferencia Modal | 552 |
| 6 | La revista vehicular | 558 |
| 7 | La tarifa | 561 |
| 7.1 | La Tarjeta Inteligente | 565 |



Capítulo 10: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal en el Siglo XX. El Transporte Público de Pasajeros sin Itinerario Fijo

| | | |
|-----|--|-----|
| 8 | Antidoping, Como Medida de Prevención de Accidentes | 567 |
| 8.1 | Antecedentes | 568 |
| 9 | El Transportes Público de Pasajeros en la Ciudad de México en el Siglo XXI | 572 |
| 9.1 | Los combustibles alternos en autobuses de servicio público de pasajeros | 575 |
| 9.2 | Los vehículos eléctricos de transporte público de pasajeros | 579 |

| | | |
|--|----------------------|-----|
| | Post Scriptum | 591 |
|--|----------------------|-----|

| | | |
|--|---------------------|-----|
| | Conclusiones | 603 |
|--|---------------------|-----|

Índice de Anexos

| | | |
|----------|--|-----|
| Anexo 1 | Censo de Población en México (Años 1521 a 2000) | 621 |
| Anexo 2 | Población de la Ciudad de México 1790 -2000 | 622 |
| Anexo 3 | Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813 - 1815 | 623 |
| Anexo 4 | Coches de sitio 1866 -1903 | 629 |
| Anexo 5 | Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879 -1902 | 634 |
| Anexo 6 | Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903 -1910 | 685 |
| Anexo 7 | Compañía de Tranvías de México S.A., en 1922. Líneas urbanas en el Distrito Federal, tracción eléctrica, y líneas foráneas e interurbanas de tracción eléctrica. (Son dos cuadros 7 y 7 A) | 727 |
| Anexo 8 | Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920 | 729 |
| Anexo 9 | Censo de transporte 1940 -1999 | 757 |
| Anexo 10 | Servicios en operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, (AUPR) 1988 -1996 | 761 |
| Anexo 11 | Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993 | 781 |
| Anexo 12 | Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 de penetración al Estado de México | 795 |
| Anexo 13 | Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, Consejo de Incautación 1997 - 1999 | 796 |

Índice General

IX

Índice de Anexos

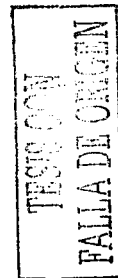
| | | |
|----------|--|-----|
| Anexo 14 | Rutas en operación de la Red de Transporte de Pasajeros, año 2000 | 816 |
| Anexo 15 | Servicio nocturno de la Red de Transporte de Pasajeros | 818 |
| Anexo 16 | Empresas, rutas y ramales del servicio público de pasajeros con itinerario fijo en el Distrito Federal 1993 -2000 | 819 |
| Anexo 17 | Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo en el Distrito Federal con Penetración al Estado de México | 875 |
| Anexo 18 | Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991 -1994 | 881 |
| Anexo 19 | Sitios de taxis 1990 -2000 | 915 |
| Anexo 20 | Tarifas de transporte público (taxis) 1974 -1999 | 944 |
| Anexo 21 | Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal | 948 |

Glosario de Términos

995

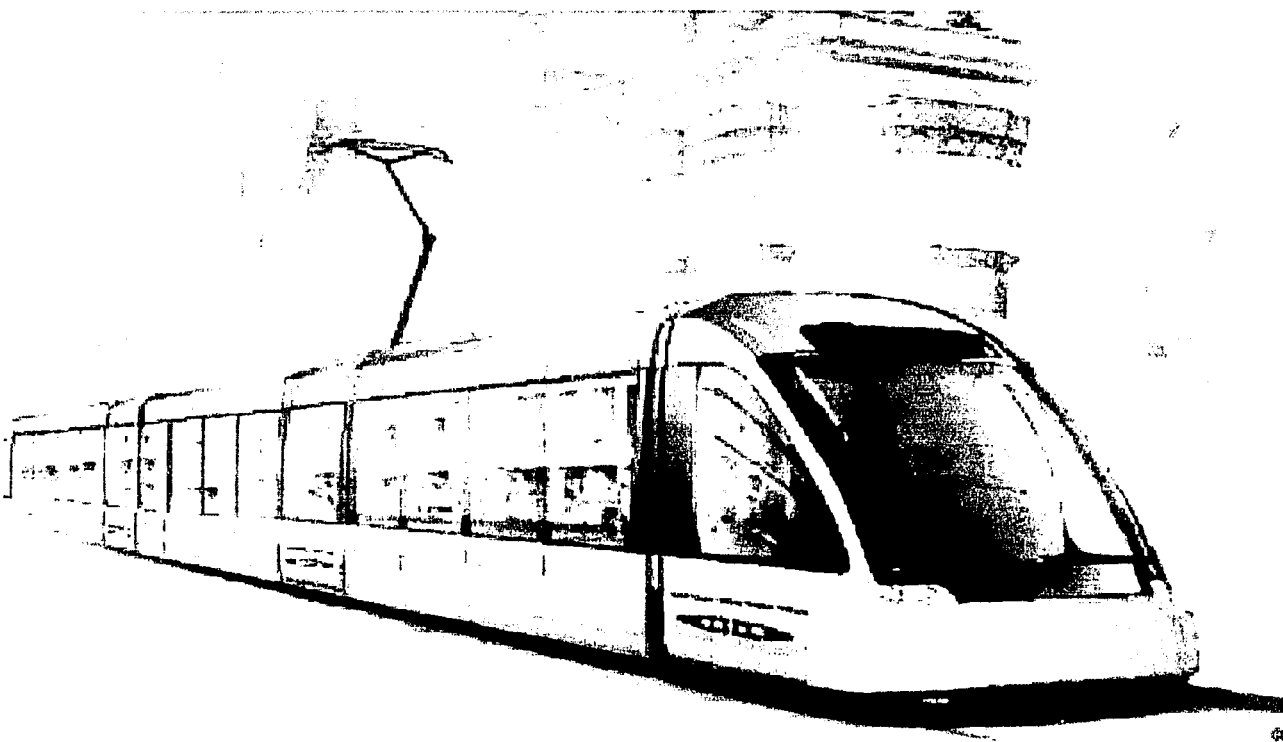
Bibliografía

1011



X

Introducción



Introducción

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

X-1

INTRODUCCIÓN

"Al hombre no le es dado, como a dios, el recrearse en su obra y descansar. En política y administración, cuando la obra parece concluida, hay que volver a empezar de nuevo. Nunca está terminada la organización de un Estado, esto es consecuencia necesaria del continuo cambio de la base histórica, a la que debe responder el mismo movimiento de las instituciones". Alejandro Nieto. *El mito de la administración prusiana*. 1962.

I

Cuando uno toma la decisión de abordar un tema de investigación debe considerar varios factores que permitan llevar dicho trabajo a buen término. El primero de ellos es, sin lugar a duda, la motivación que éste pudiese provocar en el investigador, a este respecto puedo señalar que mi primer acercamiento se encuentra relacionado con la práctica profesional. En el año de 1992 trabajé en la Dirección de Inspección y Mejoramiento de los Servicios de la entonces Dirección General de Autotransporte Urbano de Pasajeros (DGAU). El contacto con el medio fue lo que provocó en mí el interés por comprender mejor el problema del transporte de la ciudad de México, más allá de la responsabilidad administrativa que se me había confiado.

En 1994, fui enviado a la ciudad de Bogotá, Colombia, como conferencista en el *II Congreso Nacional de Seguridad Vial. I Encuentro Iberoamericano de Autoridades de Tránsito*. Bogotá, Colombia. Del 28 al 30 de abril de 1994, en representación de la DGAU, y preparé una ponencia que llevó por título *El transporte público de pasajeros en el Distrito Federal*. Este primer trabajo me permitió esbozar la compleja estructura político-administrativa del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Durante mi estancia en Bogotá pude percibir la situación del transporte público de pasajeros en esta ciudad y conocer por los trabajos presentados en el Congreso buena parte de la problemática que enfrentan otras ciudades latinoamericanas y algunas europeas.

Fue interesante encontrar puntos comunes pero sin la enorme complejidad que representa el transporte de pasajeros en la Zona Metropolitana del Valle de México, con más o menos 30 millones de viajes-persona-día. Es decir, movemos en este espacio metropolitano en un solo día naciones enteras.

La oportunidad de trabajar en el medio de transporte me facilitó, a través de los diferentes trabajos institucionales elaborados o coordinados, el interiorizarme más de su universo y empezar a recopilar fuentes directas sobre la materia. Con el cambio de administración, tuve oportunidad de trabajar a mediados de 1994, en la

TEC
FALLA DE ORIGEN

Dirección de Información y Documentación del Archivo General de la Nación donde aproveché mis tiempos libres para revisar cuidadosamente el Diario Oficial de la Federación, la Biblioteca Ignacio Cuevas y algunos expedientes de archivo de los que se conservan en las galerías.

En ese mismo año me invitaron a publicar un artículo en la Revista de Administración Pública del Estado de México en donde realicé junto con el Licenciado Alfredo Colín una versión ampliada de aquella ponencia. Solicité a mi amigo Alfredo desarrollara la parte de la Calidad Total, y su servidor se abocó al problema del transporte público de pasajeros en la ciudad de México. Este pequeño ensayo de 90 páginas puede considerarse la segunda aproximación a la elaboración de este trabajo¹.

En 1997, nuevamente fui invitado a apoyar los trabajos de elaboración de la propuesta del programa de transporte de la ciudad de México del primer gobierno democrático del Distrito Federal. Este documento fue mi tercer acercamiento con esta investigación. Ocupé en este primer trienio de gobierno 1997 - 2000 las carteras de la Dirección de Administración y Finanzas del Organismo Público Descentralizado Sistema de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, posteriormente ocupé la Dirección General de Servicios al Transporte, Dirección General de Transporte y por último la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Estos años me dieron la oportunidad de ejercer mis conocimientos sobre la materia y ampliar mi acervo formativo y documental. Al término de mi gestión al frente de la Secretaría tomé la decisión de dar el paso definitivo para culminar un ciclo académico, el más importante de mi vida escolar pues es la concreción de mi larga trayectoria académica. Me refiero específicamente a la obtención del grado de Doctor en Administración Pública de la División de Estudios de Postgrado, de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México.

II

Debo señalar que estos nueve años en los que fui reuniendo los materiales necesarios para llevar a cabo este trabajo, me encontré con grandes vacíos de información. Es sorprendente que a pesar de que su historia en el valle de México se remonta a sus primeros pobladores, y que el choque de dos culturas enriqueció con nuevos elementos su desarrollo, existe poca literatura sobre la materia y cuando la hay es generalmente tratada de forma parcial. Quizás el campo que más se ha preocupado por su estudio del transporte es el de la Historia. En el

¹ Colín Terán, Alfredo y Francisco José Díaz Casillas. *En búsqueda de la calidad total en los servicios: El caso del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de México*. Toluca, Estado de México. Revista del Instituto de Administración Pública del Estado de México, A.C. No. 24 Octubre - Diciembre 1994. pp. 91 a la 186.

caso de la sociología, la economía, la ciencia política, la ecología y la administración pública son pocos los trabajos, generalmente se trata de documentos que la han estudiado a grandes pinceladas y por lo general centran sus esfuerzos en un solo modo de transporte, que en su gran mayoría se refiere al Sistema de Transporte Colectivo Metro o a los niveles de contaminación como consecuencia del uso de vehículos automotores. Sin embargo, en materia de artículos de revistas y periodísticos es un tema recurrente, porque tiene fuerte incidencia en la vida de los habitantes de la ciudad, pero con una fuerte tendencia hacia la nota que vende, o sea los accidentes, las fallas en el sistema de transporte, etcétera.

Otros campos de reciente factura, como es el de la Ingeniería de Transporte² abordan la temática con el objetivo de: "formar profesionales en el área de ingeniería que sean capaces de diagnosticar y plantear soluciones integrales a los problemas de movilización de bienes y personas, con un enfoque interdisciplinario, desarrollando sus actividades en diversas áreas de los sistemas de transporte"³.

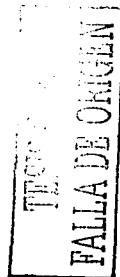
No es el caso del transporte público de pasajeros en otros países como los Estados Unidos, Francia, España, Alemania, etcétera, en donde la literatura sobre el tema tiene grandes aportes y trabajos. Sin embargo, cabe aclarar que este trabajo no pretende realizar un análisis de transporte comparado, sino más bien explicar el problema del transporte a partir de su devenir histórico en la ciudad capital para una mayor comprensión de su problemática.

En la construcción de esta investigación tuve que sortear, además de lo anterior, algunos obstáculos en el uso de fuentes secundarias, pues algunos trabajos presentan, por lo general, un deficiente marco histórico, institucional y administrativo, fundamentalmente porque no se han preocupado por corroborar algunas afirmaciones o datos mal asentados, dándolos por ciertos y sin que exista la preocupación por verificar en fuentes primarias si es correcto lo que se esta consignando.

En pocas palabras, persiste en algunos trabajos una ausencia de comprensión de los acontecimientos históricos, políticos, administrativos, institucionales y sociales en torno a la materia de transporte en la ciudad de México. En sus casi doscientos años en que podemos encontrar información que liga al transporte público de pasajeros a la vida de las instituciones públicas, se presentan afirmaciones y explicaciones que, entre otras cosas, reflejan situaciones planas, apegadas a un reduccionismo simplista del acontecer nacional, asociando el fracaso a un atraso cultural más que a una comprensión cabal de la construcción de esta nación y sus medios de transporte.

² En septiembre de 1976, se crea la licenciatura de Ingeniería en Transporte, en la Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas (UPIICSA) del Instituto Politécnico Nacional.

³ Instituto Politécnico Nacional, Unidad Profesional de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas. *Catálogo de Vinculación y Servicio Externo. 2001*. p. 5.



No es raro encontrar en varios de los trabajos con que facilidad se confunden los tiempos, se ignoran los personajes centrales en el drama histórico, se desconocen las leyes y se excluyen las instituciones. Esta forma de prescindir de los acontecimientos diacrónicos dificulta la comprensión del problema. Sin embargo, sería injusto no resaltar que cuando se trata de información reciente los datos son muy puntuales, aunque con una mayor tendencia hacia los aspectos técnicos y tecnológicos.

En el caso específico de la estadística de transporte, los datos comenzaron a manejarse de manera regular desde los años 20 pero de documento a documento oficial existen diferencias. Es fecha en que no se han logrado unificar criterios en cuanto a su recopilación, análisis y presentación. La encuesta origen - destino de 1994 demostró que el método de estimaciones utilizado en la mayoría de los datos presentaba grandes inconvenientes. Aún con los ajustes realizados se tienen deficiencias, algunas en los criterios de recolección, procesamiento y otras por desconocimiento de ciertos acontecimientos que influyeron de forma definitiva para modificar los datos y que obviamente no están registrados. Corregir estas deficiencias está muy por encima de las pretensiones de esta investigación; sin embargo, nos hemos apoyado principalmente en las fuentes oficiales del Distrito Federal por estar consideradas como las más cercanas a esta realidad.

Todos estos conflictos obligaron al autor a realizar un esfuerzo por presentar los acontecimientos históricos más relevantes que permitieran a los lectores situar el fenómeno del transporte en la realidad concreta de la ciudad de México. Comparaciones dudosas como la creación del metro de Nueva York o de París en el siglo XIX como símbolo de progreso de estas naciones y de atraso de la nuestra no es admisible, ejemplos de visión de futuro encontramos en muchas de las páginas de la historia nacional. Por citar alguno, el primer presidente de México, Guadalupe Victoria lanzó la primera convocatoria para la construcción de un camino de hierro. No se puede acusar esta acción, y muchas más, como una falta de visión de un mejor futuro para México, son los acontecimientos políticos que en el crisol se estaban amalgamando para el surgimiento de una nación fuerte, vigorosa e independiente, lo que estuvo frenando el desarrollo nacional en éste y otros campos del quehacer humano. La historia de nuestra administración pública y sus instituciones son el más claro ejemplo de la enorme capacidad inventiva e innovadora de sus hombres para impulsar sobre la adversidad la educación, la industria, el comercio, los caminos, etcétera.

III

Para una disciplina como la Administración Pública resulta por demás apasionante poder escudriñar en las páginas de la historia nacional su existir y modo de existir. La Administración Pública mexicana no es ajena a los sucesos históricos, sino parte integrante de su construcción. Si bien el interés por el estudio de la misma

en México se remonta a la primera mitad del siglo XIX⁴, su presencia e influencia es innegable a las formas que el Estado Mexicano ha tenido. Esto quiere decir que un trabajo como el que hoy nos ocupa, el del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, está íntimamente ligado al estado de desarrollo de la sociedad mexicana y su administración pública.

Nuestro estudio tiene como antecedente una sociedad cuyo estado de desarrollo de las fuerzas productivas antes de La Conquista asemeja en mucho a las sociedades hidráulicas. Las características lacustres del Valle de México favorecieron el desarrollo y asentamiento de un núcleo poblacional que pronto alcanzó grandes niveles de desarrollo, organización social y administrativa que les permitieron el control de los pueblos cercanos ribereños y alcanzando una fuerte influencia y dominación en la región central del país. En materia de transportación, los logros están ligados en mayor medida a las aguas del Valle y a las cuatro grandes calzadas de la ciudad que permitían el desarrollo cómodo y eficiente de sus habitantes.

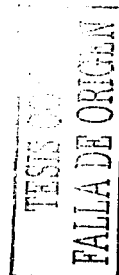
Esta estructura organizativa sufriría un fuerte impacto con La Conquista. Las formas de organización social y política hasta entonces conocidas se desquebrajaron imponiéndose un nuevo estilo de organización social y político. Esta sobre posición de estructuras llevaría a los conquistadores a convivir entre el gobierno de indios y españoles⁵. El transporte sufrió y se enriqueció con nuevos elementos que transformaron la geografía social, política y económica. La introducción de la rueda y la llegada de los caballos son el parte aguas de la transportación en la vida de la Ciudad de México.

En un principio la corona española ensayó modernas formas de organización hasta la consolidación del Virreinato como forma de gobierno. Esta etapa se caracterizó por la prohibición expresa de que los naturales tuviesen acceso al uso de mulas y caballos, lo que los alejó durante muchos años de este beneficio.

El gobierno y la administración virreinal, en materia de transporte, se enfocaron más hacia el control de los gremios que al desarrollo de un transporte público de pasajeros. El gremio de carroceros ejerció el monopolio de esta actividad sin que el Estado interviniera. La dinastía de los Habsburgo jamás mostró interés en el desarrollo de esta actividad más allá de algunas normas para evitar los accidentes por la conducción irresponsable de los carruajes, la construcción y mantenimiento de calles y puentes para garantizar la circulación de toda clase de carromatos y carruajes.

⁴ El primer trabajo sobre administración pública mexicana fue elaborado por Luis de la Rosa en 1853 y lleva por título *La administración pública de México y medios para mejorarla*.

⁵ El imperio universal de la Casa de Austria, al igual que en el resto de sus dominios europeos, se caracterizó por la imposibilidad histórica de gobernar de forma centralizada. Su régimen despótico estamental en el siglo XVI sabía sacar ventaja de los progresos de las naciones bajo su dominio, pero fue incapaz de unificar en el mando. Esta práctica tan difundida no sería la excepción en los dominios de ultramar, por lo que la coexistencia de dos formas de gobierno, el de indios y el de españoles, se sostuvo a pesar de sus enormes antagonismos.



Esta situación se conservaría sin grandes variantes desde 1521 hasta 1793. La posibilidad de cambio se posibilitó gracias a que la Casa de Borbón asumió el poder, generando las condiciones necesarias para la formación del Estado moderno. En estos 273 años el interés de la corona nunca estuvo a favor del desarrollo de un transporte público; sin embargo, como ya dijimos, la reforma borbónica propició un clima favorable para la transformación. La administración pública dejó de ser un privilegio de las clases altas para dar acceso a los cargos de gobierno basado en el mérito, la experiencia y eficiencia en los asuntos de gobierno.

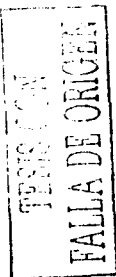
Correspondió el alto honor de ser el gobernante impulsor del transporte público de pasajeros en la Nueva España a un excepcional virrey, Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcaditas, segundo Conde de Revillagigedo (1789 – 1794)⁶. Su gran apertura permitió que se formulara el primer reglamento sobre la materia y se otorgó la primera concesión. Con ello nació una nueva actividad pública que reclamaba especial atención por parte de la administración pública para garantizar la prestación de este servicio público.

La fecha de nacimiento de este servicio público es la misma de su Reglamento, 6 de agosto de 1793. La historia del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México quedaría por siempre marcada por este ordenamiento. Pareciera ser que su contenido en esencia es el mismo de hoy, no es menos asombroso que sus males también lo sean. Es en las raíces borbónicas donde encontramos su origen y legado, en la cuna misma de la administración pública mexicana moderna. Conocemos esta historia gracias a los legajos que cuidadosamente fueron ordenados y custodiados por más de 200 años.

El movimiento de independencia marcaría nuevos derroteros para la formación de un nuevo Estado y, como consecuencia natural de este nuevo orden social, vigorosas transformaciones se gestaron en la administración pública. El transporte es un protagonista principal, en ocasiones víctima, y en otras beneficiario de la acción de gobierno. El siglo XIX es un siglo de formación y consolidación de México como Nación Independiente. Es el momento de la expansión de la actividad del Estado, el perfeccionamiento de su orden jurídico y de las grandes luchas sociales.

La Ciudad de México es el escenario principal de toda estos cambios y, por ende, su transporte. Atrazo y progreso del transporte público de pasajeros, como de otros servicios públicos, se encuentra estrechamente ligado a la vida política, económica, social y cultural de la metrópoli. Su cabal comprensión no puede estar

⁶ El segundo Conde de Revillagigedo fue el quincuagésimo segundo Virrey de la Nueva España, en sus 4 años, 226 días de gobierno realizó una extraordinaria tarea que en palabras de Carlos María de Bustamante era considerado "el más activo para el trabajo, el más íntegro y, finalmente, el hombre cuyo corazón estaba formado para hacer todo el bien imaginable a beneficio de los mexicanos". Cavo, Andrés y Bustamante, Carlos María de. Los tres siglos de Méjico durante el gobierno Español hasta la entrada del Ejército Trigarante. México. Imprenta de J. R. Navarro, editor. 1852. 415 páginas.



al margen de estos acontecimientos la capital del país sufrió como ninguna otra parte del territorio todos los embates sociales que fueron conformando a la nación y trastocando a cada paso la vida de la ciudad. A cada cambio de rumbo del Estado y del gobierno la administración pública tuvo grandes giros y hubo momentos en que las estructuras de gobierno, por lo vertiginoso de los sucesos, mantuvieron instituciones y normatividad, incluso del antiguo régimen virreinal, conviviendo con el nuevo orden político, económico y social.

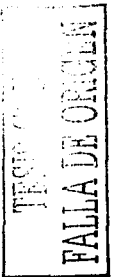
Bastará con apreciar los cambios constitucionales, los jefes políticos, las guerras intestinas, el surgimiento y desaparición de instituciones y el cambio de rumbo de las administraciones para dimensionar los problemas de la ciudad. Sin embargo, el transporte público de pasajeros, aunque de forma muy precaria, supo sobrevivir a todos estos cambios esperando mejores tiempos para un mejor desarrollo. La historia de México, sus gobernantes, sus leyes e instituciones dan plena cuenta de las condiciones en las que este servicio público se ofrecía.

La relativa estabilidad política de finales del siglo XIX permitió el desarrollo de nuevas tecnologías en materia de transporte, tales como los trenes de vapor y eléctricos que transformarían la geografía de la ciudad, y como siempre serviría como modelo para todo el país. Las nuevas páginas de la historia del transporte mexicano con los avances técnicos y tecnológicos de finales del siglo XIX y principios del XX, están ligadas en su mayoría a la dictadura porfirista y a la metrópoli.

A partir de la Revolución Mexicana se suscitó un nuevo reacomodo de las fuerzas políticas, económicas y sociales que nuevamente hundió al país en el atraso; sin embargo, el servicio público de transporte se mantuvo en operación. Al término de este movimiento las nuevas reglas de organización, producto del nuevo pacto social, se dejaron sentir en nuevos y más complejos ordenamientos e instituciones públicas. Las constantes transformaciones de la organización administrativa y el surgimiento de nuevas y más vigorosas instituciones permitieron el desarrollo del transporte hasta nuestros días.

Sin embargo, no siempre y en todos los casos esto ha resultado benéfico, por lo que es importante resaltar que en materia de transporte público de pasajeros, a pesar de todo lo realizado y logrado hasta la fecha, todavía estamos muy lejos de resolver los planteamientos primigenios del reglamento de 1793 y mucho menos los problemas estructurales del transporte que desde entonces se conocen.

Ciencia y tecnología son herramientas que pueden contribuir al mejoramiento de los servicios, pero todo esto resulta inútil sin mejores administraciones. En éstas radica el futuro del transporte público de pasajeros, pero para ello se requieren profesionales de la administración del transporte que sólo un buen servicio de civil de carrera puede aportar.



Por otro lado, y aunado a lo anterior, la historia del transporte, de sus leyes y de sus instituciones dan clara cuenta de estos periodos de inestabilidad, al grado que no son siempre el número de reformas administrativas, jurídicas e institucionales aplicadas en el sector la mejor formula para lograr el cambio, desarrollo y solución. En el trabajo queda claro que la falta de estabilidad de las leyes e instituciones no ha permitido dar el tiempo necesario para la reflexión y asentamiento de la administración pública de este servicio en particular, que hoy en día, lamentablemente, sigue sin resolverse.

IV

Lo anterior, motivo por el cual este trabajo de tesis tiene por objeto hacer la historia del transporte público de pasajeros de la ciudad de México y establecer el papel de la administración pública en ese campo antaño y hoy en día. Y, asimismo, hacer un diagnóstico de su situación actual como legado insoslayable de su futuro.

El método decidido es precisamente llevar de la mano al lector a través de las páginas de la historia procurando ser muy cuidadoso en señalar lo más relevante del acontecer en la capital del país, respaldando lo comentado en los documentos oficiales que registran los cambios políticos, jurídicos y administrativos realizados en estos poco más de doscientos años, y resaltando todos aquellos que tienen que ver de forma directa con el transporte público de la ciudad de México.

La investigación apoya su contenido en tres aspectos fundamentales: la diacronía de sus acontecimientos, la legislación en la materia, las instituciones administrativas y su organización.

El 90 % de las fuentes consultadas son fuentes primarias, el resto corresponde a fuentes secundarias. Podemos decir que el primer aporte de esta investigación esta sustentada en sus más de noventa páginas de bibliografía. Los materiales utilizados proceden de diferentes instituciones: El Archivo General de la Nación; el Archivo Histórico del Distrito Federal; la Biblioteca "Daniel Cosío Villegas" del Colegio de México; la Biblioteca "Orozco y Berra"; la Biblioteca Nacional; la Biblioteca del Congreso y la Biblioteca de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; el Archivo Histórico de la Secretaría de Transportes del Distrito Federal y del Archivo Histórico del Sistema de Transportes Eléctricos. Sin falsa modestia, algunas fuentes poco conocidas y por lo mismo no utilizadas.

El segundo aporte lo constituye la investigación misma, pues por primera vez se presenta un estudio integral del transporte público de pasajeros en la ciudad de México, en el que se combinan los aspectos históricos, jurídicos y administrativos, entre otros, para dar cuerpo a una de los temas de actualidad, y de cuya comprensión se puede estudiar, comprender y elaborar la política pública de transporte para los próximos años. Además de ser un documento de consulta

para todos aquellos interesados en el transporte público de pasajeros en el valle de México.

El tercer aporte lo integran las citas que respaldan los acontecimientos históricos, jurídicos y administrativos consignados en el documento, y de los que se tomó la decisión de utilizar la fecha de publicación como su referente. En ellas se encuentra presente un valor agregado que permite a los interesados explorar en otras fuentes temas relacionados con aspectos específicos que pretenden dar algunas sugerencias al lector para que puedan ser de utilidad para el inicio de nuevas investigaciones.

El cuarto aporte de este trabajo está relacionado con la elaboración de los cuadros que integran el anexo de este documento, cuyo contenido permite al lector tener un mejor conocimiento sobre el estado de los transportes públicos de pasajeros en diferentes tiempos, así como visualizar los grandes cambios que éstos sufrieron en los poco más de doscientos años que abarca esta investigación.

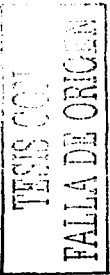
El quinto y último aporte se encuentra en la formulación de un Glosario de Términos que permita a los lectores adentrarse en el lenguaje técnico de la materia, elaborado a partir de las definiciones que la propia autoridad ha considerado conveniente para homogeneizar criterios.

V

Para fines de exposición, el trabajo está dividido en: Un índice general, una introducción, cuatro partes, diez capítulos, veintiún cuadros, diez mapas, un *Post Scriptum*, un glosario de términos y la bibliografía.

La primera parte: El legado histórico (Siglo XVI – XIX) está conformado por tres capítulos. Capítulo 1: Antecedentes Novohispanos (1521 – 1821); el Capítulo 2: El transporte público del siglo XIX (1821 -1857). Capítulo 3: El transporte público del siglo XIX y principios del XX (1857-1911).

El capítulo 1 está dedicado a explicar cómo se encontraba el transporte y las comunicaciones antes de la conquista y cómo los españoles asimilaron las formas de transportación de los habitantes del valle de México e incorporaron innovaciones propias de la cultura europea, tales como la rueda y los animales de tiro (caballos, mulas y asnos). Además de lo anterior, nos hemos dado a la tarea de realizar un amplio análisis de la legislación indiana en materia de explotación de los indígenas para ser utilizados como animales de carga junto con las mulas y los caballos en las minas, en los obrajes, en los mercados, en innumerables servicios personales que los pusieron al borde de la extinción. De ésta y otras atrocidades da cuenta la legislación indiana y los trabajos de los pocos defensores de la causa de los indios. En estas páginas podremos apreciar la inconsistencia y falta de atención que los gobernantes de México tuvieron sobre el uso y abuso de



los indígenas a pesar de que las instrucciones reservadas que sobre la materia se expedieron por el rey para su protección y conservación.

La llegada de la casa de Borbón marcaría un cambio radical sobre la política indiana que permitiría a la nación sometida despertar rumbo a la construcción y modernización de su vida. Son muchos los momentos cruciales de la reforma borbónica los que le darían sustento. Si bien podemos resumir que la visita de Gálvez fue el punto de inicio y consolidación de la reforma, y que no son menos las capacidades y atributos de algunos virreyes, dentro de los que destaca el magnífico trabajo político, económico, administrativo y social del segundo Conde de Revillagigedo.

Es durante su gestión donde surge la moderna iniciativa de transformar la forma de transportación de pasajeros hasta entonces conocida, y se desafía al gremio de cocheros y se concede por primera vez el servicio de coches de providencia, primer transporte público de pasajeros con reconocimiento oficial de la autoridad. Además de lo anterior, durante la administración del segundo Conde de Revillagigedo se dicta el primer reglamento de coches de providencia para la ciudad de México y se autorizan los primeros servicios públicos de pasajeros foráneos. En las páginas de los expedientes de la época podemos descubrir a todos y cada uno de sus actores, además de apreciar los esfuerzos por consolidar un ambicioso proyecto que nos acompañaría con pequeñas dosis de creatividad durante todo el siglo XIX.

En el segundo capítulo, nos abocamos a explicar las causas políticas y sociales que impidieron a la nación mexicana impulsar el desarrollo del transporte público de pasajeros en la primera mitad del siglo XIX. Resulta por demás interesante que en la mente de sus actores está presente la necesidad de modernización de los caminos de fierro, agua, tierra y sus medios de transporte para el crecimiento y grandeza de la nación mexicana, sin embargo, las luchas intestinas por consolidar una nación, llevarían a gobernarla con leyes sobrepuestas de la vieja monarquía con los pujantes proyectos constitucionales de 1824, 1836, 1843 y 1857.

Surcar sobre las páginas de nuestra historia nos hace comprender con pleno conocimiento que la tarea de formar una patria era sin lugar a duda la tarea a la que nuestros antepasados debían dedicar su tiempo, su sangre y su vida sobre cualquier otra actividad, para dar oportunidad a que tiempos mejores consolidaran lo que en los campos de batalla y en los espacios públicos se estaba debatiendo. No obstante lo anterior, la ciudad de México en sus momentos de calma (por cierto muy escasos en ese tiempo), se daba a la tarea de organizar la administración pública local para dotar de los mínimos servicios a su comunidad. En este tenor, abordamos el interés y los esfuerzos de los gobiernos por impulsar en el territorio nacional los caminos de fierro y la legislación local de la ciudad en materia de policía y buen gobierno, de esta última tarea nos abocamos a destacar los reglamentos a los servicios públicos que ofertaban los coches de providencia y concluimos el capítulo con una explicación del crecimiento de la población de la

ciudad entre 1810 – 1857, para dimensionar la necesidad de ofertar un servicio de transporte de pasajeros.

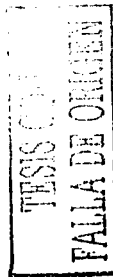
En el tercer capítulo, nos enfocamos en revisar la situación política del país y del Distrito Federal de 1857 a 1911, de Ignacio Comonfort a Porfirio Díaz, pasando por la reforma de Juárez y el Imperio de Maximiliano. Damos especial importancia al desarrollo del transporte público de pasajeros a través de la legislación publicada con relación a los carruajes de alquiler; la normatividad sobre los automóviles de combustión interna; la legislación de los ómnibus y de los caminos de fierro en la ciudad de México y sus reglas de concesionamiento en la ciudad de México; además de los ferrocarriles urbanos y suburbanos; terminamos nuestra exposición analizando el crecimiento de la población entre 1857 – 1910.

La segunda parte está dedicada al transporte público en el siglo XX y se encuentra formada por dos capítulos: Capítulo 4: La administración pública y los transportes 1911 – 1946; y el Capítulo 5: La administración pública y los transportes 1946 – 2000.

En esta parte analizamos los gobiernos de la Revolución y los gobiernos emanados de ésta y hacemos especial hincapié en el capítulo 4 de los problemas políticos y sociales por los que atravesaron estos gobiernos, la creación de nuevas instituciones y la definición de la organización de la administración pública en el ámbito federal y en el ámbito local del Distrito Federal. Este mismo ejercicio, lo realizamos para los gobiernos posteriores a la revolución sin adentrarnos en los aspectos de las luchas políticas y sociales, por considerar que su injerencia en el desarrollo del transporte público de pasajeros había descendido de forma notable, para ser remplazados por el imperio de la ley y la formación y consolidación de nuevas instituciones públicas que se encargarían de mantener su presencia y rectoría en este campo.

En materia legislativa de transporte público de pasajeros, la riqueza de su legislación entre 1911 y 1946 contribuyó de forma definitiva a recuperar lo que de origen normaba con las complejidades de una nación en vías de desarrollo. Las aportaciones en este sentido trascenderían hasta casi finales del siglo, si bien durante los primeros años la normatividad del transporte sufrió importantes cambios en 1942 la legislación de transporte alcanzaría su madurez y se mantendría vigente por espacio de 53 años.

El capítulo 5 se refiere a los gobiernos civiles de 1946 al 2000 en donde revisamos los cambios que ha tenido la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y el Reglamento Interior del Distrito Federal. Adentrarnos en este complejo jurídico nos ha permitido dar seguimiento a la administración pública mexicana, reconocer plenamente los vínculos que existen entre las diferentes dependencias, los periodos de estabilidad administrativa y de



agitados cambios que influyen de manera decisiva en el progreso o estancamiento de su quehacer administrativo.

En materia normativa analizamos los reglamentos de tránsito, del transporte público de pasajeros, del taxi y, los criterios de fijación de la tarifa en el transporte, entre otros. Concluimos con una revisión del crecimiento de la población en la ciudad de México entre 1910 – 2000.

La tercera parte está dedicada al estudio de la Secretaría de Transportes y Vialidad. Comprende los capítulos: Capítulo 6: La Secretaría de Transportes y Vialidad: Antecedentes y Marco Jurídico y el Capítulo 7: La Secretaría de Transportes y Vialidad: Atribuciones y Estructura.

El capítulo 6 analiza las instituciones que precedieron a la formación de la Secretaría de Transportes y Vialidad entre las que se encuentra la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, la Coordinación General de Transporte, la Comisión Mixta de Transporte en el Distrito Federal, la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, la Dirección General de Servicios y Autotransporte Público y la Dirección General de Autotransporte Urbano. En materia jurídica dedicamos un buen espacio para analizar la Ley de Transporte del Distrito Federal de diciembre de 1995 y sus reformas, adiciones, derogaciones y modificaciones.

El capítulo 7 contempla la revisión de sus atribuciones y estructura al cierre del siglo XX, así como de las direcciones generales que la integran, tales como la Dirección General de Transporte, la Dirección General de Planeación y Vialidad, la Dirección General de Regulación al Transporte, la Dirección Ejecutiva de Administración, la Dirección de Registro Público del Transporte, la Dirección de Auxilio Vial y el Instituto del Taxi.

En este mismo capítulo revisamos las atribuciones y la estructura de los organismos públicos descentralizados del servicio público de pasajeros, tales como el Servicio de Transportes Eléctricos (STE); el Sistema de Transporte Colectivo (Metro); y los organismo gubernamentales de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo: Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, el Consejo de Incautación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros y la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).

En la cuarta y última parte se revisa el desarrollo del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal así como sus perspectivas de crecimiento y desarrollo de cara al nuevo milenio. Comprende tres capítulos. El Capítulo 8: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal en el siglo XX. Las Empresas del Gobierno en donde estudiamos al Organismo Público Descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Organismo Público Descentralizado Autotransporte de Pasajeros R-100 y el

Organismo Público Descentralizado Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

El Capítulo 9: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal en el Siglo XX. El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo, contempla el estudio del desarrollo del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, el surgimiento de las organizaciones de transportistas, el transporte público de pasajeros durante la existencia del pulpo camionero. Después pasamos a abordar el surgimiento, desarrollo y proliferación del transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el Distrito Federal, la proliferación de concesiones, el surgimiento de las nuevas empresas de transporte en autobuses y terminamos analizando el transporte público de pasajeros con itinerario fijo de penetración al Distrito Federal proveniente del Estado de México.

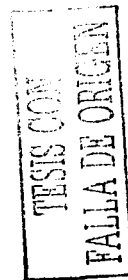
El Capítulo 10: El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal en el Siglo XX analiza el desarrollo, estado actual y prospección del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal, se revisan los centros de transferencia modal, la revista vehicular, la tarifa, la tarjeta inteligente como alternativa de cobro en el transporte público, los exámenes antidoping a choferes de servicio público de pasajeros, los transportes públicos de pasajeros que utilizan combustibles alternos y los proyectos de trenes urbanos y suburbanos para la zona metropolitana del valle de México.

Por último analizamos en el Post Scriptum la legislación que en materia de transporte se generó en el año 2001 para tener una idea de hacia donde se está dirigiendo el rumbo del transporte en el inicio del siglo haciendo tan solo unas pequeñas reflexiones por considerar demasiado pronto para evaluar estas tendencias, pero sí remarcar las primeras impresiones y preocupaciones.

Acompaña a esta investigación una serie de anexos y mapas que por su importancia permiten dimensionar algunos aspectos que consideramos de gran utilidad para mejor comprensión de lo que en cada apartado hemos presentado. Asimismo, nos hemos dado a la tarea de formar un glosario de términos que permita al lector, no versado en los tecnicismos propios de la materia, acercarse con facilidad a la comprensión del texto. Al final del trabajo se encuentra una amplia bibliografía que sirvió de marco para poder construir este trabajo.

VI

Sólo me resta dedicar este espacio para agradecer a las personas y las instituciones que me apoyaron y permitieron sin restricciones revisar cuidadosamente sus archivos, sin los cuales, esta tarea que me he propuesto jamás hubiese podido salir a la luz.



Quisiera comenzar por agradecer al Doctor Omar Guerrero Orozco, a quien le tengo un amplio reconocimiento, admiración y respeto. El ha sido en toda la extensión de la palabra el maestro que ha guiado desde la licenciatura, pasando por los estudios de maestría y ahora los estudios de doctorado, mi formación académica.

No he sido menos afortunado en el espacio profesional, durante un largo tiempo he tenido la fortuna de contar con la amistad y aprecio del Ingeniero Joel Ortega Cuevas, buena parte de mi vida profesional en la administración pública ha sido colaborado en los proyectos que él ha emprendido. De Joel he aprendido su entusiasmo, pasión y total entrega al servicio público.

En síntesis, por culpa de Omar estudié Administración Pública y por culpa de Joel trabajé en el transporte público de la ciudad de México; siguiendo con este tono de acusación debo dejar claro que no existen otros culpables, por lo que yo me haya interesado y dispuesto a realizar este trabajo. De lo que no puedo culpar a mis amigos, Omar y Joel es de lo que no aprendí y que pudiese estar mal planteado en este trabajo, de eso sí soy totalmente responsable. *Mea Culpa*.

Dos instituciones fueron clave para realizar esta investigación: El Archivo General de la Nación y el Archivo Histórico de la Ciudad de México, en ambas tuve la enorme fortuna de contar con todo el apoyo necesario para realizar mis investigaciones y obtener los materiales fotocopiados de los diferentes acervos, a todos los hombres y mujeres que me brindaron su amistad, comprensión y tiempo les agradezco la oportunidad que me brindaron para realizar esta investigación y mi reconocimiento por el enorme esfuerzo que realizan día a día en preservar con tanto cariño la memoria histórica de nuestra nación.

Sin embargo, quiero resaltar a dos buenos amigos, uno en el Archivo General de la Nación, quien de manera desinteresada hizo todo lo que estuvo en sus manos para que los materiales que fuesen necesarios y estuviesen disponibles en la biblioteca pudiesen ser revisados, me refiero a Enrique González, que desde que yo lo conozco y gozo de su amistad ha tenido una actitud positiva, propositiva, entusiasta y desinteresada por apoyar la labor de los investigadores. No cabe duda que su vocación de servicio y el amor a los libros son, de forma natural, su mayor cualidad.

En el Archivo Histórico de la Ciudad de México conté con el apoyo irrestricto de Héctor Madrid para hurgar en su acervo, permitiéndome regocijarme en los expedientes de la ciudad de México. Sus dotes de investigador y su amplio conocimiento en el manejo de archivos me permitieron intercambiar puntos de vista que enriquecieron y orientaron la labor de la investigación.

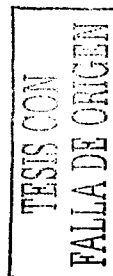
Durante la investigación conté con el apoyo de dos de mis alumnos; hoy maestros, uno en administración pública y el otro en ciencias políticas, quienes con entusiasmo y sacrificando su valioso tiempo me apoyaron en las labores de la

investigación y revisión del trabajo durante el año y medio que me llevó la elaboración del trabajo. Me refiero a mis colegas y amigos el Maestro Guillermo Salazar Camacho y el Maestro Miguel Ramírez Carvajal, a quienes me honra tener como amigos.

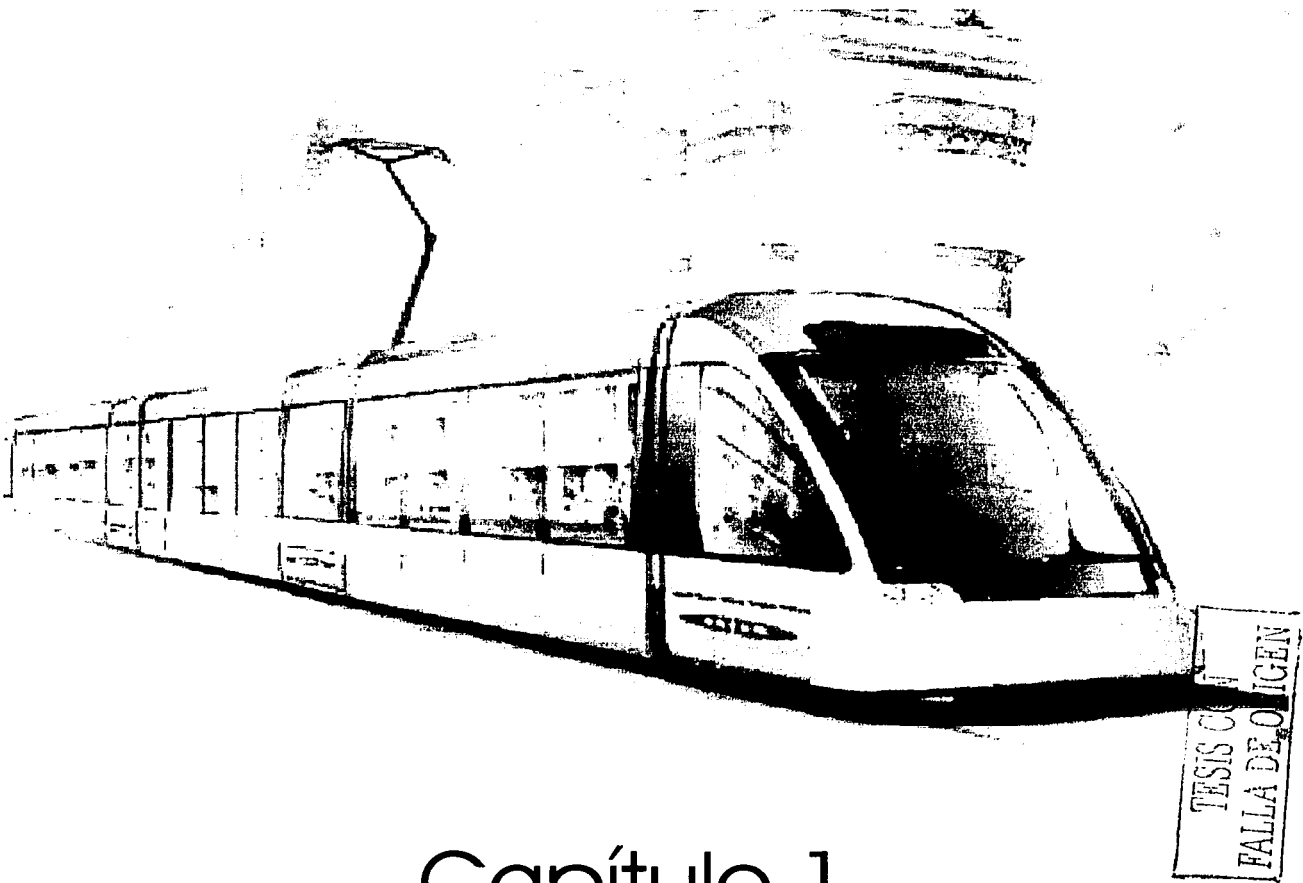
También quiero dejar patente mi reconocimiento y aprecio a los Doctores: Leticia Bonifaz Alfonso, Francisco Patiño Ortiz, Eduardo Castellanos Hernández, Ernesto de la Torre Villar, Luis Chías Becerril y Javier Delgadillo Macías, miembros del sínodo de mi examen de grado, quienes tuvieron la virtud de la paciencia para revisar y sugerir las modificaciones que contribuyeran a enriquecer el trabajo. Espero haber hecho eco de sus doctas enseñanzas, gracias maestros.

Este trabajo lo dedico a mi Esposa, María de Lourdes Moreno Yomoguita, y a mi hija Lourdes Lorena Díaz Moreno, a quienes les agradezco la comprensión y el sacrificio que con amor han realizado durante las largas horas, días y semanas que me he ausentado para realizar este trabajo. La dicha y felicidad que las dos han traído a mi vida es mi mayor fuente de inspiración y el único motivo que me alienta para cerrar este ciclo de mi formación profesional y continuar avanzando. Gracias Lourdes por hacerle una lectura al trabajo, aportarme sugerencias y corregirme la ortografía. En breve, mi casa tendrá un nuevo miembro, a ti, quien descansas en el interior del vientre de tu madre, hijo(a) también te dedico este trabajo, te espero con mucho amor y respeto, doble pues sea mi dicha por estos dos alumbramientos.

A la memoria de mi tía Guadalupe Renero Gómez, entrañable amiga, no sabes cómo siento que no puedas acompañarme en vida para celebrar este momento. De cualquier forma, en mi corazón y en mi pensamiento te llevaré por siempre.



Primera Parte: El legado histórico (Siglos XVI - XIX)



Capítulo 1

Antecedentes Novohispanos

CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES HISTÓRICOS NOVOHISPANOS

1. El transporte y las comunicaciones de Tenochtitlán: Los Tamemes, los Acallis y las calzadas

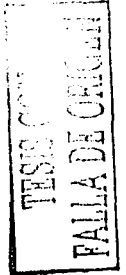
Los Aztecas fundaron en el centro de una de las dos islas de la laguna de la meseta central de México, la ciudad Tenochtitlán¹. A la llegada de los españoles la urbe ocupaba un área de 10 km² y estaba dividida en cuatro barrios o *calpullis*. "En el área del templo mayor había 78 edificios, 25 templos piramidales, 9 casas de sacerdocio, casas de retiro de sacerdotes, plataformas o *momoztli* para el sacrificio gladiatorio, altares, una columna sagrada, 7 *tzompantlis* (altares de los cráneos), 2 juegos de pelota, un manantial, 3 albercas, un patio para las danzas, una cárcel para los ídolos de las ciudades conquistadas, arsenales y talleres"².

El propio Cortés, en sus *Cartas de Relación*, describe con admiración la grandeza de la metrópoli y la intensa actividad económica y social de sus mercados, en donde existen toda clase de productos, como joyas hechas con oro, plata, plomo, latón, cobre, estaño, piedras, huesos, conchas, caracoles y plumas; piedras y maderas labradas, adobes, ladrillos; calles en donde la gente se dedicaba a la herbolaria y venta de medicinas y de toda clase de aves, conejos, liebres, venados y perros para comer. Estos lugares también contaban con barberos para lavar y cortar pelo; casas en donde se vendía comida preparada; hombres que se alquilaban para llevar cargas (*tamemes*); venta de leña, carbón, braseros de barro; de verduras, miel de abeja, pulque; algodón de varios colores; loza decorada y de todos tamaños; granos, pescados, huevos de aves, tortillas, en fin toda clase de mercancía producida en estas tierras. Más de 60 mil personas asistían diariamente para adquirir sus mercaderías..

Fuera de este espacio, la ciudad estaba rodeada por agua y sólo existían algunas poblaciones en tierra como Tacuba o Tlacopan, Atzacapotzalco, Chapultepec, Coyoacán, Huitzilopochco (Churubusco), Iztapalapa, Culhuacán, Mexicalitongo, Iztacalco, etc. Por la misma naturaleza del entorno lacustre el transporte utilizado por los habitantes era el de los *acallis* o canoas, el transporte terrestre se hacía

¹ "Las fuentes históricas aseguran que originalmente había dos islotes diferentes, el de Tenochtitlan y el de Tlatelolco. La costa alrededor de Tenochtitlan describía un vasto arco de círculo lleno de aldeas y ciudades y rico en accidentes geográficos: Atzacapotzalco y Tlacopan al Oeste, Coyoacán al Sur, Tepeyac al Norte, al Oeste el gran lago de Texcoco; al Sur, las aguas dulces de los lagos de Xochimilco y de Chalco. Había otras islas o islotes que se elevaban sobre la superficie de la bahía alrededor de Tenochtitlan, especialmente la isla que en un principio se llamó Xatlolco (montículo de arena) y después Tlatelolco (montículo de tierra), situado inmediatamente al norte del lugar donde se construyó el templo de Huitzilopochtli. La isla de Tlatelolco sólo estaba separada de la de Tenochtitlan por un brazo de la laguna, sobre el cual se construyó un puente". López Rosado, Diego G. *Los servicios públicos de la Ciudad de México*, p. 2.

² López Rosado, Diego G. *La burocracia en México. Época prehispánica*, pp. 1 y 2.



comúnmente a pie, en los caminos que se construyeron sobre la tierra firme y en donde no existían lagunas o canales de agua.

Las comunicaciones de la capital, con las poblaciones situadas en tierra firme se hacían por medio de 4 calzadas principales que partían del *Coatepantli* (recinto sagrado del templo de *Huitzilopochtli*), dirigidas hacia los puntos cardinales: en dirección norte, la que se dirigía hacia el Tepeyac y Tenayuca; en dirección sur, hacia Coyoacán, en dirección al oriente hacia Iztapalapa, y en dirección al poniente hacia el pueblo de Tacuba o Tlacopan. Estas grandes calzadas tenían cortes de trecho en trecho para permitir la circulación de los *acallis* (canoas), por lo que, para el paso de peatones, utilizaban puentes de grandes vigas de madera y a decir de Hernán Cortes, en las *Cartas de Relación* "pueden pasar diez caballos juntos a la par"³.

De forma paralela a estas grandes calzadas existían las calles de Tenochtitlán, que eran de dos tipos: agua y tierra. Las primeras permitían la circulación a todas partes de la ciudad a través de los *acallis*, estos canales se localizaban a espaldas de las casas y sembradíos de maíz y legumbres de las chinampas; las segundas, generalmente eran calles estrechas por donde apenas podían circular dos personas juntas, por lo que en el paisaje lacustre de México imperaba como medio de transporte de personas y mercancías los *acallis*.

Los hombres estaban sujetos a apoyar a la comunidad por lo que eran distribuidos para trabajar en las obras públicas además de coadyuvar a barrer y limpiar las calles, canales y acequias dentro de sus barrios de residencia; en estas labores quedaban exentos los enfermos y aquellos que por su oficio no podían ser distraídos.

Las canoas eran utilizadas por lo regular para el transporte de las personas que por algunos otros motivos debían ser llevados de un extremo a otro de los canales, además de lo anterior, en estas se transportaban los guerreros para el sometimiento de los pueblos ribereños y, por supuesto, para toda clase de productos.

"Los embarcaderos eran, dentro de los elementos urbanos, muy necesarios. Existe noticia de que dentro de la metrópoli había varios de ellos; el principal era el de *Tetamazolco* (lugar del sapo de piedra) y estaba en el extremo oriente, donde hoy está situada la iglesia de la Soledad, de donde partían las embarcaciones hacia Texcoco. Otro estaba en una pequeña laguna formada al sureste de la plaza de Tlatelolco y que después recibió el nombre de La Lagunilla, que tenía acceso por varias acequias y servía para descargar y guardar las canoas (aproximadamente 25,000). León y Gama afirma que la acequia llamada canal de los Toltecas, en la Calzada de Tacuba, era muy ancha y servía de embarcadero a muchas canoas y los mexicas llamaban a este lugar Toltecalco. Por el lado sur, Según menciona que había un desembarcadero llamado Acachinanco, cerca de la

³ Iglesias, Ramón. *Cronistas e historiadores de la conquista de México*. p. 45.

INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
CALLE DE ORIZABA

iglesia de San Antón. Otro embarcadero debió existir en la orilla este de la ciudad, como término del camino *Aminco Atenámitl*, que iba al Peñón de Tepetzinco, aunque de menor tamaño que el de Tetamazolco⁴.

“Para transitar por Tenochtitlán y sus contornos, siempre que no hubiera canal o lago propicio, era necesario ir a pie. Clavijero afirma que lo que no se transportaba por agua se llevaba al hombro; y para esto había una infinidad de hombres de carga, llamados *tameme*. Añade que éstos se habituaban desde temprana edad a llevar bultos muy pesados a lo largo de prolongados trayectos y que la carga pesaba ordinariamente unas 60 libras y el recorrido era de unas 15 millas y a tan insoportables fatigas los condenaba la falta de bestias de carga⁵.”

Era común que estos hombres cargaran y descargaran las mercancías que llegaban en las canoas para ser llevadas al mercado principal, o que de éste se transportaran a las casas de los habitantes que las habían adquirido en el mercado.

Fuera de la urbe había también caminos que para la visión de los occidentales no eran muy útiles por no ser lo suficientemente amplios para transitar con sus bestias y sus carros; sin embargo, con el uso extensivo de los *tamemes* en los pueblos vecinos, las mercancías que se llevaban a vender en la ciudad y los pueblos o que se obtenían como tributo de otros pueblos, eran trasladados a través de los caminos de tierra y las calzadas fabricados por los aztecas, cargados en las espaldas de los *tamemes*.

Se sabe que los sacerdotes y los nobles y algunos comerciantes gozaban de ser transportados también por los llamados *tamemes*, (hombres que cargaban personas u objetos en sus espaldas) en plataformas cuadradas que se elevaban a la altura del hombro y eran cargados por cuatro o más hombres.

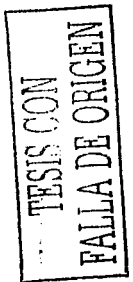
El número de habitantes de la ciudad capital resulta ser un asunto polémico, lo que no ha permitido adoptar a los estudiosos de la materia una cifra sin reservas, sin embargo podemos señalar que en forma conservadora la ciudad contaba con 60 mil habitantes y que sumados con la zona conurbada la población era de no mas de 620 mil habitantes. En la zona lacustre había aproximadamente 200 mil barquillas y de estas 50 mil eran de los habitantes de la urbe y su utilización, como ya lo hemos señalado, era el transporte de personas y bastimentos.

2. El gobierno español en Nueva España 1521 - 1821

El martes 13 de agosto de 1521 tras setenta y cinco días de sitio a Tenochtitlán es hecho prisionero Cuauhtémoc en el momento en el que atravesaba en una canoa rumbo al norte hacia tierra firme. Al saber los mexicas de este hecho la lucha cesa

⁴ López Rosado. Diego G. *La burocracia...*, Op. Cit., p. 25.

⁵ López Rosado. Diego G. *Los servicios públicos...*, Op. Cit., p. 8.



y Cortés se retira con su ejército a Coyoacán mientras se recogen los cadáveres y se libera de escombros la villa. Ahí establece el Ayuntamiento y designa a las primeras autoridades. "Mucho se vaciló antes de elegir para ello el mismo sitio, pues varios conquistadores opinaban que se fundase en Coyoacán, otros que en Tacuba, algunos que en Texcoco, y todos aducían diversas razones. Pero prevaleció el criterio de Cortés, quien afirmaba que si esta ciudad en tiempo de los indios había sido señora de las otras provincias, también era razón para que lo fuera en tiempo de los cristianos"⁶.

"A fines de diciembre de 1521 los trabajos de edificación y reconstrucción comenzaron. No se sabe con precisión cuándo se trasladó el Ayuntamiento a la Ciudad de México-Temixtlián por la pérdida de los libros de Cabildo en el incendio de 1692⁷. Pero sabemos según consta en una de las actas de Ayuntamiento de la Ciudad de México, que aún se conserva, que éste sesionaba desde el lunes 8 de marzo de 1524. También suponemos que los encargados de gobierno debieron ser los mismos (o al menos la gran mayoría) de los que fueron designados en el Ayuntamiento de Coyoacán y que simplemente pasaron de esta cabecera a la de la Ciudad"⁸. Con este hecho se inaugura el gobierno español en la metrópoli.

⁶ *Ibid.*, p. 49.

⁷ En el año de 1692 gobernaba como Virrey Gaspar de la Cerda Sandoval Silva y Mendoza (1688 – 1696) quien estaba muy preocupado por el hambre que se había desatado. La gente pobre se impacientaba con el correr del tiempo. Esta lamentable situación en la que se encontraba la capital en el mes de junio provocó que la gente comenzara a murmurar en contra del gobierno. Estas murmuraciones, propagándose de unos en otros, tomaron tanto cuerpo, que por despique al anochecer del 8 la plebe se amotinó, y después de haber apedreado las ventanas de palacio y cometido otros insultos que no pudieron impedir ni los vecinos de mayor autoridad ni el Arzobispo, pegó fuego al palacio del Virrey, a las casas de cabildo y a los cajones, como allí llaman a tiendas de tablas de mercaderes que están alrededor y en medio de la plaza, de donde robaron todo el dinero que había. La Audiencia, Corregidor y Alcaldes, corrieron a juntar gente para apagar el incendio; pero sus diligencias fueron inútiles, el fuego continuó toda la noche. En esto se trabajaba cuando la voz de que se quemaban las casas de cabildo llegó al retiro de don Carlos de Sigüenza y Góngora. Este literato, honor de México, excitado del amor de las letras y de la patria, considerando que en un momento iban a ser consumidos de las llamas los monumentos más preciosos de la historia antigua y moderna de los mexicanos que conservaban en aquel archivo, con sus amigos y alguna gente moza y denodada, a quien dio cantidad de dinero, partió para la plaza, y viendo que por las piezas bajas no era dable subir al archivo, pues el fuego las había ocupado, puestas escaleras y forzadas las ventanas, aquellos hombres intrépidos penetraron en aquellas piezas, y aunque el fuego se propagaba por ellas, en medio de las llamas asiendo de aquí y allí los códices y libros capitulares, los lanzaban a la plaza, en cuyo ministerio tan arriesgado continuaron hasta que no dejaron monumento de los que no habían sido devorados por el fuego, y se salvaron los edificios vecinos en que tuvieron gran parte los presos que se habían escapado por no quemarse, y en premio de su fidelidad obtuvieron la libertad". Cavo, Andrés. *Los tres siglos de México durante el gobierno español hasta la entrada del ejército trigarante*. Libro Noveno, p. 113.

⁸ Díaz Casillas, Francisco José; Roberto Moreno Espinosa; Ma. de los Ángeles García Martínez, y Felipe Oseguera Gutiérrez.. *Origen y evolución del municipio en el Estado de México*. p. 50. "En el año pues de 1524 consta que fueron Alcaldes Ordinarios Francisco de las Casas y el bachiller Ortega; Regidores, Bernardino Vázquez de Tapia, Gonzalo de Ocampo, Rodrigo de Paz, Juan de Hinojosa, Alonso de Jaramillo y Diego de Soto: el Escribano de Cabildo Francisco Orduña, y el Mayordomo Fernando López. Hallo también que Cristóbal Flores y Alonso de Mendoza tenían plaza de Regidores: de Alcaldes, Gonzalo de Ocampo y Domingo Rangel; de Escribano de

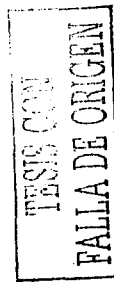
Durante la dinastía de los Hasburgo (periodo comprendido aproximadamente de 1519 a 1700) y particularmente en el reinado de Carlos V de Alemania, I de España, se ensayaron distintas formas de gobierno que resultaron un fracaso por los desmanes de los conquistadores, la corrupción de los funcionarios y la empeorante situación de los indios. Los acontecimientos obligan a Carlos V a tomar una acción decisiva y definitiva y desde Génova ordena en agosto de 1529 que se reúnan el Consejo de Castilla con el de Indias para tratar expresamente la reorganización del gobierno de la Nueva España. Se deliberó sobre la forma de gobierno que debía establecerse y quiénes podían ocupar el cargo. Los resultados del sistema virreinal en la península, la preocupación por la extensión de las tierras del nuevo mundo y su lejanía hicieron que la balanza se inclinara hacia esta forma de organización política, por ser fuerte y capaz de una vez por todas de mediar entre los indígenas y los españoles. Cinco años después en Barcelona, el 17 de abril de 1535, Carlos V nombró a Antonio de Mendoza (1535 – 1550) Virrey de la Nueva España y Presidente de la Real Audiencia de México.

El virreinato instaurado por los Austria se mantendría sin grandes modificaciones por espacio de doscientos años. Los cargos conferidos a los Virreyes eran el de hacienda, gobierno, justicia, guerra y patronato real⁹. Para fines del siglo XVII la escandalosa corrupción, el estado deplorable de la administración y las finanzas del reino y la poca atención puesta a los asuntos de gobierno y justicia ponían en entre dicho las posibilidades de sostener e impulsar a la monarquía española. Europa transitaba hacia la modernidad y la ilustración mientras en el medioevo español empezaba a anochecer.

En materia de administración municipal, se ejercía a través del Cabildo, que estaba compuesto de doce Regidores en las principales ciudades, y de seis en las demás ciudades, villas y pueblos, no permitiéndose que personas no vecindadas ocuparan algún cargo en el mismo; la elección de los funcionarios debía llevarse a cabo dentro de la casa destinada al Cabildo sin que los Gobernadores pudieran realizar ningún acto de competencia del Cabildo en sus casas; el Gobernador, el Corregidor, y el Alcalde Mayor podían entrar a la casa de Cabildos; a falta de la presencia del Gobernador, la sesión de Cabildo se llevaba a cabo en presencia de un Alcalde Mayor; estaba prohibida la intervención de los Virreyes, Presidentes y Oidores en las elecciones de oficios, competencia del Cabildo; en los llamados libros de Cabildo se debía asentar toda la correspondencia que el Rey, Virrey,

Cabildo, Pedro del Castillo, y de Procurador Mayor Diego Sánchez Farfán". Cavo, Andrés. *Los tres siglos...*, Libro Primero, p. 9.

⁹ Las funciones conferidas al Virrey le daban facultades omnímodas en materia de hacienda, en donde el Virrey manejaba las rentas reales destinadas a la administración del territorio; como Gobernador le correspondía todos los asuntos de policía; en materia de justicia ocupaba la presidencia de la Real Audiencia, avalando cualquier sentencia, apoyado en la tarea por el Oidor decano; como Capitán General correspondía la defensa interior y exterior del reino; y en materia del Patronato Real administraba el diezmo, elegía a los prebendados a ocupar puestos eclesiásticos, autorizaba la construcción de conventos, iglesias, colegios y hospitales dependientes del patronato.

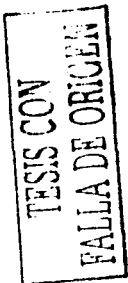


Ministros y Oficiales les enviara; no estaba permitido que ningún documento de los que ellos elaboraban o del Cabildo se consultara fuera del recinto; a su cargo estaba el cuidado y la vigilancia de las obras públicas, de los mercados, ventas y mesones, el cuidado de los pastos y los montes, el corte y plantación de árboles, los remates de los oficios vendibles y renunciables, la elaboración de ordenanzas, y el reparto de las tierras, aguas, abrevaderos y pastos, respetando las tierras de los indios.

Los cargos superiores tales como el de los Gobernadores, Corregidores, Alcaldes Mayores, Alcaldes Ordinarios, Regidores y Alguaciles eran designados por el Rey, aunque en forma interina podían ser nombrados por el Virrey: el tiempo de duración en el cargo era de tres años sin que pudieran ser removidos hasta cumplir con el tiempo establecido, aunque podían estar mas tiempos hasta que se presentara su relevo; debían vivir en la casa destinada para ese propósito; debían tener una buena comunicación entre los miembros del ayuntamiento para el mejor desempeño de sus funciones; no les estaba permitido realizar las audiencias en los escritorios de los escribanos; debían realizar visitas dentro de sus jurisdicciones haciendo justicia a los pobres, dando aviso de lo que se hiciera a la Audiencia; cuando fuere necesario que la Audiencia enviara a una persona para atender algún asunto ésta debía pagar los gastos; no podían cobrar salarios adicionales por estos trabajos; no podían ausentarse de su jurisdicción sin autorización; no les estaba permitido que presionaran a las poblaciones de la visita para que los tuvieran en su casa como huéspedes, ni nada gravoso, debían solventar sus gastos de hospedaje y alimentación; las visitas a los pueblos solo estaban permitidas una vez en todo su periodo a un mismo pueblo salvo autorización expresa del Virrey; no podían tener parientes hasta el cuarto grado en el lugar donde ejercieran su cargo; no podían realizar ninguna comisión que estuviese por encima de sus facultades.

Si bien dicha estructura operaba en todo el reino de la Nueva España, en la capital se ejercía con una mayor intervención de los órganos centrales en las decisiones fundamentales, tales como: epidemias, inundaciones, gastos y construcción de obras públicas, etc. En materia de administración municipal son muchas y variadas las ordenanzas elaboradas para el gobierno interior. Pero podemos decir, que la materia era apoyada entre otras cosas con la magnífica obra elaborada por Jerónimo Castillo de Bovadilla en 1597 y que lleva por título *Política para corregidores, y Señores de vasallos, en tiempos de paz, y de guerra. Y para jueces eclesiásticos y seglares, y de sacas, aduanas, y de residencias, y sus oficiales: y para regidores y abogados, y del valor de los corregimientos, y gobiernos de realengos, y de las ordenes*. La Política de Bovadilla en su tiempo fue considerada una gran obra cuya resonancia e influencia se prolongó por más de dos siglos.

Con la muerte de Carlos II el 29 de octubre de 1700, quien tenía solo cuatro años de edad cuando subió al trono, se da el ascenso de la dinastía de la casa de los Borbones, nombrando Rey a Felipe V (1700 – 1724). Con el cambio de linaje inicia



la reforma hacendaria y administrativa del siglo XVIII para tratar de resolver la apremiante situación económica de la corona y la pérdida de gobernabilidad interna, y de las provincias, modernizando y centralizando al decadente Estado español.

En su primera fase, Felipe V solicita al Rey de Francia Luis XIV¹⁰ el apoyo de un experto en materia hacendaria para que diagnostique y señale lo que más convenga para la reestructuración de la misma. El Rey de Francia envía a Jean Orry (1652 – 1719) quien creó cuatro nuevas Secretarías de Estado, centralizó el gobierno territorial mediante la asignación de las provincias a intendentes, responsables ante un Veedor General, cargo que éste se reservó.

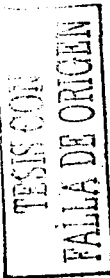
En un primer momento los Intendentes se ocuparon del suministro de armamento, dinero y provisiones para los ejércitos. El éxito alentó al Rey para establecer Intendentes de provincia en cada uno de los reinos con total autoridad en materia de justicia, administración, hacienda y guerra. El 4 de julio de 1718 se emite la primera ordenanza de intendentes. El 1º de marzo de 1721, por la fuerte presión de la burocracia es suspendida. En 1743, José Campillo y Cossío, ideólogo de la reforma borbónica en las Indias, escribió su obra *Nuevo sistema de gobierno económico para la América: con los males y daños que le causa el que hoy tiene, de los que participa copiosamente España; y remedios universales para que la primera tenga considerables ventajas, y la segunda mayores intereses*. En las que destaca la conveniencia del régimen de Intendencias. En octubre de 1749, el Rey Fernando VI (1746 – 1759) restablece la Ordenanza. Por otro lado, se realizan experimentos en Cuba (1746), Luisiana (1765) y Venezuela (1776).

En el caso de México, la reforma borbónica consistió a grandes rasgos en un proceso que se realizó desde el primer Virrey borbónico, Francisco Fernández de la Cueva Enríquez, marqués de Cuellar, duque de Alburquerque (1701 – 1711), y que derivó en la fortificación de los presidios septentrionales, la organización de un ejército permanente y la creación de la Secretaría de Cámara del Virreinato.

Durante el reinado de Carlos III (1759 – 1788), y el gobierno del Virrey Joaquín de Montserrat, marqués de Crullias (1760 – 1766), llegó a Veracruz, el 18 de julio de 1765, José de Gálvez, como Visitador General¹¹ con las comisiones, entre otras,

¹⁰ "La intendencia es una institución gubernamental creada originalmente en Francia, en el siglo XIII. Su utilidad fue capitalizada por Richelieu y Mazarino, y sirvió a Colbert para realizar sus reformas. En la época de Luis XVI, Francia estaba administrada territorialmente por 34 intendentes, cuyas competencias eran la justicia, la policía y las finanzas. Antes, en España durante el gobierno de Carlos II, habían sido instituidas superintendencias en las 21 provincias que formaban el reino, además de la Superintendencia General de Hacienda, creada en 1687. Como mera dignidad, en 1711 fue nombrado el primer intendente, pero efectivamente la organización generalizada del nuevo sistema se realizó en 1718". Guerrero, Omar. *Las raíces borbónicas del Estado Mexicano*. pp. 231 y 232.

¹¹ "El primer Visitador comisionado en la Nueva España por la Casa de Borbón fue Francisco de Pagave, funcionario de la Real Hacienda que ejerció sus actividades en 1710. Su encomienda, aunque abarcaba distintos aspectos de la administración virreinal, se centraba en la materia financiera y ello tenía por causa proveer a las arcas reales para sufragar las guerras europeas.



de reformar la real hacienda, realizar una expedición septentrional que derivó en la formación de la Comandancia General de las Provincias Internas, y la expatriación de la Compañía de Jesús. El 10 de agosto de 1769, se autoriza al Virrey Carlos Francisco de Croix (1766 – 1771) el establecimiento de Intendentes en la Nueva España, en 1771 el Virrey Croix y Gálvez nombraron a un primer intendente, Pedro de Corbalán, como funcionario provisional en los agrestes parajes de Sonora y Sinaloa o Arizpe, donde era urgente contener a los feroces *apaches*, *pimas* y *seris*. Sin que los resultados fueran satisfactorios.

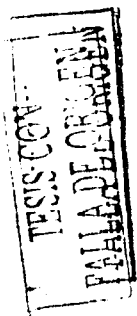
Al término de la visita Gálvez dejó un *Informe que en virtud de real orden de veinte y cuatro de mayo de este año hizo el ilustrísimo señor visitador general don José de Gálvez, al excelentísimo señor Virrey don Antonio María de Bucareli, del estado en que dejaba para restituirse a España los graves asuntos que tuvo a su cargo, fechado el 31 de diciembre de 1771*, en el que intentó señalar las ventajas del régimen de intendencias.

El Virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa, (1771 – 1779) el 15 de abril de 1772 da su veredicto en contra, en el *Dictamen del Virrey sobre el proyecto de establecer intendencias en la Nueva España: o sea adoptar nuevas formas de gobierno*, porque en su opinión “no estaba la población del reino en estado que permitiera la variación de sistema en su gobierno; que el establecimiento de Intendencias, lejos de mejorarlo, atraería la confusión, ocasionaría mayores gastos al erario, minoraría por muchos años su entrada y faltaría la seguridad en la cobranzas, que hoy da la mancomunidad en la responsabilidad en las finanzas.”

Además, “el mal no ha estado en el sistema o método de gobierno que prescriben las leyes, sino en la calidad de los empleados y la idea de que venían a hacerse ricos, introdujo el desorden y el despotismo: como que los recursos eran tardos y los informes corrompidos por el interés.” Por lo que Bucareli no alcanzaba a ver como “en este reino (puedan ser) útiles unos empleados como los intendentes, a quienes el Rey tiene concedidas tantas facultades: que no afianzan, que no pueden cumplir sus obligaciones por la dificultad de encontrar subalternos, y de gente de razón en los más de los pueblos, a quien dar sus comisiones, por las distancias que abrazan las Intendencias demostradas en los mapas que se acompañan igualmente; y expresa el referido índice malos caminos para las visitas que nunca harán, y crecidos gastos que no podrán soportar con sus crecidos sueldos, y tal vez les obligaría la necesidad que los sufriese el infeliz con su trabajo, con sus bagajes y con sus víveres; porque todos somos hombres, y el nombre de Intendentes no liberta de las pasiones”¹².

Con una misión más específica, en 1715 Francisco Garzón cumplió tareas meramente judiciales ceñidas [a] la visita a la Audiencia de México. Pero la misión se extendió imprevistamente y en 1724 fue instruido para extender su labor al Tribunal de Cuentas, evaluar el rendimiento de los oficiales reales e inspeccionar al Consulado de México. Garzón falleció en 1728, dejando su obra inconclusa, motivo por lo cual fue reemplazado por Pedro Domínguez de Contreras, un miembro de la Audiencia de Sevilla, Ambas visitas no fueron generales, sino especiales, tocando a José de Gálvez efectuar la primera Visita General con una amplia cobertura de reformas”. *Ibid.* p.153.

¹² La administración de don Frey Antonio María de Bucareli y Ursúa. Tomo 1, pp. 187,188 y 189.



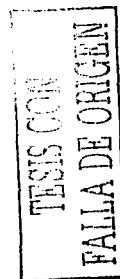
No fueron los comentarios de Bucareli suficientes para que el Rey desistiera de su empresa, y menos que José de Gálvez había alcanzado el cargo de secretario de Indias en 1775 y para 1780 su exitosa carrera administrativa lo había llevado a ser miembro del Consejo de Estado. El 28 de enero de 1782, Carlos III dicta la Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el virreinato de Río de la Plata.

A Bucareli lo sorprende la muerte el 9 de abril de 1779. José de Gálvez aprovechando su posición e influencia y conociendo del delicado estado de salud de Bucareli había mandado el pliego de mortaja, nombrando como sucesor del virreinato en caso de muerte al Presidente de Guatemala. José de Gálvez consideró que el nombramiento recaería en su hermano, pero éste no había llegado todavía a Guatemala por lo que el nombramiento recayó en Martín de Mayorga (1779 – 1783), José de Gálvez se encargó de desacreditarlo ante el Rey hasta que fue removido del cargo y por fin pudo colocar como Virrey a su hermano Matías de Gálvez (1783 – 1784) quien falleció en el cargo. El interés por defender su obra lo llevó a impulsar a su otro hermano Bernardo de Gálvez (1785 – 1786) que al igual que el otro hermano falleció en el cargo el 30 de noviembre de 1786. Unos días después, el 4 de diciembre de 1786 se publicó *la Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España*, y al año siguiente fallece José de Gálvez.

Con la muerte de José de Gálvez y la animadversión generada por la nueva organización administrativa se desató una serie de inconformidades con relación al régimen de intendencias y su ordenanza. Las posiciones eran encontradas, así pues Hipólito Villarroel, escribe el trabajo *Enfermedades políticas que padece la capital de esta Nueva España*, en la sexta parte denominada *Justa repulsa del reglamento de intendencias (de 1786)*, señala los grandes inconvenientes que su aplicación tenía.

Por su parte Eusebio Ventura Beleña consideraba útil el establecimiento de los intendentes y así se lo había hecho saber al Virrey Manuel Antonio Flores (1787 – 1789) en el *Informe de don Eusebio Ventura Beleña, oidor de la Audiencia de México, sobre varios puntos de hacienda, agricultura y minería de aquel reino* de fecha 22 de febrero de 1788.

El Virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo (1789 – 1794) prepararía un *Dictamen que en cumplimiento de reales ordenes de S. M. produce el Virrey de Nueva España conde de Revillagigedo, sobre la precisión de adicionar la ordenanza de intendentes, de 1786* en el que considera que es posible su establecimiento siempre y cuando no se degradara la posición del Virrey, además de que le preocupa las constantes violaciones a la misma.



Veinte años después de la expedición de la Ordenanza para la Nueva España no se había logrado el objetivo propuesto. En un esfuerzo en acabar con las discordias, el Rey expide la *Ordenanza general para el gobierno e instrucción del ejército y provincia*, el 23 de septiembre de 1803. Con ésta se pretendía acabar con los problemas en forma radical, pero la precipitación con la que se obró, no permitió calcular los efectos; a los pocos meses de su aparición surgen las quejas por sus disposiciones contrarias, y es suspendida por real orden el 11 de enero de 1804.

El último intento de España por conservar su dominio lo constituye la *Constitución Política de la Monarquía Española* promulgada el 19 de marzo de 1812 y jurada en Nueva España el 30 de septiembre de 1812. Su accidentada vigencia fue primero suspendida por el Virrey Francisco Xavier Venegas (1810 – 1813), hasta que el Virrey Félix María Calleja del Rey (1813 – 1816) la restableció, en forma parcial. En 1814 el propio Fernando VII (1808 – 1821) repudió lo obrado por las cortes, aunque en 1820 se vio forzado a reponer la *Constitución de Cádiz*, y el Virrey Juan Ruiz de Apodaca (1816 – 1821) la juró en 1820.

3. Los indios *tamemes*¹³ en las Instrucciones y las memorias de los Virreyes novohispanos¹⁴

Con la llegada de los españoles en el siglo XVI se introdujo el caballo, el burro y la mula. En los primeros años el uso de estos animales estaba vedado para los

¹³ Sobre la materia de indios fueron muchos los documentos que se produjeron en la época para señalar los malos tratos y los abusos que se cometieron con los pueblos indios, así como toda clase de normas para su protección, evangelización, y explotación. Destacan entre los trabajos el de Alonso de Zorita, *Leyes y ordenanzas de las indias del mar océano por las cuales primeramente se han de librar todos los pleitos civiles y criminales de aquellas partes y lo que por ellas no estuviere determinado se ha de librar por las leyes y ordenanzas de los Reinos de Castilla de 1574*, del doctor Diego de León Pinelo denominado *Mandó que se imprimiese este escrito del excelentísimo señor conde de Alba de Aliste, y de Villafior, grande de Castilla: Virrey de estos reinos del Perú en la junta, que se ha formado, por cedula de su majestad, de 21 de septiembre de 1660. Para conferir las materias y puntos de la carta, que con cedula referida se remite, cerca de la enseñanza y buen tratamiento de los indios*; los trabajos de Antonio de León Pinelo, *Recopilación de leyes de los reinos de las indias*, elaborado por éste entre 1636 y 1660 y publicado en cuatro tomos en 1680, y el *Tratado de confirmaciones reales de encomiendas, oficios, casos, en que se requieren para las Indias Occidentales. Junta de guerra de ellas, en el de cruzada. Junta de competencias*. Impreso en Madrid en 1630 por Juan González; el documento de Juan de Solórzano Pereyra, *Política Indiana*. Impreso en Madrid en cuatro tomos en 1647; y por último el trabajo político de Juan de Palafox y Mendoza, *De la naturaleza del Indio de 1760*.

¹⁴ Los documentos que vamos a analizar en este apartado son de dos tipos: el primero, corresponde a las llamadas Instrucciones, que son aquellos documentos elaborados por el Rey y su Consejo para que los gobernantes novohispanos atendieran sus encargos de forma general o reservada. En este caso sólo nos referiremos a las instrucciones que concretamente los Reyes y el consejo dieron a los Virreyes de Nueva España y que suman 57 desde Cortés hasta Juan O'Donoghú. El segundo, corresponde a las relaciones que los Virreyes tenían obligación de elaborar para que sus sucesores en el cargo estuviesen al tanto de los asuntos del virreinato que consideraban importante informar a sus sucesores. De los 64 Virreyes que tuvo la Nueva España sólo conocemos 12 relaciones del periodo Austria y 10 del periodo Borbón.

indios. Las instrucciones dadas a Nuño de Guzmán como presidente de la primera Audiencia Gobernadora de Nueva España (1528 – 1531) y a Sebastián Ramírez de Fuenleal, presidente de la segunda Audiencia Gobernadora de Nueva España (1531 – 1535) eran categóricas “Habéis defender y proveer que ninguno sea osado de dar vendido ni dado, ni en otra manera que pueda venir a su poder, a ningún indio de la dicha tierra ni fuera de ella caballo ni yegua, por el inconveniente que de ello podría suceder en hacerse los indios diestros de andar a caballo, so pena de muerte y perdimiento de bienes; y asimismo proveeréis que no haya mulas, porque todos tengan caballos, y tendréis cuidado que así se cumpla, y los mismos proveeréis en las armas, por la vía y forma que a vos pareciere”¹⁵.

Todavía en la ampliación de la *Instrucción Reservada*, del 14 de julio de 1536, que se diera al Virrey Antonio de Mendoza se señalaba que no se debían dar caballos a los indios aunque ya no se insistía sobre la pena de muerte a los transgresores de la ley. Con el paso del tiempo estas medidas se volvieron más flexibles al grado que después fue común que los indios tuvieran y movieran carga con estos animales.

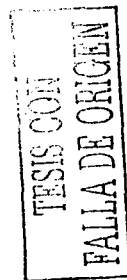
El cambio introducido permitió que fueran utilizados los animales de tiro adaptados a vehículos de diferentes tamaños y características, sin embargo se continuaban operando las vías acuáticas, las de tierra y agua y las de tierra solamente. Aunque los españoles se esforzaron por preferir y desarrollar las vías de tierra.

La escasez de estos animales permitió el abuso en la explotación de los indígenas como *tamemes* por lo que la Corona dirigió al Virrey Antonio de Mendoza una carta para que tomara cartas en el asunto y reparara los caminos para que estos estuviesen en buen estado para que transitaran los animales de carga, esta situación la dejó explicada al Virrey Luis de Velasco (1550 – 1564) en su *Relación*, señalándole que antes de que la solicitud llegara del Rey, él ya había dado instrucciones sobre esta cuestión pero recomendaba que revisara lo que él había escrito sobre la materia y le sugería “no sea de golpe, por que la experiencia tiene mostrado el gran daño que se recibe de hacerse lo contrario”¹⁶.

Sin embargo, la instrucción del 16 de abril de 1550 a Luis de Velasco era enérgica, en el punto seis dice: “...,porque los naturales de aquellas provincias reciben mucho daño y perjuicio en sus vidas por las inmoderadas cargas que les echan, llevándose de una parte a otras, y para remedio de esto convendrá que se abran caminos y se hagan puentes con brevedad, para que las recuas puedan ir libremente a todas partes. Luego como llegareis a la ciudad de México, daréis orden como así se efectúe y se abran los caminos y se hagan puentes donde no los hubiere, porque nuestra determinada voluntad es que, dando orden en lo susodicho, por ninguna vía se carguen los indios, porque cesen tantas muertes y

¹⁵ De la Torre Villar, Ernesto. *Instrucciones y memorias de los Virreyes novohispanos*. Tomo 1. p. 27 y 62.

¹⁶ *Ibid.*, p. 106.



daños como por esta causa se les puede recrecer. Y para ejecución de lo susodicho, veréis una nuestra carta y provisión que acerca de ello mandamos dar. La haréis cumplir y ejecutar como en ella se contiene, la cual mandamos que se os dé"¹⁷.

Es claro que los Virreyes y las audiencias gobernadoras siguientes no pusieron empeño para atender las *Instrucciones Reservadas* que el Rey les había conferido. Por lo que en la Instrucción a Martín Enríquez de Almanza (1568 – 1580) del 7 de junio de 1568 los Reyes insistieron en el tema al señalar "... está ordenado y mandado que de ninguna manera ni por ninguna vía se carguen indios en la Nueva España, porque cesen las muertes y daños que por esta causa se les puede causar y para remedio de esto convendría que se abran caminos y se hagan puentes con brevedad para que las recuas puedan ir libremente a todas partes"¹⁸. Aunque Enríquez de Almanza dejó *Relación* para Lorenzo Suárez de Mendoza (1580 – 1583), su sucesor no mencionó nada concerniente a este asunto. Sin embargo, en la *Instrucción Reservada* al Virrey Lorenzo Suárez de Mendoza del 3 de junio de 1580, el Rey le vuelve a insistir sobre el tema.

El poco interés puesto para solucionar este problema hace necesario que en la *Instrucción Reservada* al Virrey Álvaro Manrique de Zúñiga (1585 – 1590) del 1º de marzo de 1585, se solicitara en los mismos términos evitar la carga de los indios. El Virrey Manrique consigna en la *Relación* que dejara a su sucesor en el cargo el 14 de febrero de 1590 que "la experiencia va mostrando la prisa con que se van acabando los indios de esta tierra, y conociendo ser la causa su flaca complexión y malos tratamientos que los españoles les hacen, después que vine a ella he procurado por todas vías, medios y maneras posibles de ampararlos y sobrellevarlos de los trabajos que padecen"¹⁹.

El Virrey señala los grandes problemas que ha tenido que enfrentar para tratar de aliviar lo más posible los excesos sobre los indios sin que pudiese, en algunos casos, poder intervenir para quitarlos del trabajo de las minas; sin embargo, en materias como la de servicios personales, agricultura y repartimiento logró importantes avances para evitar los excesos, incluso recomienda al Virrey Luis de Velasco, hijo (1590 – 1595 primera vez; 1607 – 1611, segunda vez) que le dé seguimiento a la solicitud de tres mil negros para trabajar en las minas y así librar a los indios de cargar estos materiales.

En la *Relación* de Luis de Velasco de 1595 se señala los graves inconvenientes del gobierno de indios y del gobierno de españoles porque las decisiones a favor de unos u otros originaban en grandes problemas, por lo que su posición de gobierno con relación a los indios fue siempre moderada buscando que estos fueran mejor tratados y pagados.

¹⁷ *Ibid.*, p. 128.

¹⁸ *Ibid.*, p. 163.

¹⁹ *Ibid.*, p. 231.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Estos esfuerzos no eran suficientes pues el Rey le pide al Virrey Diego Fernández de Córdoba (1612 – 1621) en la *Instrucción* del 11 de junio de 1612, mayor esmero en la atención de los indios, "porque a pesar del cuidado con que se ha proveído, hay nuevas quejas de sus malos tratamientos y de que son demasíadamente agraviados y trabajados con los servicios personales y otras cosas. Lo cual es cosa de que se vayan consumiendo y acabando, de manera que si no se remediase como conviene brevemente, no quedaría ninguno"²⁰.

En la *Instrucción Reservada* a Rodrigo Pacheco y Osorio (1624 – 1635), de fecha 18 de junio de 1624, se le reitera el tema en los mismos términos que al Virrey anterior. En la *Relación* de Pacheco de Osorio, del 17 de marzo de 1636 explica a su sucesor Lope Díez de Armendáriz (1635 – 1640), que él ha hecho todos los esfuerzos que su posición le ha permitido para la conservación de los indios, pero "el daño no cesa, temo que Dios lo dispone así por su particular providencia"²¹, esta declaración de impotencia pone de manifiesto el casi irreparable mal de los abusos cometidos contra los indígenas.

Las *Instrucciones Reservadas* de 28 de mayo de 1649 para el Virrey Luis Enríquez de Guzmán (1650 – 1653), son en los mismos términos que las de Lope Díez de Armendáriz; posteriormente al Virrey Pedro Nuño Colón de Portugal y Castro (1673), en la *Instrucción Reservada* del 10 de junio de 1672 se le reitera el tema en los mismos términos pero en ésta se añaden los oficios del 26 de mayo de 1609 y del 3 de julio de 1627 en el que el Rey escribió a Luis de Velasco, hijo, y a Rodrigo Pacheco y Osorio las siguientes palabras: "Quiero que me deis satisfacción a mí y al mundo del modo de tratar esos mis vasallos y de no hacerlo, con que en respuesta, de esta carta vea yo ejecutados ejemplares castigos en los que hubiere excedido, en esta parte me daré por deservido. Y aseguro que aunque no lo remediéis lo tengo de remediar y mandaros hacer gran cargo de las mas leves omisiones en esto, por ser contra Dios y contra mí, y en total ruina y destrucción de esos reinos, cuyos naturales estimo y quiero que sean tratados como lo merecen vasallos que tanto sirven a la monarquía y tanto la han engrandecido e ilustrado"²².

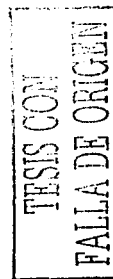
Es probable que el Rey preocupado por los pocos avances que en la materia se estaban dando, consideró comprometer más a los Virreyes para cumplir sus órdenes si éstas eran enviadas en una carta de puño y letra, pero los resultados no fueron los esperados por lo que al Virrey Enríquez de Guzmán se lo incluyeron en su *Instrucción*, aunque él no pudo cumplirla porque murió en el cargo a los 22 días de ocuparlo.

En la *Relación* del Obispo-Virrey Juan de Ortega Montañés (1696, primera vez; 1701 – 1702, segunda vez) de 1696, se señalan los esfuerzos realizados para la protección de los indios conforme a lo solicitado por el Rey y por la misma

²⁰ *Ibíd.*, p. 338.

²¹ *Ibíd.*, p. 368.

²² *Ibíd.*, p. 646.



condición de su ministerio. En ella señala que éstos no sólo padecen a los españoles, sino que también son maltratados por los mestizos, negros liberos y mulatos aprovechándose de su condición física. Su cuidado es indispensable porque sin los indios no tendría razón de existir las Indias y es en ellos en donde está la mayor carga del trabajo de las haciendas, laboríos, minas, ingenios, etc. Por lo que si éstos desaparecen quién va a realizar esas faenas.

Al Virrey José Sarmiento de Valladares (1696 – 1701) en la *Instrucción Reservada* del 10 de mayo de 1696 se le incluyó el mismo apartado que al Virrey Enríquez de Guzmán. Esta fue la última vez que el tema fue tratado en las Instrucciones Reservadas pues con este Virrey concluye la casa de Austria y comienza la casa de Borbón. Con lo antes expresado la política hacia los territorios de ultramar sufriría grandes transformaciones.

Hoy sabemos que no fueron suficientes los mandatos reales de la casa de Austria, las decisiones de gobierno de los Virreyes y de la Audiencia de México para que se frenaran y se protegieran a los indígenas. La excesiva explotación causó fuertes estragos en la población indígena, por las *Relaciones Geográficas* elaboradas en el siglo XVI por Juan López de Velasco, primer cosmógrafo cronista del Consejo de Indias se sabe de la alarmante disminución de la población indígena. "Nosotros conocemos ahora la dimensión y las consecuencias de esa crisis: de aproximadamente 25 millones de habitantes en 1519 (para el México Central), en 1548 quedaban solamente 2.6 millones, y la disminución prosiguió hasta alcanzar sólo un millón en 1605"²³.

Para completar este tema hemos considerado conveniente analizar a continuación, de forma independiente, las disposiciones jurídicas emitidas por la Corona y la Audiencia de México en esta materia para tratar de sosegar las injusticias contra los indios. Podremos darnos cuenta de que no hay falta de energía en cuanto a la formulación de las leyes pero sí una total indolencia en cuanto a su aplicación por las razones antes expuestas.

4. El Censual de Alonso de Zorita²⁴

En el *Censual* de Zorita encontramos en el libro séptimo de las leyes y ordenanzas de Indias, título sexto, que los caminos se abran y haya en ellos recaudo de comida para los caminantes y que no se carguen indios y se quiten los

²³ Moreno Toscano, Alejandra. *Los censos y padrones de los siglos XVI – XIX*. p. 11.

²⁴ Alonso de Zorita realizó estudios en Salamanca, fue abogado de pobres en Granada, oidor de la Audiencia de Santo Domingo en la Española, juez de residencia en Nueva Granada, oidor de la Audiencia de México y oidor de Granada. Zorita solicitó al Rey autorización para su publicación en 1574 y no sería publicada hasta el año de 1983 según lo señala el estudio introductorio de la Doctora Beatriz Bernal. Es una obra desconocida en su época y esto lo podemos constatar porque cuando León Pinelo escribe la *Recopilación de Leyes de los reinos de las indias* ni la menciona, sin embargo su contenido y cuidadosa elaboración avala su consulta.

tamemes y servicio personal. El libro se encuentra integrado por doce leyes, de las cuales para nuestros fines sólo nos interesan las leyes 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10, 11 y 12.

La primera, es del 28 de enero de 1541 y se refiere al mantenimiento de los caminos de la ciudad, villa o lugar, éstos se deben mantener en buen estado para que puedan circular las carretas y no se emplee indios para llevar la carga justificando esta acción por el mal estado de los mismos.

La segunda, está compuesta de dos partes: una emitida el 26 de marzo de 1546 y otra del 23 de noviembre de 1547; y contempla que la reparación de los caminos debe realizarse dos veces por año, que se aumente la cría de caballos, yeguas, bueyes y carretas y que los costos de mantenimiento de los mismos sean aplicados a las obras públicas enviando informes sobre los trabajos realizados y que no se utilicen, por ningún motivo, a los indios para carga.

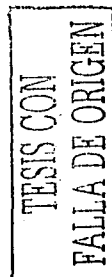
La tercera ley, al igual que la anterior, está compuesta de dos partes: una emitida el 29 de abril de 1549 y la otra el 7 de julio de 1550, y se encuentra referida al mantenimiento de los caminos utilizando la mano de obra de los indios y con cargo a las obras públicas.

La quinta, dada el 4 de diciembre de 1528, en la que se señala que “por el mucho trabajo que de ellos reciben los dichos indios, se mueren y otros huyen y se van y ausentan y dejan su asientos y lugares, por ende mandamos y defendemos firmemente que ahora ni de aquí en adelante ningún español de ninguna calidad y condición que sea, no sea osado cargar ni cargue indio alguno para que lleve alguna cosa a cuestras de ningún pueblo a otro ni por ningún camino ni en otra manera pública ni secretamente contra la voluntad de los tales indios ni de su grado con paga ni sin ella, sino que los lleven en bestias o como quisieren,”²⁵ que los indios encomendados cargaran solo no pasando de veinte leguas de su pueblo de origen, y si fueran llevados a las minas estos servicios debían ser pagados. La violación a esta ley estaba penada, por la primera vez se tenía que pagar cien pesos oro por cada indio cargado, trescientos por la segunda y la confiscación de bienes por la tercera. El cobro de la pena se repartía en tres partes iguales, una para el juez, otra para el acusador y la última para la cámara del Rey. Esta ley fue ratificada el 01 de junio de 1549 según consta en la *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*.

La octava, emitida el 13 de septiembre de 1533, autoriza a los indios *tamemes* que puedan trasladar carga que no exceda dos arrobas y se les pague por sus servicios según la distancia y el tipo de terreno por el que deban transitar.

En la novena, del 22 de abril de 1535, la emperatriz solicita al Virrey un informe sobre los abusos en la explotación de los indios *tamemes* y en tanto se definía qué remedio se aplicaría, deja en manos de los Virreyes y de la audiencia la solución a la problemática.

²⁵ Zorita, Alonso. *Cédulario de 1554*. pp. 336 y 337.



La décima, del 28 de enero de 1541 en la que se solicita nuevamente un informe para definir lo que más conviene para la conservación de los indios, ya que por las indagaciones que se tienen se sabe "que a causa de cargarse los indios, se mueren muchos de ellos"²⁶.

La décima primera está también compuesta de dos partes, la primera del 20 de noviembre de 1542 y en ella se prohíbe la carga inmoderada de indios que está poniendo en peligro su vida, salud y conservación. La segunda parte es del 9 de julio de 1546 y se refiere a que la carga de indios debe ser conforme a lo dispuesto en la ley sobre pago de jornal.

La décima segunda y última, dictada el 1º de junio de 1549, se refiere a la prohibición de los mestizos y negros para carga de indios con bastimentos para ser vendidos en los mercados "so pena que cualquiera persona que cargare o hiciere cargar indios contra la prohibición susodicha caiga e incurra en pena de mil castellanos de oro para la nuestra cámara y si fuere persona baja y no tuviere de que pagar, le sean dados cien azotes públicamente y que pierda todo lo que levare en las dichas cargas, la cuarta parte para el denunciador y lo demás para la nuestra cámara"²⁷.

5. La recopilación de leyes de los reinos de las Indias²⁸

En la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo segundo, libro sexto. Del servicio personal. Título doce, se presentan 44 leyes de las que sólo haremos referencia a las siguientes: VI, VII, IX, X, XII, XIII, XIV, XV y XVI.

La ley VI fue emitida el 4 de diciembre de 1528, ratificada el 01 de junio de 1549 y el 26 de mayo de 1609. Ésta se refiere a que los indios no puedan ser cargados contra su voluntad o "agrado por ninguna persona de cualquier estado, calidad o condición, eclesiástica, ni secular, en ningún caso, parte, ni lugar, aunque sea con voluntad de los indios, o facultad, o mandato de los caciques, con paga, ni sin paga, ni con licencia del los Virreyes, audiencias o gobernadores"²⁹. La pena de desobedecer dicha ley era de cuatro años de suspensión del oficio y mil pesos de

²⁶ *Ibid.*, p. 340.

²⁷ *Ibid.*, p. 343.

²⁸ "La *Recopilación de leyes de los reinos de las indas* se debe a la extraordinaria labor que el Licenciado Antonio de León Pinelo había dedicado durante cuarenta años, consagrado primero, durante doce años (1624 – 1636) a la redacción de un proyecto de recopilación, que logró ver terminado y aprobado por el Consejo; preocupado, después todo el resto de sus días (1636 – 1660) de sacarlo a la luz. Cosa que no sería logrado sino hasta 1681, en que Fernando Jiménez Paniagua –con todos los originales del documento que el Licenciado León Pinelo había guardado de las nuevas disposiciones, y la versión revisada de 1636 por el Doctor Juan de Solórzano Pereira y el Consejo-, actualiza el documento. El 12 de abril de 1680 el Consejo de Indias entrega a Carlos II los cuatro tomos de la *Recopilación*". Díaz Casillas, Francisco José. *La administración pública novohispana*. p. 255.

²⁹ *Recopilación de leyes de los reinos de las indias*. Tomo II. p. 242.

multa aplicados en tres partes: a la Cámara, al juez y al denunciador. El que no tuviera para pagar debía ser desterrado de las Indias.

La ley VII corresponde al 23 de septiembre de 1552 y se refiere a la prohibición de cargar a cuestras a los indios para llevar a la ciudad leña, maíz, gallinas o cualquier tipo de comida o bastimento.

La ley IX fue formulada el 26 de mayo de 1609 en la que se prohíbe cargar a los indios y sólo se acepta cuando sea necesario "llevar la cama del doctrinero, o corregidor cuando se mudare de un lugar a otro, con limitación de que la carga se divida en diferentes indios, mas, o menos, según el peso y calidad, y la jornada sea corta y proporcionada a las fuerzas, y aliento de los indios, y que se les pague el jornal, que los Virreyes, o gobernadores tasen, según su justo valor"³⁰. Y en las provincias donde no haya bagaje y carneros se puedan introducir para quitar a los indios de este trabajo.

La ley X expresada el 1º de junio de 1549 y ratificada el 14 de junio de 1579. En esta ley se autoriza la carga de indios en los lugares donde haya caminos y bestias de carga con autorización de las audiencias, gobernadores y justicias señalando el número, el peso de la carga, el camino, la distancia, y la paga que debían percibir; sin que esto significara que cualquier persona podía ponerlos a cargar por cuenta propia.

La ley XII emitida el 17 de mayo de 1582 señala que los "Virreyes, presidentes, y oidores estén advertidos de mirar por los indios, y de no consentir que se carguen y castiguen con rigor a los corregidores, alcaldes mayores, y otros ministros, que en sus distritos los hubieren cargado, o quitándoles las mujeres, y haciendas, para que sea ejemplo para los demás; con apercibimiento, de que si no lo cumplieren, se les imputaría la culpa y daños, que recibieren por su descuido, y falta de cumplimiento de lo ordenado a favor de los indios, y será el castigo igual al delito, y a los inconvenientes que resulten"³¹.

La XIII formulada el 18 de mayo de 1640 prohibía que ningún mestizo, que no fuera hijo legítimo, o vecino, pudiera cargar indios conforme a lo permitido.

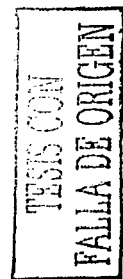
La ley XIV es de 26 de febrero de 1538 y está referida a que los indios que se carguen con autorización no podrán ser menores de 18 años.

La ley XV de 26 de febrero de 1538 señala como máximo la carga de dos arrobas dependiendo del estado de los caminos y con posibilidad de aumentar un poco.

Por último, la ley XVI de 14 de junio de 1589 prohibía a los negros y a los mulatos tener indios.

³⁰ *Ibid.*, p. 243.

³¹ *Ibid.*, p. 243.



6. Las vías acuáticas y de tierra de la ciudad de México

A través de las acequias principales que cruzaban la ciudad y otras de menor importancia, circulaban canoas cargando objetos voluminosos. Todos estos canales, como ya dijimos, prestaron servicios a los conquistadores y primeros pobladores de la ciudad, pues a través de ellos se proveía de verduras, frutas, granos, vituallas y materiales de construcción. La limpieza de los canales y la supresión del lirio acuático y tules eran problemas constantes, que por lo general se resolvían dividiendo proporcionalmente la tarea entre los pueblos indígenas que atravesaban la ruta. Las canoas más pequeñas eran de 14 pies de largo y las más grandes de 50 pies o más, con capacidad para varias toneladas.

En los siglos XVI, XVII y XVIII grandes fueron los esfuerzos por acarrear y rellenar de tierra los espacios ocupados por las vías acuáticas y la pavimentación utilizando las piedras globulares del Río de Tacubaya, llamadas *tenayucas*, suprimiendo en algunas partes el polvo y los lodazales.

La difícil tarea de mantener las calles en buen estado estaba a cargo de los vecinos y las faenas de los indígenas, sin embargo el tráfico excesivo de carretas y caballos deterioraban de forma constante su estado y conservación. Aunado a lo anterior, las inundaciones³² sufridas por la ciudad y el mal estado de las acequias por la cantidad de basura arrojada desde las casas y por el comercio, hacían casi imposible su mantenimiento y fabricación.

El fraile franciscano, Sebastián de Aparicio, construyó la primera carreta en la Nueva España y Miguel Casado produjo el primer carro. Primeros vehículos que fueron seguidos de una verdadera explosión en la producción de todo tipo y tamaño de carros y carretas soportados por ruedas; tanto así que el Cabildo de la ciudad de México se opuso en varias ocasiones el transporte de carga tirados por bueyes y mulas no entrasen a las calles empedradas y por donde hubiese caños de agua, porque con el exceso de peso las destrozaban, además prohibió en días de fiesta, confiscando a los transgresores la carga.

Uno de los gremios de artesanos que más rápido se desarrolló fue el de carroceros, quienes influenciados por la fabricación de coches de los europeos, y la llegada a México de extranjeros con el oficio de carroceros, permitió el

³² Las características del Valle de México y la ubicación de la metrópoli favorecían las inundaciones al grado que en diferentes épocas se pensó cambiarla de lugar. Las más importantes fueron siete, dos sucedidas antes de la conquista en los reinados de Moctezuma Ilhuicamina, 1449 y Ahuítzol, 1498; las inundaciones en el período virreinal más significativas se presentaron en los años de 1553, durante el gobierno de Luis de Velasco; en 1580, con Martín Enriquez; en 1604, el Marqués de Montesclaros; en 1607, con Luis de Velasco, hijo; y en 1629, el Marqués de Cadereyta. Parte de estas desgracias fueron ocasionadas por las modificaciones que se hicieron a los cauces de los ríos y los canales, además de la suciedad de las acequias. Estas inundaciones son las más significativas aunque hay que recordar que en diferentes tiempos las lluvias ocasionaron grandes problemas y esto significó para el virreinato destinar grandes recursos en la gran obra hidráulica del virreinato: el desagüe del Valle de México.

florecimiento de este gremio. Los primeros carros introducidos eran a semejanza de los carromatos usados para el transporte de carga y pasajeros simultáneamente. Estos vehículos requerían de un tronco de seis a ocho mulas. En 1625, el fraile dominico, Thomás Gage, vino a México “aseguraba que de los 40 mil españoles que la habitaban, más de la mitad tenían coche, por lo que estimaba su número en más de 15 mil para esa época”³³.

Posteriormente se empezaron a utilizar medios de transporte menos pesados, como las denominadas carretas volantes, también conocidas como berlinas. El avance en la tecnología de fabricación permitió el desarrollo de las carrozas y los carruajes de alquiler, éstos se diferenciaban de los primeros vehículos porque sus cajas iban suspendidas de pilares o apoyos. Su popularidad despertó el interés entre las familias acomodadas y comerciantes por poseer estos vehículos para su traslado o mover sus mercancías, lo que permitió que en el siglo XVII floreciera y alcanzaran su mayor lujo. Además, los carroceros encontraron además en estos un buen negocio a través del alquiler y la reparación de los carros.

7. La recopilación de autos acordados de Eusebio Ventura Beleña³⁴

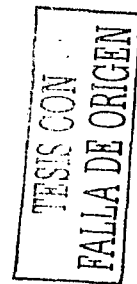
En la Ordenanza del 19 de agosto de 1585 señala “Que ninguna persona que trajere carros herrados, o carretas por las calzadas de Guadalupe y Tenayuca, los pase de la puente que está entre Santa Anna y Santa Catalina por dentro de la ciudad: y los que vinieren por las calzadas de Tacuba y Chapultepec no pasen del tianguis de San Hipólito: y los que vinieren por las calzadas de Coyoacán y Iztapalapa no pasen de la Iglesia de San Antón, so pena de cincuenta pesos por cada vez que lo contrario hicieren: la mitad para la Cámara y la otra mitad para el denunciador y juez que lo ejecute.”

“Que para traer las mercaderías y cosas que vinieren en los dichos carros y carretas a las tiendas o casas de los vecinos puedan hacerlo en carretones que no

³³ López Rosado, Diego, *Los servicios públicos...*, Op. Cit.p. 63.

³⁴ María del Refugio González nos dice que Eusebio Ventura Beleña realizó estudios en la Universidad de Alcalá, en la Facultad de Sagrados Cánones; se recibió de abogado e inició en el servicio público apoyado por el visitador José de Gálvez, quien lo nombra subdelegado para la visita de Guadalajara; más adelante pasa al Real de los Álamos para estudiar la posibilidad del establecimiento de una Caja Real. Fue intendente de la Real Hacienda de las provincias de Sonora y Sinaloa, nombrado oidor en la Audiencia de Guatemala, ministro de la Junta de Montepío de Viudas y Pupilos, asesor de la renta de correos, oidor de la Real Audiencia de México, presidente de la Sala del Crimen de la Audiencia de México y regente de la Real Audiencia de Guadalajara.

La Recopilación... es una obra compuesta de tres partes en dos tomos, en la primera se recogen los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de la Nueva España y las providencias de su superior gobierno, reales cédulas, reales órdenes, mandamientos y ordenanzas que recopila por instrucciones del Virrey Fray Payo de Rivera, el oidor Juan Francisco de Montemayor, en 1678. La segunda fue realizada por Ventura Beleña y comprende la recopilación de los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de México que se dictaron después de 1677; la tercera parte comprende las copias a la letra de lo presentado en el primer tomo.



sean herrados, y lo traiga una bestia, y no más, so la dicha pena: y de los dichos carretones se provean las personas que quisieren"³⁵.

En la ordenanza del 15 de marzo de 1623 se señalaba que: " respecto del daño que reciben las calles de esta ciudad con las entradas y salidas de carretas y carros cargados, se manda que las que vinieren a esta ciudad no puedan entrar en ella, y descarguen las mercaderías y cosas que trajeren en las partes donde sin perjuicio de las dichas calles pudiere mejor hacerse, y pareciere a la junta de policía, a quien se remite, pena de cien pesos por cada vez que excediere, aplicados por tercias partes, cámara, juez, denunciador"³⁶.

Por mandamiento de Real Acuerdo de 29 de marzo de 1672, la Real Audiencia de Nueva España señala que " los dueños de vacas que hicieren daño a las calzadas las quiten y muden a otra parte, pena de darse por perdidas, y que se repararán los daños que hicieren a su costa. Y lo mismo se entiende de carros que trajinaren leña en ellos por las calzadas; y los cuales no los traigan por ellas, so la dicha pena de perdimiento de los carros, y que los daños que hicieren se aderezarán a su costa".³⁷

Pero no sólo la forma de cargar bastimentos se modificó, sino también el traslado de personas, cuyo poder adquisitivo era muy alto. Debido a la forma ostentosa que se utilizaron los coches y carruajes, el Rey Felipe II (1556 - 1598) prohibió, por Cédula Real del 24 de noviembre de 1577, el uso ostentoso de los carruajes. La Real Audiencia de Nueva España mediante el auto acordado y de gobierno del 21 de agosto de 1621, ratifica dicha disposición por el poco respeto que se había tenido en el cumplimiento de la misma, así que transcribió la Cédula Real que dice: "Ninguna persona de ninguna calidad y condición que sea, así en esta ciudad y sus arrabales, como en las demás ciudades y villas de esta gobernación pueda usar de la superflua ostentación y gasto que de traer, ni traiga cuatro mulas o caballos en los coches y carrozas (excepto el Arzobispo, Obispos y Títulos que

³⁵ *Recopilación de algunos mandamientos y ordenanzas del gobierno de esta Nueva España, hechas por los Excmos. señores Virreyes y gobernadores de ella, formada y dispuesta por el Dr. Don Juan Francisco de Montemayor y Córdova de Cuenca, oidor de la Real Audiencia y Cancillería que reside en la ciudad de México, de orden del Ilmo. y Excmo. Señor don Fr. Payo Enriquez de Rivera, Virrey lugarteniente del Rey nuestro señor, gobernador y capitán general de Nueva España, año de 1677.* p. 14. en Ventura Beleña, Eusebio. *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España, y providencias de su superior gobierno; de varias Reales Cédulas y Ordenes que después de publicada la Recopilación de Indias han podido recogerse así de las dirigidas a la misma Audiencia o Gobierno, como de algunas otras que por sus notables decisiones convendrá no ignorar.* Tomo Primero.

³⁶ *Ibid.*, p. 15

³⁷ *Recopilación sumaria de algunos autos acordados de la real y Cancillería de la Nueva España, que reside en la ciudad de México, para la mejor expedición de los negocios de su cargo, desde el año de mil quinientos veinte y ocho en que se fundó, hasta este presente año de mil seiscientos y setenta y siete, con las ordenanzas para su gobierno: recogidos por el Dr. Don Juan Francisco de Montemayor de Cuenca, su oidor en ella; de orden y por resolución del Excmo. Señor Virrey, y del real acuerdo.* p. 81 en Ventura Beleña,...

hay en esta Nueva España) si no fuere saliendo de camino por las dichas ciudades, villas y lugares, dos leguas, y no menos distancia, pena de perdido el coche o carroza con los caballos o mulas que llevare por cada vez que a ellos se contraviniere, aplicando por tercias partes, Cámara, Juez y Denunciador. Y los jueces y justicias de esta Gobernación lo hagan así cumplir y ejecutar”³⁸.

Por bando de la Real Sala de 31 de octubre de 1777 se señaló “que ningún cochero aligere los pasos de las mulas, ni atropelle persona alguna, de cualquiera clase y calidad que sea, antes vayan voceando y avisando para que se aparten, ni menos impidan el tránsito con arrimar demasiado los farolones a la pared, pena de doscientos azotes en forma de justicia, y cuatro años de presidio, solo en virtud de la sumaria información que se le hiciere, por lo que conste haber cometido alguno de los relacionados excesos, sin que se les admita excusa o recurso que pueda retardar la ejecución. Se prohíbe bajo la propia pena las competencias de carreras, y adelantamientos a porfía: Que no usen de su ejercicio estando ebrios: Que no puedan despedirse y dejar a sus amos sin avisarlos algunos días antes, y que preceda causa razonable y calificadora; y que no domen mulas por las calles con madrina, ni se pongan broncas y cerreras (sic) en los coches. Y a los dueños que los autoricen, o los inquieten para que vayan a servirles, se les exigirá la multa de quinientos pesos”³⁹.

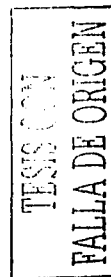
El Virrey Francisco de Croix (1766 – 1771) preocupado por el mal estado en que se encontraban las calles, plazas, acequias por la falta de atención a las ordenanzas de policía dictó un bando de fecha 26 de octubre de 1779 para liberar de inmundicias, escombros, facilitar el tránsito y evitar las inundaciones en la capital. El documento consta de 21 puntos y establece las obligaciones y las penas a las que se enfrentaban quienes hacían caso omiso de sus disposiciones, así como de las autoridades que debían vigilar su estricto cumplimiento. Preocupaba al Virrey de Croix la actitud de los carroceros, quienes eran los principales causantes del deterioro de las calles por el paso de sus carruajes pesados, por arrojar el estiércol a las calles, además de toda clase de inmundicias que tapaban los caños, además de tenerlas invadidas con sus carros sin tener el espacio suficiente en sus lugares de encierro para su reparación haciendo reparaciones en las calles.

El punto 15 de bando del Virrey señalaba el monto de las penas a la que los carroceros estaban sujetos por ocupar “las calles con multitud de coches, y trabajando en ellas, cuando para no embarazarlas ni deslucirlas no deben tener mas que los que puedan hacer en sus patios, se reducirán igualmente a sus casas dentro de los quince días, sin salir para estas operaciones de sus umbrales, pena de cincuenta pesos por la primera vez, y del doble en las demás”⁴⁰.

³⁸ *Ibid.*, p. 77.

³⁹ *Recopilación sumaria de los autos acordados de la real sala del crimen de la audiencia de esta Nueva España, recogidos por el Dr. D. Eusebio Ventura Beleña, del consejo de S. M. oidor de la misma real audiencia.* p. 53 y 54.

⁴⁰ Ventura Beleña... *Ibid.*, Tomo II. P. 343.



El Virrey Matías de Gálvez (1783 – 1784) emitió un Bando en mayo de 1783, derivado de la Real Cédula de 24 de marzo de 1782 en el que el Rey aprobaba el Plan de Empedrados y enlosados de la capital y para garantizar el buen estado de las calles se señalaba: "está prohibido el que se introduzcan carretas cargadas de piedra, ladrillo, leña, harinas, y otros efectos, por el perjuicio que causan en los empedrados y cañerías; sin embargo de tan justa prohibición, aprobada por este Superior Gobierno y confirmada por S. M. se advierte el uso de ellas. Por todo lo cual mandamos, se lleve a puro y debido efecto la ordenanza, conduciéndose tales cargas en mulas; y que si se introdujeran en carretas, así de éstas, como de los carros en que se acarrean maderas, se averigüen los dueños para imponerles una pensión anual que sufrague los daños que originan a cañerías y empedrados"⁴¹.

8. El reglamento de coches de providencia del 06 de agosto de 1793.

Un año antes de su llegada del Virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas (1789 –1794)⁴² la ciudad de México estaba constituida por "16 parroquias divididas en 86 iglesias mayores o grandes, y 119 menores o capillas que llaman entre todas las cuales la principal es la Catedral. Veintiún conventos de religiosos de los cuales son 9 de mendicantes. Veinte de religiosas, de los cuales 6 son de recoletas. Diez colegios de estudiantes. Seis colegios de niños. Diez hospitales. Dos casas de recogimiento de mujeres delincuentes. Una casa de niños expósitos. Un hospicio de pobres. Un montepío. Un palacio real. Un palacio arzobispal. La casa de la Santa Inquisición. Una casa de Moneda. Una casa de Apartado de Oro y Plata. Una casa de Aduana. Una casa de Dirección de Tabaco. Una casa de Administración de Obra. Una relativa al Arzobispo. Otra casa donde está la Fábrica de Puros y Cigarrillos. Una casa de Administración de

⁴¹ *Ibid.*, p. 351.

⁴² El segundo conde de Revillagigedo nació en la Habana y murió en Madrid. Hijo del primer conde de Revillagigedo que además también fue Virrey en Nueva España (1746 – 1755). Hizo carrera militar. Estuvo como Virrey cuatro años 226 días. Revillagigedo ordenó el levantamiento del primer censo de servidores públicos que se desempeñaban en su administración con los siguientes datos: "nombres, puestos, antigüedades, actitudes y aptitudes, y una evaluación de los propios jefes sobre sus subalternos". El gobierno del Virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, a decir de Omar Guerrero, es el que requería la reforma borbónica para consolidar la Visita General de Gálvez pues este, "... era el estadista moderno que sabía de la importancia del uso de la información oportuna, completa y ordenada para la configuración y ejecución de políticas, y por eso ordenó el levantamiento de censos y estadísticas, requirió la formación de concentrados en cuadros y el más completo arreglo de la correspondencia en la Secretaría de la Cámara, eje del gobierno novohispano. Hizo elaborar memorias, dictámenes y estudios, incluso de sus oponentes políticos, para tener una idea exacta del medio social donde aplicaría sus decisiones y del grado de rechazo y oposición, y evaluar sus consecuencias". No es de extrañarse que con tan excepcionales dotes fuese durante su administración que se impulsara el primer reglamento de transporte de pasajeros en la Capital, normando por primera vez en la capital del virreinato esta actividad a favor de sus habitantes. Guerrero, Omar. *Las raíces borbónicas...*, Op. Cit., pp. 255 y 256.

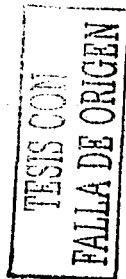
Pólvora y Naipes. Otra casa donde esta el Estanco de Pólvora. Otra casa del Estanco de Cordobanes. Dos casas de los Estancos de Alumbre y Colores. Una casa donde está la Dirección de Lotería. Una casa donde esta la Dirección de Correos. Una casa de Ayuntamiento o Diputación. Una Alhóndiga mayor y tres menores. Una carnicería mayor y doce menores. Una casa donde esta situada la Contaduría de Cruzada. Otra casa donde esta la Contaduría de Propios y Arbitrios. Otra casa del Tribunal del Protomedical. Otra casa de la Acordada y Bebidas Prohibidas. Ocho cárceles. Seis cuarteles. Once mesones o casas de posada. Un rastro. Un matadero. Dos juegos de pelota. Una plaza de gallos. Un coliseo. Una alameda. Dos paseos principales el uno de tierra y el otro por agua".

"9,725 casas particulares. 21 plazas y plazuelas. 521 calles tiradas a cordel, cuyo regular ancho es de 11 varas. _____ fuentes de las cuales las _____ son públicas. Veinte acequias que atravesando por la ciudad y corriendo por el medio de muchas calles, sin perjudicar el tránsito de los coches los cuales caminan por las calles que quedan a los lados, por el medio forman otra, cuyo tráfico se hace en canoas, teniendo para el fácil y cómodo paso de una a otra acera 241 puentes sujetándose las enunciadas acequias cuando conviene con ocho compuertas que le sirven de dique.

"Hay también diez garitas en las entradas de la ciudad, de las cuales las principales son las que están al principio de las seis calzadas por donde directamente se hace el tráfico común. Hay también dos casas de agua, donde vacían para repartirse por la ciudad las aguas que vienen a ella por los acueductos que corren, el uno desde Santa Fe que está a tres leguas, y a más del dilatado tramo que corre por Tarjeos y Socavones sólo de arcos se compone de _____. Y el otro que viene de Chapultepec que está a una legua de México en _____. Hay también dos Albardones que por el Norte y Oriente le ponen a cubierto.

"Finalmente ruedan en México diariamente seiscientos veintiún coches, fuera de los de Gala y media Gala que sirven los primeros días principales y los segundos los de fiesta, y en los de alquiler que aunque es contingente su uso puede regular un día con otro a razón de treinta en cada uno"⁴³.

La complejidad urbana de la Capital del Virreinato, que heredaba el Virrey segundo conde de Revillagigedo, hacía necesaria la intervención de la autoridad para dar arreglo, entre otras cosas, a una situación que si bien existía, se daba de forma irregular, nos referimos en concreto al transporte de personas en la metrópoli. Los coches de alquiler que daban servicio en la capital permanecían encerrados en las cocheras de sus dueños hasta que se les enviaba a buscar.



⁴³ *Plan que compendiosamente demuestra el número de Edificios Públicos y Privados, Tribunales, Oficinas, Fábricas de que se componen la Ciudad de México con expresión del número de empleados que hay en cada una de las oficinas y sueldos que disfrutan con una relación de consumo anual que hacen los habitantes de ella formado en el año de 1788.* Díaz Casillas, Francisco José. *La Administración... Op., Cit., pp. 170 y 171.*

Una vez pactado el flete con el interesado, el coche salía a hacer su diligencia y regresaba a su lugar de encierro.

La primera instrucción sobre la materia la haría el Virrey Revillagigedo el 6 de junio de 1792 al solicitar al cabildo de la ciudad que se comisionara a dos regidores para formar un padrón exacto de los coches y carros que ruedan en esta capital, comisionando el ayuntamiento el 8 de junio de 1792 a los señores Ignacio de Iglesias e Ignacio Cisneros para levantar el padrón, aunque a la fecha no nos fue posible conseguir dicho documento, tenemos el dato, porque el corregidor intendente, Bernardo Bonavia y Zapata (1788 – 1793), en oficios del 17 y 26 de septiembre de 1792 notificó a los "alquiladores de coches y cabalgaduras que diesen cuenta diariamente a los que salieren de sus casas de ambas especies; sujetos que los alquilaban y para qué lugar se dirigían..."⁴⁴, enviando a un representante del gobierno a que en cada una de las casas de alquiler de coches y cabalgaduras que existían firmaran los propietarios o sus administradores de estar enterados de esta disposición para que no hubiese disculpa para su estricta aplicación.

Por este hecho sabemos que existían 13 casas de alquiler de coches y 8 de cabalgaduras pertenecientes o administradas por sus dueños, administradores o mayordomos en los siguientes sitios: De las casas de alquiladuría: Ignacio Antonio la Rieta, depositario, calle Relox; Manuel Oxidiesá, propietario, calle de Santa Teresa; Manuel Miranda, administrador, calle de Monte Alegre; Fernando Herrera, mayordomo, calle San Miguel; José Antonio Morales, propietario, calle de Vanegas; José María Cambres, mayordomo, calle de Águila; Carlos Miselo, propietario, callejón de los Dolores, al costado del Colegio de Niñas; Juan José Peña, propietario, calle del Águila; Pedro Fxoytiñas, administrador, plaza de Jesús; Mariano Osoxio, administrador de Juan de Dios Toledo, calle de Bautisterio de Santa Catarina Mártir; Ramón Linante, propietario, calle de la Cruz Verde; Carlos Paxodi, propietario, callejón de los Betlehemitas; Mariano Rodríguez de la Parra, propietario, calle de Santa Clara; De las casas de alquiladuría de caballos: José Hernández, administrador, calle Puente de Leña y Puerto Nuevo; Rafael Martínez, propietario, calle de San Felipe Neri; José Villavicencio, propietario, calle de Tompiate; Francisco Antonio Tirado, propietario, calle vasos de Jesús; José Escamilla, propietario, calle de portería de la Profesa; Manuel Antonio Cuevas, propietario, plazuela de Regina; José Vargas Machuca, propietario, calle de Santa Clara; y José Mariano (no se consigna en el original la calle, pero firma de enterado).

El 11 de julio de 1793, Manuel Antonio Valdés Murguía y Saldaña autor de la *Gazeta de México*⁴⁵, dirige un escrito al Fiscal de lo Civil⁴⁶ señalando la intención

⁴⁴ *Acuerdos de 17 y 26 de septiembre de 1792 sobre que los alquiladores de coches y cabalgaduras den cuenta diariamente a los que los alquilan, en el oficio de policía, pena de diez pesos a los contraventos. Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Expediente 3.*

⁴⁵ *La Gazeta de México* inició el 14 de enero de 1784 con información oficial y con sentido de periodismo comercial. Valdés, en opinión de Ernesto de la Torre Villar, encarna al prototipo del

de fletar carros de alquiler por horas para llevar personas a toda clase de eventos a un precio de cuatro reales, incluso dar mejor precio a los que quisieran fletarlos por meses o por años para conducirlos todos los días a sus oficinas según el tiempo que los necesitaran, pues según Valdés "la utilidad que el público resulte de este pensamiento que puede llamarse original por el modo, caso que se patenta a primera vista, pues se verifica el ahorro de un ochenta por ciento a lo menos, respecto de los alquileres regulares, y aunque a los alquiladores les infiere algún perjuicio, éste es incomparablemente menor que aquel interés del público. Y siendo necesario para que a mí me tenga cuenta la repetición diaria de fletes, que no se verificaría si tal establecimiento fuera común a todos los alquiladores para ocurrir a este inconveniente, solicito que la piedad de nuestra excelencia tenga a bien concederme privilegio exclusivo por el tiempo regular de diez años"⁴⁷ poniendo los coches que sean necesarios.

El 12 de junio de 1793, después de analizar la propuesta de Valdés el Fiscal de lo Civil responde que sí es posible darle el privilegio exclusivo por diez años siempre y cuando éste se obligue a planificar la idea, bajo las reglas prevenidas en la cédula real de Madrid sobre coches de alquiler de 14 de septiembre de 1792, en lo que sea adaptable a esta capital.

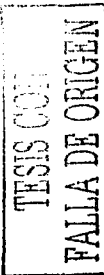
El Reglamento de 14 de septiembre de 1792 daba el privilegio exclusivo a Francisco Tolsa para el establecimiento de coches en las plazas de Madrid para el servicio público, a imitación de los *Fiacres*⁴⁸, de Francia, por diez años. En Madrid estos coches se llamaron Diligentes de Madrid. La cédula real está compuesta de 26 artículos y en los que se indica que todos los coches deberían de ser nuevos, con el mismo diseño, la caja y juego a la inglesa pero sin muelles, y pintados de color limón y los hierros de negro. A cada carro debía corresponderle un número pintado de blanco para su fácil identificación. Estos debían ser jalados por dos

periodista moderno. Es el órgano de expresión de un hombre que hace del periodismo su ocupación habitual. Su aparición era cada quince días y la labor la continuó su hijo Alejandro Valdés Téllez Girón, terminó de imprimirse en el año de 1809.

⁴⁶ El cargo de Fiscal de lo Civil es un cargo perteneciente a la Real Audiencia y Sala del Crimen. Al Virrey le correspondía ser su presidente, fundamentalmente era un tribunal de justicia que en ocasiones asumía funciones gubernativas, a falta de Virrey el oidor decano ocupaba la presidencia. Esta oficina se localizaba en el mismo palacio de gobierno y estaba integrada por "un regente, 8 oidores, 4 alcaldes de cortes, 2 Fiscales, un alguacil mayor, un canciller con un escribiente, 6 relatores, 7 agentes Fiscales, 3 tenientes de corte, un contador de penas de cámara con un oficial____ Abogados que a mas de los ausentes residen en México. 4 secretarios de cámara, 4 oficiales mayores y 10 menores en las cuatro secretarías, 6 porteros, 4 abogados de pobres, 12 receptores, 1 cirujano que asiste a los enfermos en la cárcel, 2 capitanes que llaman de la sala, 6 ministros o alguaciles, 2 guardas de noche, y un verdugo con dos ayudantes". Díaz Casillas, *Op. Cit.*, p. 173.

⁴⁷ Escrito del 11 de julio de 1793 de Manuel Valdés al Fiscal de los Civil. Volumen 4200, Expediente 6.

⁴⁸ Los *cabs* fueron introducidos en París a mediados del siglo XVII y se designaron allí con el nombre de *cabriolets de place*. Los primeros *cabs* de París fueron los de Nicolás Sauvage, que llevaban expuesto en una tablilla el letrero "*Saint-Fiacre*", y así los carruajes públicos en Francia se llaman hoy en día *fiacres*". Hawks, Ellison. *Historia del transporte*. p. 76.



mulas. El cochero debía utilizar uniforme para que el público se sintiera bien atendido.

En un principio se autorizó el establecimiento de doce coches con la posibilidad de aumentar su número según la necesidad. Se fijaron los lugares en donde debían ubicarse para la prestación del servicio. Así como la posibilidad de dar servicios especiales cuando se necesitare, como por ejemplo, a la salida de los toros y de los rezos.

El reglamento regulaba el horario de servicio y las horas para comer; el horario para encender los faroles del carro y los costos de los viajes por horas y medias horas. El precio de los coches en Madrid era "por el viaje que haga la persona o personas que lo ocupen, siendo de día, cuatro reales de vellón, y la hora seis reales: como viaje no deberá hacer más que uno, corto o largo, y éste no debe ocupar el coche lo más tres cuartos de hora, pues en ese tiempo puede muy bien atravesar esta Villa de parte a parte; y si excediese de los tres cuartos de hora, deberá pagar la hora y si se tomase por hora, deberá pagar la hora hará los viajes que cupieren en ella, según la necesidad de quien los tomaré, y en pasando de la hora se satisfará lo que sigue igualmente por entero, y así progresivamente las demás. La horas y viajes de noche se entenderán de el anochecer en adelante hasta las diez o las once de la noche, según los tiempos en que se retiran dichos coches en sus almacenes, y el viaje se pagará a seis reales de vellón, por ser de noche, en los mismos términos que van expresados en los del día, y la hora a ocho reales, bajo las mismas reglas expresadas"⁴⁹.

En estos coches no podían viajar sentadas más de cuatro personas. Si se llevaban criados éstos debían viajar en el pescante. Los conflictos por quien tenía derecho a ocupar un coche se solucionaban con el simple hecho de que el primero de los solicitantes tomara el picaporte de la puerta. Estaba prohibido que subieran a los coches las personas indecentes que pudieran perjudicar el coche con sus trajes asquerosos como los carboneros, aceiteros, tocineros, etc. No se permitía el uso de los coches para trasladar enfermos a los hospitales, salvo cuando el accidente se produjera en la calle, ni trasladar muertos y borrachos.

Los cocheros no podían pedir propina, salvo que fuese de forma voluntaria. Estaba también prohibido correr y galopar, pues debían respetar las órdenes dadas por el gobierno, llevando un paso rodado regular, castigándose al cochero y al pasajero si éste hubiese motivado la falta. Los coches no podían hacer viajes fuera de Madrid, a menos que fuera un paseo, y no más de cuarto de legua o un poco más. El cochero tenía la obligación de revisar el coche para que no quedarán objetos personales de los pasajeros; si éste los encontraba debía llevarlos al despacho principal para que sus dueños pudieran reclamarlo. Por último, estaba prohibido meter carga salvo la que pudiera manejar el ocupante con sus manos.

⁴⁹ Bando que avisa su establecimiento en esta capital, incluyendo las circunstancias y reglas con que se ejecuta. 6 agosto de 1793, artículo 6. pp. 5y 6.

Valdés, atendiendo la solicitud del Fiscal de lo Civil, presenta el 22 de junio de 1793 su propuesta de reglamento y envía un nuevo comunicado, con fecha del 24 de junio al Fiscal de lo Civil para solicitarle la exención de gravámenes del establecimiento de coches de providencia para poder sostener el precio que se estableció en su propuesta para dar el servicio público de coches. El 20 de julio el Fiscal señala que ha revisado la propuesta de reglamento y considera que ésta cumple con lo solicitado en el oficio del 12 de junio y le contesta a su solicitud, con respecto a la exención de gravámenes, que no existe inconveniente pero le advierte que si incumple cualquiera de los artículos del reglamento, el privilegio exclusivo quedaría anulado y cualquier otro interesado podrá solicitar el establecimiento de una casa de alquiler de coches de providencia.

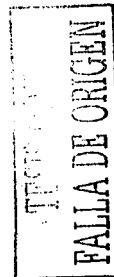
Pero no todas las voces estuvieron a su favor, pues la objeción más grande venía del gremio de los carroceros, quienes sentían que dicho privilegio atentaba contra su gremio y así lo había hecho saber el juez de gremios. Sin embargo el Virrey Revillagigedo consideró el dictamen del Fiscal de lo Civil muy acertado y veía que dicho establecimiento sería muy útil, además que "sin desviarse Valdés substancialmente de lo que expresa (por) la anterior Real Cédula adaptó algunos artículos y prevenciones a las circunstancias locales de esta mencionada ciudad, y propuso el Reglamento que sigue"⁵⁰:

Reglamento para el establecimiento de coches llamados de providencia, para el servicio público de México. Este reglamento discrepa del anterior en el número de artículos que contiene, pues este último sólo contiene 16. El nombre con el que se les distingue a los de Madrid y México es diferente. A diferencia del anterior reglamento este señala que sus coches "serán indiferente, por no haber tiempo competente para su construcción uniforme, pero se procurará que lo estén en el color de las cajas, que serán verdes con guarnición amarilla, el juego encarnado, y con su medallón en la espalda, en que se numeren por su orden comenzando desde el número 1. Los cocheros debían usar sus uniformes compuestos de casaca y calzón azul, chapín, collarín y vuelta encarnados, y en ésta, y el collarín y carteras de la casaca una franja matizada de varios colores"⁵¹.

Se autorizó iniciar el servicio con ocho coches con la posibilidad de aumentarlos según fuese la necesidad. Se exigía que éstos debían estar listos para el 15 de agosto de 1793. Se definieron los puntos en donde prestarían servicio: "dos de estos coches en la calle del portal de Mercaderes con inmediatez a la esquina del cartel de Comedias: dos en la plazuela del Convento de Santo Domingo: dos en la calle del Palacio Arzobispal, que es la número 12, en la calle de Zuleta: se mantendrán preparados en los tres primeros sitios, ínterin no estén fletados, desde las siete de la mañana hasta la una, y desde las tres de la tarde hasta las nueve de la noche, y a esta hora, en las que fueren de Comedia, se reunirán todos seis

⁵⁰ *Ibid.*, p. 12.

⁵¹ *Ibid.*, pp. 12 y 13.



en la plazuela del Colegio de Niñas, hasta su conclusión, para que puedan conducirse a sus casas los que gusten"⁵².

En caso de un evento extraordinario, como una corrida de toros, podían ser movidos avisando al público para que pudiera usarlos. Los coches debían tener un farol que aumentara la luz para que en las noches oscuras los cocheros pudieran tener mejor visibilidad para conducir a las mulas. Durante el anochecer para la fácil identificación, se debía tener encendido un farol que se apagaría al final del día.

El costo del pasaje estaba tazado en horas, a razón de cuatro reales aunque se podía pagar por un cuarto de hora y hasta antes de la media hora dos reales ya que pasado ese tiempo se cobraba la hora completa. Por hora y media el costo era de seis reales, ocho por dos horas y así sucesivamente sin que se pudiese regatear los cuartos de hora, esto era igual en el día que en la noche, con o sin lluvia. Los días de Comedia se pagaban cuatro reales aunque no se ocuparan más que un cuarto de hora con la certeza de que habría carros hasta las nueve de la noche. A la hora de la comida, previo cambio de mulas y conductor, se pagaba la hora completa aunque se utilizaran sólo quince minutos, después de la primera hora el costo era igual a lo antes señalado.

Una importante innovación con respecto al de Madrid es que los cocheros debían llevar recibos impresos de horas y medias horas, que estaban obligados a entregar a los ocupantes y llevar una caja pequeña de metal para que los fletadores depositaran el pago y que no aceptaran por ningún motivo otra forma de hacerlo. Las horas de alquiler corrían a partir de la entrega del recibo por parte del cochero o el mayordomo siendo el mismo precio del flete independientemente de donde éstos salían. Incluso si varios individuos subían al coche y se bajaban en diferentes puntos se consideraba un solo viaje y se pagaba por horas y medias horas. A diferencia del reglamento de Madrid, los cocheros debían advertir a las personas que no dejaran ninguna pertenencia en el carro porque después no se admitía reclamación.

Los puntos en los que coinciden los reglamentos son: en cuanto al número de personas que pueden ocuparlos; que quien tocara primero el picaporte podía ocupar el coche; que no fuesen ocupados por personas indecentes, enfermos de hospital, traslado de muertos y borrachos; que no se solicite gratificación salvo que el ocupante lo entregue en forma voluntaria y no ser llevado por las mulas a galope.

Por decreto del 20 de julio de 1793 se le concede permiso a Manuel Antonio Valdés para que lo "establezca en los términos en que está concebido, y el privilegio exclusivo que ha solicitado por las justas razones que alego"⁵³, dejando

⁵² *Ibíd.*, p. 13.

⁵³ *Ibíd.*, p. 18.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pendiente las ordenanzas adicionales conforme se fueran necesitando, publicándose el 6 de agosto de 1793.

Unos días antes, Valdés solicita una ampliación de término para tener listos los carros ya que si para el día 15 el carroceros no le entregaba los ocho coches convenidos, él lo publicaría en la Gazeta de México para informar al público la fecha en que estarían habilitados, accediéndose a su petición por no ser imputable a su persona.

A los pocos meses de empezar a trabajar, la novedad hace que algunas personas y particularmente los jóvenes molesten a los cocheros y su pasaje, además de que aprovechando que el cochero va ocupado éstos se montan en la "tablita" posterior del carro en marcha, por lo que el 29 de agosto de 1793 Valdés dirige un oficio al Fiscal de lo Civil para quejarse sobre los actos de la plebe, solicitando a la autoridad se dicten algunas providencias para acabar con este problema que pone en peligro su proyecto. Así, de las providencias que sobre el asunto se dictaran solicita sean publicadas en la Gazeta de México para que todo mundo se entere, y aprovecha la ocasión para dar a conocer la incorporación de dos coches para el día de la natividad de nuestra señora. El 30 de agosto el Fiscal considera que es muy justa su petición y lo refrenda el Virrey Revillagigedo con su firma.

El 13 de septiembre de 1793 se publica una inserción en la Gazeta por orden del Virrey Revillagigedo para que los alcaldes de barrio aprendan, corrijan y castiguen, según la edad, a la plebe, especialmente a los muchachos, que han comenzado a burlar a los cocheros y a las personas que ocupan dichos coches, hasta el grado de haberles tirado lodo. Asimismo, recomienda se castigue a los que se montan en la "tablita" cuando pasan los coches poniendo en peligro sus vidas y maltratando los coches. En este mismo bando se anuncia la autorización de dos carros más para ser ubicados: uno en el portal de las flores y otro en la plazuela de la paja, además de un señalamiento del Asentista (Valdés) en el que pide al público usuario que "por ningún motivo se dejen de tomar los recibos de mano de los cocheros, aun para los viajes de cuatro reales que se hacen después del arreglo, estando persuadidos a que jamás les faltarán a los cocheros los recibos necesarios para todo el día"⁵⁴.

El 20 de enero de 1794 nuevamente Valdés envía un oficio al Fiscal de lo Civil en el que le señala que los gastos para sostener el establecimiento han sido altos y sólo el carroceros se ha beneficiado, por lo que solicita poder arreglar en su casa los coches y herrar los caballos. Dicha petición aumentaría la de por sí deteriorada relación del Asentista con el gremio de los cocheros.

En este mismo comunicado solicita que el privilegio pueda extenderse para que de manera mensual o semanal pueda enviar carros a Guadalajara o a Perote utilizando uniformes y coches que ya no tengan la "decencia" para seguir dando servicio en la ciudad.

TESORO
FALLA DE ORIGEN

⁵⁴ Orden del Virrey del 13 de septiembre de 1793. Volumen 4200, Expediente 3. *Op. cit.*,

"El beneficio que el público resultara será el siguiente: Dado por asentado que lo menos que un coche se fleta para Guadalajara es en 250 pesos y para Perote en 100 fuera de la manutención diaria de los cocheros, dicho asentista propone que sólo cobrará estos valores en el caso de que se ocupen los cuatro asientos, pues si sólo se toman tres para ir a Guadalajara se cobrará 210 pesos; 70 por cada uno; dos asientos 200 pesos, y uno en 180 pesos.

Si el derrotero es para Perote serán 90 pesos en caso de ocupar el coche tres personas, 80 si lo ocupan dos, y 70 si solo uno lo necesita; y lo mismo en los regresos de una y otra parte; siendo siempre de cuenta de los que fleten los coches la manutención de los cocheros⁵⁵ logrando con esto un gran ahorro en la transportación.

Si obtenía la autorización el día 1 de marzo saldrían los primeros carros a ambos destinos retomando el de Perote el 8 y el de Guadalajara el 15 siendo dos viajes para el primero y uno para el segundo al mes.

El 24 de enero el Fiscal de lo Civil accede nuevamente a favor de Valdés sin tomar parecer del juez de gremios y le autoriza que realice las reparaciones en su casa y le solicita que elabore el reglamento por el que se regirá este establecimiento para que pudiera tener elementos de juicio para decidir sobre el asunto. Valdés se da a la tarea de preparar el proyecto y el 29 de enero entrega el *Reglamento de los coches de providencia que deben salir mensualmente para Guadalajara y Perote*⁵⁶. El Fiscal de lo Civil, el 6 de febrero de 1794, le comunica a Valdés que el proyecto está bien y en todo caso si a alguien no le pareciera pues quedaba libre de escoger la forma de viajar, pero antes Valdés debía consultar y agregar las disposiciones de la Ordenanza de intendentes en sus artículos 64 y 66⁵⁷.

⁵⁵ Oficio de 20 de enero de 1794 de Manuel Valdés al Fiscal de lo Civil. Vol. 4200. Expediente 6.

⁵⁶ El reglamento contiene 14 artículos en los que se señalaba: El coche para la ruta de Guadalajara saldría de la capital todos los días primero del mes, comenzando en el mes de marzo con doce mulas de tiro y dos cocheros, no permitiéndose una carga mayor a dos arrobas por cada individuo que puedan ser llevados manualmente y depositados en una de las cuatro cajas que estaban localizadas debajo de los asientos con llave para mayor seguridad. El tiempo estimado de viaje era de doce días con sus respectivas paradas. Huehuetoca, Tula, Arroyosarco, San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Irapuato, Horcones (sic), Friar (sic), Cerrogordo y Guadalajara quedando tres días para descanso. El flete es el mismo que señalábamos en su petición pero le agrega tres reales por chofer para su manutención diaria pagados todo por adelantado.

El coche para Perote saldría dos veces al mes, el día primero y el día quince haciendo paradas en Otumba, Buenavista, Jonquito y Perote.

Se podía subir en cualquier punto del trayecto si había espacio pagando un porcentaje del precio según el lugar donde se tomara. Aunque si alguien pagaba los cuatro asientos o dos o tres aunque solo ocupara uno no podía subirse a nadie sin el consentimiento del fletador y para el efecto se le entregaba un pase que acreditaba el costo y número de asientos fletados.

⁵⁷ A los artículos a los que se hace referencia dicen: Artículo 64 " Cuidarán asimismo de que todos los jueces y subdelegados de sus provincias tenga bien reparados los puentes, y compuestos los caminos públicos de sus respectivos términos en benéfico común; de que no permitan a los labradores introduzcan en ellos, poniendo a este fin sus hitos o mojones, y procediendo a castigar a los contraventores con las multas y penas correspondientes, además de obligarles a reparar el

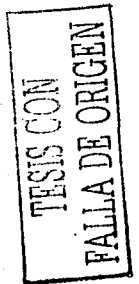
Aprobándose su explotación y publicándose en la Gaceta. Este reglamento es el antecedente para el arreglo de los servicios públicos foráneos de carros de alquiler y no nos detendremos más para su análisis por estar fuera del tema que nos hemos propuesto desarrollar.

La prosperidad del establecimiento de coches de providencia y la buena acogida despertó la envidia del gremio de alquiler de coches inconformándose con el Virrey por la autorización de uso exclusivo para la explotación del servicio de coches de providencia mediante los oficios de 19 y 21 de febrero de 1794; en el primero, firmado por Juan José Peña, María Rita Páramo en representación de Antonio Lisante, Pedro Fxoytinas, Rodríguez Parra, Fernando Francisco Fernández de Ibiarés, señalaban que no obstante que reconocían la utilidad de dicho establecimiento, Valdés no respetaba la autorización en los términos en los que se le había otorgado y lamentaban no haber sido considerados para la formación de este establecimiento, ya que ellos tenían mucho tiempo ejerciendo esta profesión como forma de vida y con la autorización para una persona ajena al gremio se sentían excluidos. Por ello que solicitaron que no se les descartara y se les concediera el permiso "para que cada uno de los que suscribimos este humilde representación podamos a las puertas de nuestras casas de alquiler, situar dos o tres coches según nuestras facultades nos lo permitan, bajo las mismas reglas, condiciones y precios que se propusieron y aceptaron para el establecimiento en las plazas y demás parajes a los que el vulgo llama de providencia"⁵⁸.

En el segundo oficio, el de 21 de febrero, sólo Pedro Fxoytinas y Carlos Atuiselo, se desistieron del primer documento y se quejaron porque Valdés no estaba cumpliendo con la autorización, perjudicando sus ingresos y a sus familias que viven desde hace mucho tiempo de alquilar coches, y que todo su capital está en ello invertido. Y que si no era voluntad de la autoridad poner remedio entonces que se defina el justo precio para trasladar a Valdés sus casas de alquiler de coches con todos los perjuicios que esto llevaría a sus familias. El Fiscal de lo Civil

daño a su costa; y de que si necesitaren de mayor ensanche, de nuevos puentes o calzadas que faciliten los tránsitos, les den cuenta con la necesaria justificación para que, informado a la junta superior de hacienda, resuelva lo conveniente en lo que los pueblos del territorio donde deban hacerse estas obras o reparos no puedan costear conforme a lo que dispone la ley 53, título 3, libro 3, de la Recopilación" y Artículo 66 " Por ser igualmente sensible a los traficantes o pasajeros la falta de posadas, y en ellas de lo necesario, deben cuidar los intendentes-corregidores conforme a la ley 18, título 2, libro 5, y al ley 1, título 17, libro 4 de la Recopilación de Indias, de que en todos los pueblos y parajes de tránsito haya ventas y mesones de suficiente capacidad, con la competente provisión de víveres, camas limpias, y lo demás preciso al buen hospedaje, asistencia y alivio de los caminantes al menor costo posible, y de modo que sin considerable gravamen de ellos puedan los posaderos satisfacer de su cuidado, gasto y adelantamiento en la provisión. Y para que se hagan ventas o mesones en los precisos tránsitos donde no los hubiere, informarán a la junta superior de hacienda, y esta resolverá que se construyan de los sobrantes de propios y arbitrios, o por medio de repartimiento entre los que recibieren el beneficio, conforme a la ley 1, título 16, y a la ley 7, título 15, libro 4 de la misma Recopilación". *Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España.* 1786. pp. 74 al 76.

⁵⁸ *Oficios de 19 y 21 de febrero de 1794, de Valdés al Fiscal de lo Civil. Op. Cit.*



acuerda el 22 de febrero de 1794 enviar copia del documento a Valdés para que en su carácter de Asentista de los carros de providencia, prepare su defensa y notifica primero a los quejosos que el acuerdo tomado es de que estos oficios sean enviados a Valdés.

El 1 de marzo de 1794 Valdés envía al Fiscal de lo Civil su opinión considerando que el reclamo del gremio de carroceros se reduce a dos puntos, el primero es que quieren el mismo trato que a él le han dado a través del Reglamento y el privilegio de exclusividad cuando ha cubierto todo cuanto le han solicitado y lo "tuvo para poder sacar adelante el proyecto que empeñarse en 360 pesos, dos casas en 220, 500 y 36 pesos en sus baños sin que a la fecha haya motivo de queja alguna por el servicio"⁵⁹. Valdés considera que lo que mueve a los alquiladores es la envidia y no el servicio público porque antes de que existiera su establecimiento, el flete por cuatro cuadras era de 20 reales, cuando en cualquier día se pagan sólo dos. Además de que los doce carros que tiene para dar el servicio no son suficientes para cubrir la demanda, debido a la aceptación que éstos han tenido y ni siquiera esta buena acogida puede considerarse que afecta a los alquiladores.

El segundo, no ve como puedan solicitar que él les compre sus casas de alquiler de coches cuando no existe ninguna ley que lo obligue a que tenga que aceptar esos traspasos. Que él no ha incumplido el Reglamento, y que si no se lo demuestran; y que si por llevar gente a Guadalupe, el Peñón, la Piedad, Chapultepec, a Merced de las Huertas y otros sitios de igual distancia está incumpliendo, entonces que le impongan el castigo que merece. Pero si no lo pueden probar entonces que sea a ellos a los que se les castigue. En su parecer, los argumentos esgrimidos por sus adversarios no son lo suficientemente sólidos para que estos oportunistas se sumen tan fácilmente a su privilegio exclusivo.

El 23 de marzo de 1794 el Fiscal de lo Civil, con refrendo del Virrey, reconoce que la petición de los alquiladores de coches no procede porque de la defensa escrita del asentista Valdés se desprende con claridad que no hay tal daño, declarándose "no haber lugar a las solicitudes de los citados dueños de coches, ni cuanto a que Valdés les traspase sus alquiladuras, ni en cuanto a que ellos puedan alquilar los suyos en los términos que lo ejecuta Valdés, fijándoles en las puertas de sus casas ni en otro paraje público sin que los alquilen en la forma en que lo han hecho anteriormente"⁶⁰. El 27 de marzo así se les hizo saber a cada uno de los reclamantes y a Valdés la resolución.

9. El reglamento de coches de providencia del 8 de diciembre de 1802

Los alquiladores de coches aprovecharon el cambio de Virreyes desafiando cada vez más las ordenanzas que sobre la materia se habían dado por Revillagigedo

⁵⁹ *Oficio de 1 de marzo de 1794, *ibid.**

⁶⁰ *Acuerdo del 23 de marzo de 1794 del Virrey Revillagigedo. *ibid.**

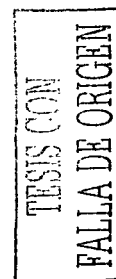
colocando sus carros en la calle frente a sus casas y en los parajes públicos distintos a los autorizados a Valdés. Dos Virreyes precedieron al gobierno del Virrey Félix Berenguer de Marquina (1800 – 1803) sin que se pudiera frenar estos abusos. Por lo que el 14 de junio de 1800 Valdés dirige un oficio al Fiscal de lo Civil para solicitar que se dicten ordenanzas para quienes contravienen el privilegio exclusivo y se abstengan de colocar sus coches en las entradas de sus casas y cobren las mismas tarifas. Se manda a investigar la queja y un mes después, el 12 de julio, se informa que el problema que plantea Valdés es más grave, pues no sólo está en que los coches estén parados fuera de las casas de alquiler sino que también están dando servicio en los parajes públicos sin autorización. En este mismo informe se señala que también está incumpliendo con el reglamento por el que se le otorgó el privilegio exclusivo, por lo que el Fiscal de lo Civil señala que aplicará multas de 25 pesos a los transgresores y los quitará de los parajes si Valdés repara sin dilación sus carros.

Este último contesta al Fiscal de lo Civil el 1 de agosto de 1800 informándole que no está en condiciones para arreglar sus carros porque las utilidades no se lo permiten por lo que pide se revoque la condición para aplicar la multa y retirarlos de los parajes públicos y una vez que esto suceda se le signe una nueva fecha para presentar los carros reparados. El Síndico Personero analiza el caso y solicita al Virrey el 13 de diciembre de 1800 que con base a lo expuesto por Valdés y lo que él ha averiguado se aplique la multa a los transgresores y se le dé nueva fecha para que presente los carros en buen estado, dicha petición no avanzaba, no cabe duda que eran otros vientos los que soplaban, ahora en contra de Valdés.

Desesperado por la lentitud con la que se atendía su caso sin que se le definiera, Valdés dirige un oficio al Fiscal de lo Civil el 24 de diciembre de 1800 para señalarle que "aumentándose cada día más el número de coches de los contraventores al privilegio que se me concedió con exclusión para plantar aquellos en esta capital, no sólo me están causando una pérdida insoportable a mis cortas facultades, sino que están concurriendo a que llegue a extinguirse un proyecto tan benéfico al público, y que cumplido el tiempo por que se me concedió, puede ser de mucho interés a la Real Hacienda. Y queriendo ocurrir al remedio de uno y otro; sin embargo, ve faltarme más de dos años y medio, desde luego hago cesión del privilegio a S. M. para que salga al pregón y se remate en el mejor postor, expresando la piedad y justificación N. E. que no consideración al merito contraído con este establecimiento, que va a ceder en beneficio de la Real Hacienda y al tiempo que me restaba para seguir disfrutándolo, se sirva remunerármelo como lo halle en justicia"⁶¹.

El 2 de enero de 1801, el Fiscal de lo Civil turna el oficio y el expediente para que el juez de gremios y procurador general Joaquín de Romero de Camaño, emita su opinión. El 6 de julio de 1801 el Síndico Personero en un escrito de seis hojas, desacredita lo que Valdés señala en su escrito de diciembre diciendo que sus carros, mulas y conductores están muy viejos, siendo sus coches inútiles en todo

⁶¹ Oficio de 24 de diciembre de 1800. Expediente 10. *Ibid.*



día a todo tipo de personas, ejemplificando de forma burlesca la diferencia de éstos con los que se ofrecen por otros alquiladores de coches, por lo que la cesión del privilegio a la Real Hacienda que pretende Valdés es "verdaderamente imaginaria" y por el estado de abandono que tienen sus coches él ha faltado al reglamento de 1793; en consecuencia, el privilegio lo ha perdido conforme a lo señalado en la autorización. Por lo que no tendría por qué dársele nada. Tras tan demoledores comentarios deja en una línea al Fiscal y al Virrey la decisión final porque "Manuel Valdés ha sido un ciudadano útil".

El 22 de abril de 1801 se le informa a Valdés que su solicitud del 1 de agosto de 1800 no procede. Sin embargo, y a pesar de su solicitud de 24 de diciembre, Valdés envía un oficio el 19 de septiembre de 1801 al Fiscal de lo Civil para decirle que va a hacer el esfuerzo para reparar los coches y les va a poner una bandera numerada para que el público los pueda fácilmente identificar, ya que cuando estén ocupados estará adentro del coche y se colocará afuera cuando estén vacíos; que está dispuesto a aumentar su número hasta 24 repartidos en "la Plaza de Armas, Santo Domingo, situando en cada paraje un mayordomo para que cele sobre el cumplimiento de la obligación para que ninguno cobre mas de cuatro reales la hora, manteniendo buenas mulas y reparando los daños sin dilación"⁶². Pero como son tiempos de guerra y el privilegio expira en dos años, solicita la ampliación del mismo por cinco años más de lo que le restan, porque de otra manera no le será rentable aumentar los coches y sus gastos por los dos años restantes.

Los rumores sobre los pocos avances que Valdés ha tenido con el gobierno hacen propicia la ocasión para que Carlos Franco y Antonio Bannaneli envíen un oficio el 28 de noviembre de 1801 al Fiscal de lo Civil informándole que están enterados de que el asentista Valdés no está ya en disposición de continuar con el servicio público de coches de providencia y consideran -por su experiencia- que el público requiere urgentemente de un servicio de transporte en el que no se les extorsione por la gran cantidad de carros que sin autorización ofrecen sus servicios en los parajes públicos, por lo que han considerado solicitar la autorización para cumplir con el tiempo que resta de la contrata de Valdés "poniendo 30 coches decentes con buenas mulas y cocheros de arreglada conducta, los veinte cerrados, y diez de cortinas, veinte de ellos repartidos en la plaza principal, la de Santo Domingo y la de Jesús de Nazaret, en otras partes que se considere más a propósito y los diez estarán en la casa, para que cuando aquellos no basten. Las horas y la pensión, serán las mismas que se han observado en la contrata de D. Manuel Valdés, y el tiempo, el de diez años. Damos dos mil pesos anuales, para ayuda del fondo de empedrados, y habiendo falta a las condiciones, nos sujetamos a sufrir los veinte y cinco pesos, por cada una que haya justificada. Finalmente, a cualquier contraventor, se impondrá la de cincuenta pesos aplicables a nosotros, por cada vez que contravengan"⁶³.

⁶² Oficio de 19 de septiembre de 1801. *Ibid.*

⁶³ Oficio de Carlos Franco y Antonio Bannaneli al Fiscal de lo Civil de 28 de noviembre de 1801. Expediente 12. *Ibid.*

El 10 de diciembre de 1801 el Fiscal de lo Civil ratifica el dictamen en contra y reconoce que su incumplimiento lo llevó a perder el derecho concedido "que no halla haber contraído merito alguno Valdés, en el establecimiento, tan mal desempeñado, para que se le remunere como pretende, ni que tenga derecho alguno que ceder a la Real Hacienda , y en tal concepto: pide al Síndico se sirva V. E. mandar hacer como informa al Sr. Juez de Gremios en lo principal, y que en la recomendación que se haga a Valdés, no se tenga por servicio el del Proyecto, útil verdaderamente a él, sólo por su abuso en el privilegio"⁶⁴.

La solicitud de Franco y Bannaneli es turnada al Juez de Gremios quien envía al Síndico Personero su opinión y el 29 de enero de 1802 emite su dictamen ratificando la posición del Juez de Gremios contra Valdés y aceptando que éste ya no tenía el privilegio exclusivo para los coches de providencia porque a su juicio lo ha perdido desde el mismísimo momento en que entregó su escrito renunciándolo a favor de la Real Hacienda así como por el incumplimiento al reglamento por lo que consideraba la propuesta de Franco y Bannaneli factible y mucho más atractiva aunque "estas propuestas por mas ventajosas que sean no pueden admitirse respecto a D. Carlos Franco por no ser maestro carroceros, ni debe por eso perjudicar a los individuos del gremio, ya en esta preferencia, y ya en usar como es indispensable de todas las artes anexas a la carrocería, que fue uno de los embarazos que pondero el que responde respecto a Valdés"⁶⁵.

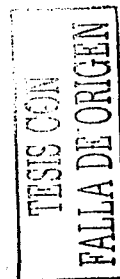
Más adelante señala que no es el mismo caso el de Antonio Bannaneli que tiene la facultad de fabricar y componer carros. Pero, por otra parte, "es un dogma jurídico que el interés público prefiere al particular, y no habrá quien niegue el beneficio de aquel"⁶⁶, por lo que mientras cumplan con lo que prometen y el juez del gremio de carroceros verifique, antes de que empiecen a trabajar, que están completos los carros y se encuentran en buen estado. Que se haga las modificaciones que convenga, que no tengan el mismo color y que las libreas no sean iguales y no lleven número exterior poniendo sólo una marca o número en el pesebrón por si se requiere identificar por alguna causa, algún coche. Para poder operar sugiere se realice un nuevó reglamento que debe venir del superior gobierno atendiendo sus observaciones.

El 9 de febrero de 1802 nuevamente el Síndico Personero envía un oficio al Fiscal de lo Civil para que informe al Virrey la situación de la solicitud hecha por Bannaneli y ratifica su opinión favorable a la propuesta para que se acepte y se forme reglamento para la contrata. Sin embargo, reitera, no deja de reconocer que "una solicitud como la de un privilegio exclusivo siempre odioso especialmente en

⁶⁴ *Dictamen del Juez de Gremios de fecha 10 de diciembre de 1801 sobre el oficio de 24 de diciembre de 1800 enviado por Valdés al Fiscal de lo Civil. Expediente 10. Ibid.*

⁶⁵ *Dictamen del Síndico Personero de fecha 29 de enero de 1802 sobre el oficio de 28 de noviembre de 1801 enviado por Carlos Franco y Antonio Bannaneli al Fiscal de lo Civil. Expediente 12. Ibid.*

⁶⁶ *Ibid.*



puntos de giros y negociaciones como que se dirigen a reducir una o dos personas el arbitrio de que muchos podrían aprovecharse para adquirir la subsistencia⁶⁷ pero el mal estado en el que, en lo general, se encuentran todas las alquiladuras no se puede negar que es útil y ventajosa para el público que reclama buenos coches y bajo precio.

El expediente y los dictámenes se circularon entre las autoridades competentes y cada una fue dando su aprobación. El 4 de marzo de 1802 da su voto a favor del Procurador de la ciudad y lo turna a la Sala Capitular; el 22 de marzo de 1802 es aprobado y enviado al Fiscal de lo Civil por la Sala Capitular; el 9 de abril de 1802 lo aprueba el Fiscal de lo Civil y el 22 de mayo de 1802 por oficio el Bachiller (no sabemos a quien se lo turnó por faltar en el expediente la primera hoja) refrenda que Franco no puede ser contratista por no ser del gremio y Bannaneli tiene el problema de que tiene que regresar a Europa por ser extranjero. Que podría dársele una dispensa de un año, para que presente carta de naturalización, que presenta fiador de notoria solvencia para estar prevenidos de cualquier circunstancia y que se atendieran las indicaciones del Fiscal para modificar la propuesta. El 9 de junio de 1802 se envía el expediente a la Junta de Policía para que se elabore el reglamento; el 22 de septiembre de 1802 se entrega la propuesta. El 19 de noviembre de 1802 habiendo cumplido con los requisitos exigidos por el gobierno se formaliza la escritura a favor de Bannaneli. El 7 de diciembre 1802 lo aprueba el Virrey y el 8 se publica.

El documento lleva por título: *Reglamento para los coches de providencia de esta ciudad, durante la contrata hecha y privilegio exclusivo concedido a don Carlos Franco y don Antonio Bannaneli, por diez años, contados desde el día 8 de diciembre de 1802*. Por lo que pudimos apreciar, el Bando contiene un error, pues Carlos Franco fue desacreditado para ser asentista durante todo el proceso y cuando se firman las escrituras éste ya no figura.

El documento está integrado por 25 artículos. En este reglamento se autorizaban 30 coches, cerrados, sin cortinas, persianas, resortes, celosías, ni nada que no permitiera ver a las personas que los ocupaban. Quizás influidos del reglamento del segundo conde de Revillagigedo se autorizaron que los coches no fueran iguales, aunque llevaban su número de identificación en el pesebrón y no en el medallón posterior. Los choferes debían llevar uniforme, aunque no se exigía que fuera igual para todos.

Éstos debían ubicarse "diariamente de siete a una y desde las tres de la tarde a diez de la noche; doce coches delante del atrio de la santa iglesia Catedral, formando línea con la calle de San Francisco; dos en la calle del Arzobispado;

⁶⁷ Oficio del Sindico Personero al Fiscal de lo Civil de fecha 9 de febrero de 1802. *Ibid.*

cuatro en la Plaza de Santo Domingo, alineados con la fuente; dos en la plaza de Jesús, y los diez restantes en la casa de proveeduría⁶⁸.

Para atender a los empleados de las oficinas de real hacienda, estaban autorizados en tiempos de aguas colocar dos carros frente a la Dirección del Tabaco, dos frente a la Dirección de Pólvora y Naipes un cuarto de hora antes de las doce y otro antes de las cinco de la tarde, tiempo en el que salían de sus oficinas los empleados. Asimismo, cuando por motivos extraordinarios –corridas de toros o cualquier otra diversión pública- fuese necesario habilitar algún espacio para colocar los carros, debían elaborar carteles, en combinación con la junta de policía, para que el público estuviese enterado.

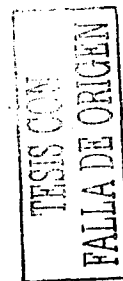
"Los coches situados en las plazas y calles se (alquilaban) por horas y medias horas, aunque incompletas, a razón de 4 reales cada hora, o poco menos de ella, y 2 reales la media hora, aunque incompleta; de manera que todo viaje chico - llegue o no a media hora- adeudará 2 reales; por más de media hora hasta la hora puntual, se pagarán 4 reales; por más de hora, hasta hora y media, 6; por mas de hora y media hasta dos completas, 1 peso; por mas de dos horas hasta la media, 1 peso 2 reales; por mas de dos horas y media hasta tres horas cabales, 1 peso 4 reales, y así de las demás, sin que esta tasa exceda en tiempo alguno, sereno, llovisoso y en otro modo inclemente⁶⁹. Los diez carros que estaban en la proveeduría podían ser alquilados desde las siete de la mañana hasta las diez de la noche a razón de 6 pesos el día con el pago adicional para alimento del chofer y las bestias de dos pesos dos reales, por la mañana, y dos pesos seis reales por la tarde. El carro podía ir dejando en el trayecto pasajeros sin que esto significara que se tenía que pagar por cada uno, ya que el cobro estaba tasado en tiempo de ocupación.

Estaba contemplado que se podían ocupar los carros durante la hora de la comida e incluso después de las diez de la noche, aunque en este último caso la tarifa era diferente, pues se cobraba seis reales por la primera hora; un peso por la segunda; diez reales por la tercera y doce por la cuarta. Toda persona que ocupara un carro en este horario era anotada en un libro en el que se asentaba, la hora, el nombre de la persona, destino del coche y tiempo de ocupación, dando aviso inmediato al corregidor si esto lo ameritaba, o en forma semanal con fines de registro.

Los cocheros debían, a petición de los usuarios, registrar si habían dejado alguna prenda, si ésta se hallaba debía ser devuelta sin que el chofer exigiera gratificación, ya que si lo hacía era castigado como ladrón, según el valor de lo perdido.

⁶⁸ Dublan, Manuel y José María Lozano. *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*. Tomo I. Número 49. *Bando de 7 de diciembre de 1802, sobre reglamento de coches de providentes*. p. 293.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 293 y 294.



No se alquilaban los coches a personas indecentes, sucias, enfermos de hospital (salvo los accidentados en las calles), borrachos, para el traslado de cadáveres. Los carros no podían llevar más de cuatro pasajeros, y éstos no podían transportar bultos ni carga voluminosa y pesada. Los carros debían conducirse a trote regular.

Destaca en este reglamento el que se exigiera que los cocheros no fueran "aprendices, hombres de conducta regular, sin vicios de embriaguez, ni sucios, ni viejos ya faltos de fuerzas, y estarán obligados (lo cual les advertirán los asentistas proveedores) a tratar con comedimiento a cualquier persona que ocupen los coches, en el concepto de que por aquel tiempo son sus verdaderos amos". No es menos asombroso el castigo al que se hacían acreedores los cocheros por estar ebrios o embriagándose durante las horas de servicio, pues eran condenados a "ocho días de grilletes en las obras públicas, por la primera vez; doble por la segunda, y al arbitrio del corregidor por la tercera"⁷⁰.

Les estaba prohibido a los cocheros pedir de forma directa o indirecta gratificación, refresco, gala, ni otro gaje, como quiera que lo denominaran, ni siquiera con el pretexto de dar un mejor y más rápido servicio o porque se hubieran mojado dando el servicio.

Para la ocupación de un carro se daba preferencia a la mujer y sólo cuando fueran personas del mismo sexo, entonces tenía preferencia el primero que tocara el picaporte de la puerta del carro.

Los 30 carros se debían presentar a revisión en los primeros días de cada mes no siendo feriados ante la Junta de Policía para ver si se encontraban en buen estado para seguir dando servicio, aunque esto no impedía que la autoridad pudiese realizar inspecciones en cualquier día del año en el mismo lugar de trabajo.

Los servicios no autorizados de alquiler de coches eran sancionados con 50 pesos por la primera vez; 100 por la segunda, y la pérdida del coche y las mulas por tercera, aplicándose los ingresos a los empedrados. Si por alguna razón los contratistas incumplieran el reglamento se les exigiría 25 pesos de multa, que también serían aplicados al ramo de los empedrados. Para evitar posibles fraudes sólo se aplicaba la sanción por pedimento escrito del Corregidor y pagado en importe en la contaduría y tesorería. El puntual cumplimiento del reglamento quedaba en manos de la Junta de Policía.

El reglamento comentado fue elaborado por la Junta de Policía y enviado para su publicación -como ya dijimos- el 22 de septiembre de 1802, pero fue modificado a sugerencia del Fiscal de lo Civil y del Asesor General el 6 de noviembre de 1802, aplicándosele las siguientes reformas: ""Primera: que los alquileres de coches por días enteros han de ser a razón de cinco pesos, y de veinte reales los medios días, como se propone. Segunda: que a los que pidieren lacayo se le ha de dar

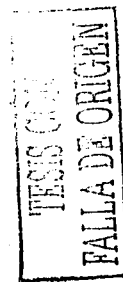
⁷⁰ *Ibid.*, p. 294.

por cuatro reales el día, y dos al medio día, con librea decente e igual a la del cochero. Tercera: que el estipendio de los coches que se tomaren por horas, ha de ser el asignado para las del día hasta las ocho de la noche sin alteración alguna, y desde dicha hora hasta las once el de seis reales, indistintamente y sin variación, en el concepto de que desde las once en adelante no se permitirá ya la ocupación y alquiler de los coches de providencia con motivo alguno, bajo la pena de 25 pesos a los infractores. Cuarto: que los alcaldes ordinarios de esta nobilísima ciudad han de tener por sí, igual conocimiento que la junta de policía para la observancia de estas ordenanzas, además de la común facultad con los demás jueces ordinarios, como se indica en el respectivo artículo. Quinta: que en la exacción de multas y en todo lo concerniente a ellas, ha de tener reconocimiento que corresponde al señor Juez Superintendente de Propios y Rentas en la nobilísima ciudad”⁷¹.

En el mismo tiempo en el que se estaban llevando a cabo las negociaciones con Bannanelli para la contrata la viuda María Dolores Ortega, preocupada por los fuertes rumores sobre la solicitud de Bannanelli para establecer coches de providencia y sintiéndose afectada por la decisión que pudiera tomarse, envía un oficio al Virrey, el 17 de septiembre de 1802, para informarle que ella tiene tres carros dando servicio de alquiler y que es con éstos que sostiene a su familia por lo que pide que independientemente de lo que se resuelva se le deje ubicarlos en los mismos lugares en donde se le autoricen al asentista. El Virrey apoya la petición de la viuda y le pide de forma verbal a Bannanelli que la apoye durante un plazo de seis meses, el cual se cumplió el 7 de junio de 1803.

En enero de 1803 llega el Virrey José de Iturrigaray (1803 – 1808) y la viuda le solicita apoyo para seguir trabajando como hasta ahora, alegando que el Virrey Berenguer le había dado autorización para tener sus tres carros en los mismos lugares que Bannanelli. Por lo que el 11 de junio de 1803 se le otorga la autorización y Bannanelli se inconforma ante el Virrey por los daños que esto le causan. El Virrey Iturrigaray acuerda el 19 de julio de 1803 que no piensa revocar su mandato desamparando a la viuda con el único sostén de su familia, además que no ve cómo tres coches le pueden afectar y dicta indignado el siguiente acuerdo: “...con ningún motivo ni pretexto pueda Bannanelli excederse del número de los 30 coches de su contrata: que sin demora los numere en el tablero de su espalda, de modo que se perciba bien el número que corresponde a cada uno, por ser esta una precaución muy interesante para el ejercicio de la justicia en los excesos o delitos que se intenten cometer y en cubrir en estos coches de providencia, considerándolos desconocidos, y más proporcionados por éstas y otras razones para la ocultación: que la Junta de Policía me informe con brevedad si se cuida del cumplimiento de lo contratado, y con especialidad de lo que

⁷¹ *Ibid.*, p. 295 y 296. Como dato adicional podemos decir que este reglamento sirvió como modelo para fijar las bases de los contratos de alquiler de los coches del camino de Tierradentro a Guadalajara y de Puebla a Perote, aunque seguramente también fue consultado el Reglamento elaborado por Valdés en 1794.



prescriben los artículos 19 y 24 acreditándolos con documentos; y por último, que se me dé cuenta sin demora, con el expediente citado por el Sr. Asesor General en su parecer de 22 de mayo de 1802, sobre el regreso a Europa de Bannaneli como extranjero, a fin de que impuesto de su estado pueda yo tomar la providencia que corresponda, en el concepto de que ésta ha de cumplirse en todas sus partes dentro del término de ocho días⁷².

El Teniente de Granaderos del Regimiento Provincial de Tlaxcala, preocupado por la decisión del Virrey le manda un oficio el 24 de julio de 1803 para decirle que, derivado de su decreto del 19 de julio de 1803 sobre el establecimiento de coches de providencia, le envía la escritura del 15 de junio de 1803⁷³ por medio de la cual acredita su interés en el asunto señalado, ya que él es dueño del 75% del contrato y que hasta la fecha lleva invertidos 50 mil pesos, siendo el mayor afectado por su decreto y le solicita suspenderlo. Cevallos le aclara al Virrey que la viuda no ha dicho toda la verdad, ya que sí es cierto que el Virrey anterior le pidió a Bannaneli el apoyo por seis meses para trabajar, además del compromiso de comprarle en 500 pesos un carro, de este acuerdo verbal no existe algún escrito. Sin embargo, el carro ya le fue pagado, por lo que sólo debiera tener dos y no tres carros como lo manifiesta, pero eso no es lo que importa, si son dos o tres los que tiene, sino que los siga trabajando, pero considera que no es la forma más apropiada para que cualquiera, alegando su conveniencia, con razón o sin ella, perjudique a terceros.

Por su parte, Bannaneli envía dos cartas al Virrey de fecha 28 de julio de 1803 manifestando en la primera no tener inconveniente para que la viuda siga trabajando como hasta ahora sus carros, pero solicita que se maneje por contratos diferentes para que cada quien se responsabilice de su parte. En la segunda, y más extensa (13 fojas) de manera respetuosa, pero puntual, da respuesta a cada uno de los asuntos tratados por el Virrey. Comienza por señalar su situación como extranjero, reconociendo que es fecha en que no ha podido concluir con el trámite, pero que continúa viendo esta situación.

En lo que se refiere a la numeración de los carros, él argumenta que dicha autorización se dio porque muchos de los que fletan los carros no quieren que la gente se dé cuenta que son de alquiler y por eso tampoco los uniformes están

⁷² Acuerdo de 19 de julio de 1803 del Virrey Iturrigaray sobre los coches de providencia. Volumen 4200. Expediente 15. *Op. Cit.*

⁷³ El 15 de junio de 1803 ante el escribano y testigos comparecieron Diego Fernández de Cevallos y Antonio Bannaneli manifestando libremente que son socios en el negocio de coches de providencia y que aunque el privilegio quedó a favor de Bannaneli, Cevallos participó con su capital desde el principio, evitando así que por alguna circunstancia pudiese anularse el privilegio sin que se notifique a los dos partes o, en su caso, que sus herederos puedan gozar de él si fuera necesario; quedando el 75% de las acciones a favor de Cevallos y 25% a favor de Bannaneli y de acuerdo que en esa proporción Cevallos suministraría lo que correspondiera por el tiempo que esté vigente el privilegio y que al fin de los diez años se procederá a la liquidación, previo avalúo de los bienes de la compañía. Volumen 4200. Expediente 20. *Op. Cit.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

pensados para ser iguales en todos los carros. Que entiende su preocupación sobre la numeración de los coches pero eso se resolvió en su tiempo colocando el número en el pesebrón para que, en caso de que hubiese alguna queja del fletador, se pudiera identificar el carro, por lo que pedía que dicha disposición no se llevara a efecto toda vez que él estaba cumpliendo conforme al contrato y al reglamento. Por último señala que no entiende como se han desatado tantas intrigas sobre su persona desacreditándolo frente al Virrey porque él ha cumplido a cabalidad con todo incluso con los artículos 19 y 24⁷⁴.

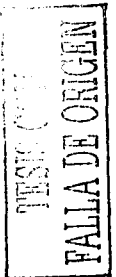
Al parecer el incidente no pasó a mayores, la viuda continuó brindando el servicio con sus tres coches y no la volveremos a encontrar hasta el año de 1817 con la misma petición. Todavía en el gobierno del Virrey Iturrigaray el 20 de noviembre de 1804 le concede, a petición de Bannanelli y por decreto, la prohibición de que los demás coches de providencia cobren conforme a su privilegio, señalando que quienes infringieran este bando debían pagar 25 pesos aplicados a los empedrados. El 29 de abril de 1806 Bannanelli es separado del contrato y ésta queda en manos de Cevallos. En los años siguientes el asentista levantó querellas contra las personas que violando su privilegio le hacía competencia desleal y ruinosa. En el último año del privilegio, Cevallos se encontraba imposibilitado para seguir dando el servicio por tener fletadas sus mulas para llevar pertrechos de guerra, intento que Bannanelli lo retomará sin éxito.

10. El reglamento de coches de providencia de 25 de octubre de 1812

Durante el gobierno del Virrey Francisco Xavier Venegas (1810 – 1813), la imposibilidad del asentista de carros de providencia para trabajar sus carros de providencia permitió que el gobierno comenzara en los años 1811 y 1812 la autorización de permisos anuales, previo pago a la tesorería de 50 pesos anuales por cada carro y la inspección del carro para la prestación del servicio público de coches de providencia, habiéndose extendido permisos desde un solo carro hasta diez. El total en ese año fue de 17 licencias y 73 carros, la premura de la disposición y la buena acogida de los interesados en la prestación del servicio dejaron sin posibilidad a la autoridad en un principio para generar un nuevo reglamento, normando su actividad con el reglamento de 1802.

El gremio de carroceros no esperaba la reacción tan positiva de tantas personas interesadas en invertir en esta actividad, por lo que se reunieron los carroceros

⁷⁴ Estos artículos dicen a la letra: "Artículo 19. Todos los treinta coches se presentarán los días primeros de cada mes, no siendo feriados; y siéndolo, el siguiente, en el oficio de la Junta de Policía, para que se reconozcan si están bien acondicionados y corrientes; y para el mismo fin también podrán reconocerlos en las calles o plazas los individuos de la misma Junta, siempre que lo tengan por conveniente" "Artículo 24. Para evitar todo motivo de duda o cuestión con las personas que no tengan presentes las calidades de los fletamentos, llevará todo cochero una cartilla impresa que las contenga, extractadas por la Junta de Policía, cuyo documento manifestarán a las referidas personas para que se instruyan siempre que convenga". Dublan y Lozano, Tomo I, *Op. Cit.*, *Reglamento ...* p. 295.



Manuel Vidal, Antonio Bannaneli, Franco Alonso y Santiago Peña para solicitar el 19 de febrero de 1812, el privilegio exclusivo para explotar coches de providencia en los mismos términos del asentista Cevallos. En su escrito argumentaban que este fervor por trabajar en esta actividad se terminaría en unos cuantos meses y muchos de los ofertantes declinarían la actividad, y que no obstante que se habían dado permisos para 70 carros, estaban dispuestos a ofrecer, en los mismos términos que la contrata de Cevallos, el servicio de coches de providencia respaldados en la experiencia y antes de que se terminara el fervor y la ciudad se quedara sin este importante servicio público. Consideraban que siendo éste su giro estaban en posibilidades de ofertar el servicio con 40 carros en buenas condiciones (decentes) ofreciendo cuatro mil pesos anuales, dos mil para el fondo de propios y dos mil para los soldados de España.

El 16 de marzo de 1812 deciden tentar a la autoridad aumentando su oferta a cinco mil pesos anuales pero solicitando el retiro inmediato de los 70 permisos y la exención de gravámenes para estar en condiciones de soportar la oferta.

En el informe enviado al virrey el 20 de mayo de 1812 por el cabildo de la Ciudad de México, en 25 fojas se rechaza el proyecto propuesto por los carroceros, pues en opinión del Cabildo la pretensión de Manuel Vidal y sus socios "es un contrato paliado para estancar el giro de los coches de providencia: es muy pernicioso y perjudicial al público, como son todos los de su clase. La industria se cimienta, crece y progresa con la libertad de los ramos en que se mira dividida en cada lugar: ella produce la noble emulación que los eleva al estado de la mayor perfección, pues los interesados procuran excederse para lograr el primer concepto. Los pueblos que guiados de estas máximas las sostienen, radican en su seno el primor, la delicadeza y la abundancia. Todos los ciudadanos tienen igual derecho para dedicarse al giro que más les acomoda".

"Preferir a determinado número o a uno solo es privar al común de esta regalía importante, arrastrar la riqueza que produce a unas solas manos y sujetar a su arbitrio la necesidad o la comodidad de los demás ¿Cuántos males originaría si se le concediera toda el agua del abasto universal de un pueblo a un vecino para su propio uso? ¿Pero cuanto más sensible serían las inconsecuencias si después de estarlo disfrutando todos se les arrebata a los labios? Se trastomaría en su principio la ley suprema que hace enmudecer a las demás: el bien común siempre ha de preferirse para que a este fin importantísimo se dirigen las miras de la misma sociedad"⁷⁵ y esto es lo que pretende Vidal y socios. Aún sin su propuesta en la capital se da el servicio con 73 carros decentes y que el descuido de Valdés y los incumplimientos de Bannaneli y luego de Cevallos no han dejado satisfecho al público como lo habían prometido por lo que otorgar un nuevo privilegio exclusivo no es la solución.

TESIS COPIA
FALLA DE ORIGEN

⁷⁵ Informe del Cabildo de la Ciudad al Virrey Venegas sobre la propuesta de Manuel Vidal y socios del 20 de mayo de 1812. Volumen 4200. Expediente 41. Op. Cit.

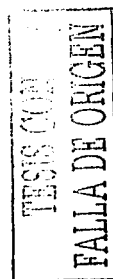
El 5 de junio de 1812, el Fiscal de lo Civil da su opinión en el mismo sentido, pero agrega que debe moderarse la posición y el dictamen frente al asunto porque, según él, no deben cerrarse las puertas a ésta o cualquier otra oferta que en función de las circunstancias convendría o no aceptar, y en ese sentido debía hacérsele saber a los solicitantes. Observando las indicaciones del Fiscal de lo Civil, el 30 de junio de 1812 se informa a Manuel Vidal y socios la resolución en las que se les informa que, por el momento, no es posible atender su solicitud.

El 25 de octubre de 1812 se expide el *Reglamento para el más puntual servicio público de los coches de providencia*. El documento fue elaborado a partir del reglamento de 1802, contiene 44 artículos. Desde su primer artículo se expresan los cambios significativos que se habían impreso. En éste se señala: "Es libre cualquiera vecino de esta capital el poseer coches de providencia en los parajes que elija"⁷⁶, teniendo como condición para obtener la licencia por un año presentarse ante la Junta de Policía; pagar 50 pesos a tercios cumplidos por cada coche; los coches debían estar en buen estado, al igual que las mulas; en el pesebrón debía anotarse el número que se les asignara; trabajan desde el toque de queda del alba (siete de la mañana) a las once de la noche, si éstos no estuviesen ocupados; tenían como máximo cuatro asientos y se podía llevar un criado en la "tablita": todo el que lo abordara debía estar vestido y con buena ropa; no podía usarse para enfermos, borrachos y cadáveres; se podían abordar sólo con bultos de mano; se daba preferencia a las mujeres y, en el caso de las personas del mismo sexo, a quien tomara primero la perilla; se tenían que presentar a revista el día primero de cada mes no siendo feriado y los usuarios debían registrar sus coches antes de abandonarlos para asegurarse que no olvidaban nada.

El cochero y el lacayo debían presentarse aseados y rasurados a trabajar; no estaba permitida la embriaguez, pues el que era sorprendido debía llevar grilletes durante ocho días y trabajar en las obras públicas; en caso de reincidencia, la pena era del doble y la tercera era a juicio del Juez; no estaba permitido conducir los coches más que al trote, ni solicitar gratificación alguna bajo ningún pretexto; quien ofreciere servicios de coches de providencia sin licencia, debía pagar 50 pesos por la primera vez, 100 por la segunda y pérdida del carro y las mulas por la tercera. El dinero era pagado a la tesorería por mandamiento escrito del Corregidor. El costo del alquiler es igual al del reglamento de 1802.

Lo novedoso de este reglamento es la figura del administrador o cuidador del ramo, éste era nombrado por la Junta de Policía y debía pagar una fianza de 600 pesos. Los cocheros, sin excepción alguna, estaban obligados a pagarle medio real por coche al día y un real mensual destinado a los que barrían y regaban el sitio donde se colocaban los coches. No podía tener coches en ningún sitio porque se le separaba del empleo. Debía verificar que éstos se colocaran en el lugar asignado y que respetaran el precio y los horarios autorizados. Debía dar un

⁷⁶ *Reglamento para el más puntual servicio público de los coches de providencia de 25 de octubre de 1812*. Volumen 4200. Expediente 41. *Op. Cit.*, p.1.



informe diario de las novedades, así como de los ingresos por alquiler al Sr. Diputado de la Junta Municipal de Policía. Debía vigilar la forma en que los coches se colocaban para esperar pasaje. El fletador podía elegir el coche que quisiera.

Existía un servicio extraordinario que estaba normado y que consistía en que los cocheros debían prestar un turno extraordinario con doce coches situados en la plaza del Colegio de Niñas para llevar a sus casas a las personas después del rezo tomándose los coches de todas las plazuelas de forma indiferente para atender este servicio. El cuidador llevaba un registro de quienes participaban para asegurarse que todos cumplieran. Se numeraban del uno al doce y en esa forma se despachaban; los cocheros que llegaran tarde a cubrir el turno asignado en la fila debían formarse atrás, perdiendo el turno, salvo que este retraso se debiera a que estuviesen atendiendo un servicio.

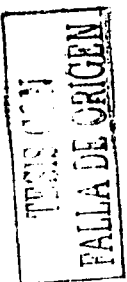
El cumplimiento del reglamento era competencia de la Junta de Policía y, en su caso, de los Jueces Ordinarios. Para poder obtener la licencia, el trámite era muy simple, pues "la sencillez en las diligencias que han de practicarse por el escribano de policía debe ser la mayor, pues no son necesarios otros que el escrito de los contratistas, el auto que se provea, en el que se mande exhiban la pensión en los términos dichos, en este reglamento, para que con el mismo, los interesados hagan el entero en la tesorería de la N. C. , tomándose razón por la contaduría: lo que fecho se asentará la licencia en un libro que deberá haber en el oficio para el efecto, insertándose también razón de la exhibición, devolviéndole el escrito original a los interesados para su resguardo, pagando 12 reales al escribano, llevando cada cochero una cartilla impresa"⁷⁷.

Los dueños de los coches debían establecer el método más seguro para evitar que los cocheros los defraudaran con el flete y el cuidador debía supervisarlos. El método convenido por los dueños de coches de providencia, se resume en que:

Los cocheros debían avisar al dueño antes de separarse del servicio de coches para que ellos tuvieran tiempo de buscar otro cochero; los cocheros que delinquieran con los fletes no eran admitidos en otro lugar: no se permitía a los arrimados llamados rosquetes, quienes se agregaban a los cocheros con el pretexto de acomodados, por ser vagos, ociosos y muy perjudiciales por sus vicios; se autorizaba al administrador del ramo vigilar el cumplimiento del reglamento, y la tercera parte de la multa de los transgresores se les asignaba, los dueños pagaban un celador para que pudieran vigilar este punto.

En atención al reglamento, se publicó la *Cartilla que deberán llevar siempre consigo los cocheros de los coches de providencia para manifestarla a las personas que los ocupen luego que se lo piden, firmada por Domingo María del Pozo*. Para que así cualquiera que se la solicitara al chofer pudiera en forma resumida saber cuales eran sus obligaciones y el costo de los fletes.

⁷⁷ *Ibíd.*, Artículo 42. p. 15.

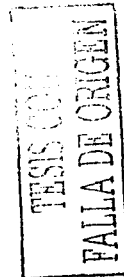


A los pocos meses de estar vigente el reglamento de 1812 y recién designado el administrador del ramo, éste presenta fuertes quejas contra los cocheros ante la Junta de Policía, tomándose las providencias el 18 de diciembre de 1812. Domingo del Pozo, Regidor Honorario de la ciudad y Vocal de la Junta de Policía, acuerda con los miembros de la junta las medidas a implementar y dicta las siguientes reglas: 1)Respeto a José de Castro, administrador de coches de providencia, pues su nombramiento era legítimo y, en acuerdo con la Junta de Policía; 2)Los cocheros debían presentarse ante él sin el sombrero puesto; 3)Debían colocar los coches en dos filas en el lugar asignado y no en otro; 4)Los cocheros debían permanecer junto a sus coches para estar pendientes de sus mulas, ya que en caso de daños, los gastos correrían por cuenta del cochero; 5)Debían ser respetuosos con las mujeres y no burlarlas; 6)No estaba permitido embriagarse durante el servicio de los coches de providencia; 7)No les estaba permitido llevar arrimados en los coches; 8)En caso de pleitos entre cocheros el administrador debía presentarlos ante el Intendente Corregidor para que les aplicara las penas correspondientes; 9)Los dueños de los coches no estaban autorizados a desafiar la autoridad del representante de la Junta de Policía; 10)El administrador debía mediar entre los problemas que se suscitaban entre los cocheros y fletadores, dando cuenta de todo al Corregidor; y 11)Aquellos que no respetaran estas reglas, no podían trabajar en coches de providencia.

No habían transcurrido seis meses de la publicación del reglamento y de las medidas correctivas contra los cocheros y ya siendo Virrey Félix María Calleja del Rey (1813 – 1816), se publica un bando con motivo de la alteración “del antiguo orden de proveer al público de coches de providencia, y del considerable número de éstos que se han situado en diversos parajes de esta capital”⁷⁸. Domingo María del Pozo se dio a la tarea de revisar el plan hasta ahora propuesto y buscar la mejor manera de conciliar la necesidad de la ciudad con las molestias a los vecinos y, sobre todo, a los usuarios. Por lo que solicitó la autorización para la impresión de ejemplares del reglamento de 1812 para aquellos que quisieran comprarlo, a un costo de tres reales, y que estaba a la venta en la oficina de policía, a cargo de Francisco Javier Benítez; asimismo se imprimió una versión extractada para fácil referencia a un costo de medio real, siendo obligatorio de los cocheros llevar consigo siempre un ejemplar para que el público usuario se pudiera enterar de sus derechos y obligaciones.

También estaban contempladas las tarifas. Se consideraba por regla general que desde la mañana hasta las diez de la noche debía pagarse por media hora, o poco menos, dos reales; y por una hora o poco menos, cuatro reales: desde aquella hora, hasta las doce de la noche, un peso por hora; y de las doce en adelante, dos pesos por el mismo tiempo, aumentándose dos reales por hora si el coche llevase lacayo: por un coche tomado por día entero se pagaban seis pesos, y con lacayo ocho pesos seis reales, sin otro dispendio: por medio día, desde las siete hasta la una, sin lacayo se pagaran dos pesos, y con el tres pesos dos reales: y si el coche

⁷⁸ Bando con inserción de las reglas que deberán observarse en el Nuevo Plan. 30 de abril de 1813. Volumen 4200. *Ibid.* Un solo folio.



se tomara desde las tres de la tarde hasta las diez de la noche, se pagaran sin lacayo dos pesos seis reales, y si llevase lacayo se satisfarán cuatro pesos...⁷⁹.

Los apuros en los que se encontraba la hacienda de la Nueva España por los problemas de la guerra llevaron a Félix María Calleja a buscar fondos extraordinarios para sostener la precaria situación del erario público y viendo el éxito de los coches de providencia y el crecido número de coches particulares de carga y pasajeros en todo el reino, dicta el *Bando el 30 de noviembre de 1815, gravando internamente el uso de los coches, para aliviar en parte con este impuesto las urgentes atenciones del Real erario*. El documento contiene 11 artículos y señala:

"1) Los coches de particulares pagarán cada mes ocho pesos. 2) Los *fiacres* o coches llamados de providencia que satisfacen a N. C. 50 pesos anuales o 4 pesos 1 tom. 4 gran. Mensuales; pagaran 3 pesos 6 reales 8 gran. para que se igualen con aquellos. 3) Los alquiladores de coches que no pagan el impuesto municipal que los *fiacres* satisfarán la presente contribución por igual al que celebrarán con la oficina del cobro que tendrá la consideración no solo al número de ellos, sino al de mulas destinadas a su servicio por donde pueda regularse lo que ruedan, o pueden rodar dentro del mes. 4) Los que ruedan diariamente vacíos coches pagarán los ocho pesos mensuales por cada uno. 5) Los que ruedan uno aunque tengan dos o mas pagarán por uno solo. 6) Los coches de alquiler para caminar pagaran la pensión con respecto al tiempo de la ida y regreso que se regule según la distancia de los destinos, para lo cual los dueños alquiladores se pondrán de acuerdo con la oficina de cobro, la que franqueara un pase para que puedan salir por las garitas, si el cual se les impedirá, en que se acredite quedar satisfecha o asegurada la pensión. 7) Se formará por los alcaldes de barrio de los 32 cuarteles menores en que se divide esta capital el Padrón General de Coches, en que se especifique el nombre del dueño, número de los que tiene, razón de los que rueda diariamente, calle en que vive y número de la casa, incluyéndose en el padrón las casas de alquileres con distinción de los coches que existen para dentro de la ciudad y para camino, como también los carros de cuatro ruedas destinados para alquiler para el trafico, que deben estimarse como coches, sobre cuya pronta ejecución cuidaran los señores jueces mayores para que no se demoren. 8) La N. C. formará lista de todos los *fiacres* que pagan la pensión municipal y se colocan en los sitios públicos, con expresión de los dueños. 9) Esta lista y los padrones se entregarán en la oficina que existe en las casas del estado para sistematizar el cobro de la pensión en toda la extensión del virreinato. 10) La ejecución del presente bando y la exacción de impuestos en lo foráneo será cargo de las factorías y administraciones que entiendan en el cobro de la pensión de fincas, bajo las órdenes de la dirección general de arbitrios, la cual arreglará los ramos en el mejor sistema que sea posible con los auxilios de los señores intendentes de provincia. 11) La pretendida exacción comenzará a tener efecto en esta capital desde el mes de diciembre

⁷⁹ *Ibid.*, Folio único.

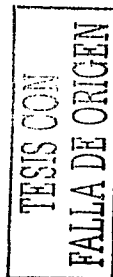
próximo, aun cuando en él no se concluyan los padrones, que en cada paraje de los foráneos al que se publiquen⁸⁰.

En el año de 1816 se vuelve a considerar la posibilidad de sacar a remate el privilegio exclusivo para la prestación del servicio de coches de providencia en la capital lanzándose tres remates, dos de ello declarados desiertos. En el último Bannanelli realiza una oferta para ofrecer el servicio por cinco años y dar cinco mil pesos anuales si este privilegio era en las condiciones del de Cevallos y con exención de gravámenes, incluyendo el del bando de 1815. Estando a punto de lograr su objetivo se apareció en el escenario un nuevo postor que se ajustaba mejor a las pretensiones del gobierno, por lo que en el año de 1817 se remata el ramo a favor de Pedro Gutiérrez para explotar 40 coches y pagar 5 mil 500 pesos anuales al amparo del reglamento de 1802 por tres años. Sin que esta contrata anulara el reglamento de 1812 para todos aquellos que estaban ofreciendo el servicio público de pasajeros al amparo de esta norma, quedando a favor del asentista los parajes convenidos como exclusivos.

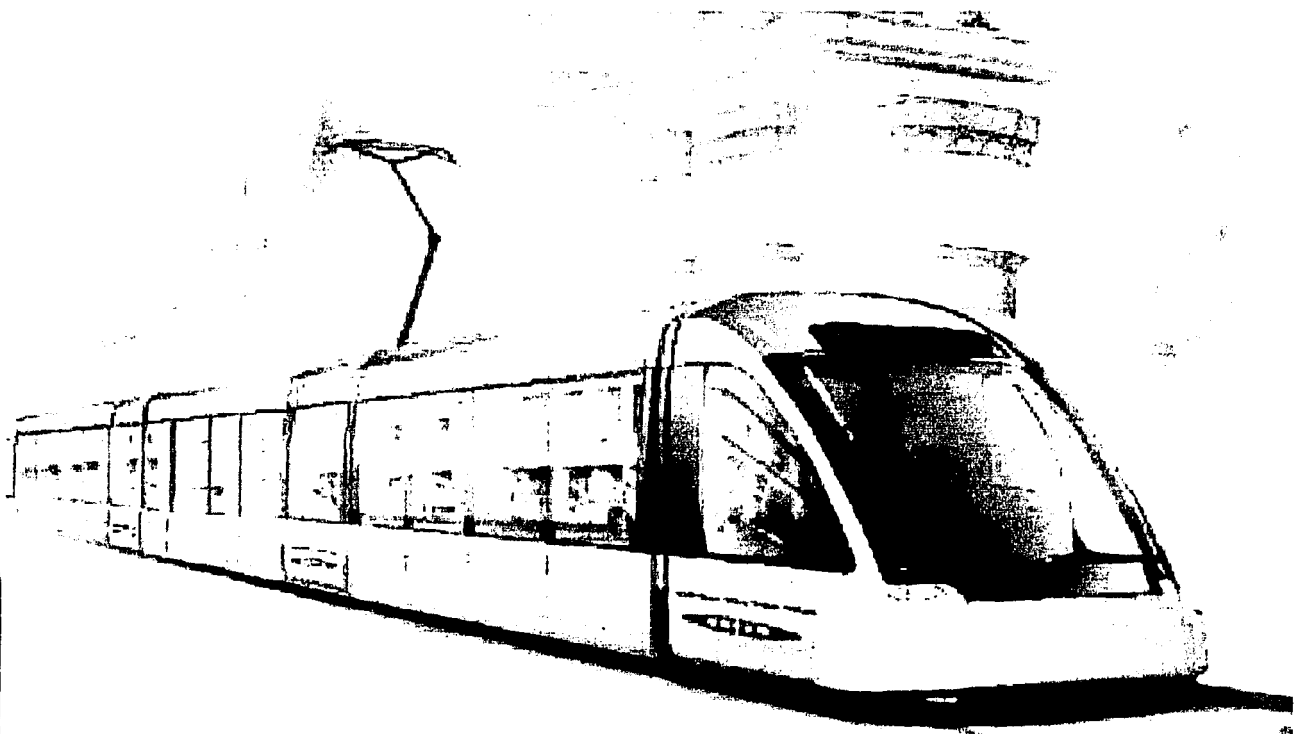
Al verse desplazado del remate, Bannanelli se inconforma diciendo que la autoridad que había favorecido a Pedro Gutiérrez había actuado al margen de la ley y de sus atribuciones. El asunto fue turnado a la Junta de Policía por el Fiscal de lo Civil y éste presentó un extenso documento en 52 páginas el 17 de abril de 1817 explicando todo lo sucedido desde la solicitud de Valdés hasta la fecha de manera muy puntual. Resalta la forma en que se desacredita la queja de Bannanelli pues se argumenta que éste presentó oferta bajo las condiciones que la autoridad impuso y que al verse desplazado entonces se quejaba de que ésta estaba actuando sin tener autoridad. Parte del documento se refiere a demostrar como se realizó el procedimiento y en lo que se fundamenta la autoridad de la Junta de Policía para actuar en la materia. El Fiscal de lo Civil concuerda con el dictamen y el 6 de mayo de 1817 Bannanelli es enterado del informe y de las razones por las que no ganó el remate, y por supuesto la ratificación del privilegio exclusivo a favor de Pedro Gutiérrez.

Ya para concluir, la viuda María Dolores Ortega con 15 años de experiencia en el ramo nuevamente solicita que al amparo del privilegio del asentista, Pedro Gutiérrez, se le autorice para trabajar los tres coches que posee en los mismos sitios donde lo ha venido haciendo por ser éstos su única forma de mantenerse.

⁸⁰ Bando de 30 de noviembre de 1815 gravando internamente el uso de los coches, para aliviar en parte con este impuesto las urgentes atenciones del real erario. Volumen 4200. Expediente 45. Op.Cit.



Primera Parte: El legado histórico (Siglos XVI - XIX)



Capítulo 2 El transporte público del siglo XIX

TESIS CUP
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO 2

EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL SIGLO XIX

1. Causas que impidieron el desarrollo de los transportes en la primera mitad del siglo XIX (1808 – 1857)

1.1 El movimiento de independencia 1808 - 1821¹

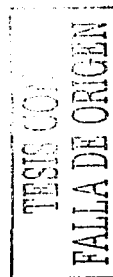
La reforma borbónica había provocado una tasa de crecimiento económico nunca antes alcanzada. La minería fue el más importante detonante de la expansión del poder adquisitivo de la población y el incentivo natural que estimulaba la producción de una gran variedad de artículos. Esta prosperidad colonial no era la intención de la corona, que por todos los medios elaboró gran cantidad de ordenanzas de control, restricción y sujeción para tratar de frenar cualquier competencia de las colonias con la metrópoli, y sobre todo evitar su propio crecimiento por el temor de perder fuerza y presencia.

A pesar de lo anterior, la semilla estaba sembrada, la ilustración posibilitaba el crecimiento y fortalecimiento de una sociedad cada día más fuerte y segura de sus propias capacidades, al grado que estas medidas restrictivas no fueran suficientes para frenar la revolución mental y social de sus habitantes, principalmente los criollos, a los que la reforma borbónica les había impedido por todos los medios ascender en los cargos públicos de primer nivel, así como en los cargos eclesiásticos y militares; imposibilitados de participar en los proyectos mineros de gran envergadura; y discriminados por no haber nacido en la península.

En 1808 nadie en Nueva España hablaba de independizarse, pero los acontecimientos europeos de principios del siglo XIX contribuirían a solidificar la posibilidad de emanciparse de la corona española. El reinado de Carlos IV (1788 – 1808), no había sido afortunado, se le consideraba un mal gobierno. La situación económica del país, cada vez peor, al igual que el crecimiento de las rentas e impuestos, contribuían al malestar de los súbditos. La actitud despótica del monarca alentaba más esta desconfianza.

El Rey había confiado muchos de los negocios a un valido, Manuel Godoy, que se caracterizaba por su deshonestidad y se rumoraba que había hecho cornudo al monarca. Entre los asuntos que Godoy controlaba estaba la venta de títulos y concesiones para atraer recursos; fue el autor de la llamada *Caja de Consolidación* que en pocos años extendió a los dominios de ultramar para la restitución de fondos que contribuyeran a la consolidación de la deuda nacional,

¹ Para una mejor comprensión de los procesos políticos por medio de los cuales se definieron los cambios en el ejecutivo, es conveniente la consulta del trabajo de Eduardo Castellanos Hernández publicado por el Centro de Investigación Científica Jorge. L. Tamayo, A. C. que lleva por título *Formas de Gobierno y Sistemas Electorales en México*, en dos tomos.



con desastrosos efectos sobre la economía americana por la disminución de sus capitales en circulación.

Godoy indujo al Rey para que éste aceptase coaligarse con Napoleón en contra de Portugal. Napoleón, al amparo del tratado firmado con España, decidió enviar sus tropas a Portugal por vía terrestre, invadiendo España. Carlos IV, temeroso de enfrentar la situación abdicó a favor de su hijo, Fernando VII (1808 – 1821) —el deseado— como lo llamaban los españoles de aquel tiempo, reemplazó a su padre en el trono, de quien los españoles esperaban una reacción en contra de la invasión francesa. "Ambos personajes reales corrieron a la frontera francesa a competir por el favor del emperador francés. Triste espectáculo, Napoleón obligó a Fernando VII a abdicar para que Carlos IV, el padre de aquél, asumiera de nueva cuenta la corona española; éste, cubriendo de indignidad los añicos que quedaban de la casa real de España, abdicó por segunda ocasión, pero esta vez a favor de Napoleón"². Este último puso el cetro de la monarquía española en manos de su hermano, José Bonaparte. No podía faltar la nefasta contribución de Godoy a la ruina de España al signar un acuerdo mediante el que se cedían todos los reinos de España y de Indias a favor de los franceses.

El pueblo español luchó por todos los medios para liberarse de esta invasión. El 2 de mayo de 1808 los españoles iniciarían la lucha armada para expulsar a los franceses. En Nueva España la invasión francesa fue seriamente repudiada. Las opiniones respecto a lo que se debía hacer eran muy variadas. Sin embargo, sobresalen la de los mineros y comerciantes europeos que sostenían que debía mantenerse al Virrey y a la Real Audiencia como órganos de gobierno mientras regresaba el monarca; y la de los criollos, que consideraban se debía formar una junta provisional gubernativa de ciudadanos, similar a la de España, pero independiente, mientras se restablecía la monarquía y se expulsaba a los franceses.

Radicalizadas las posiciones y enardecidos los ánimos, en septiembre de 1808, Gabriel de Yermo, secundado por el grupo europeo, por ricos comerciantes y grandes terratenientes, destituyó al Virrey José de Iturrigaray (1803 – 1808) acusándolo del delito de Lesa Majestad. La Real Audiencia nombró a Pedro de Garibay (1808 – 1809) como nuevo Virrey y éste reconoció a la Junta Central de España; ésta, a su vez, designó Virrey a Francisco Javier Lizana y Beaumont (1809 – 1810), para evitar la segregación de la Nueva España de la autoridad española. En febrero de 1810 fue removido del cargo por el Consejo de la Regencia de España e Indias por su avanzada edad y por las fuertes presiones que estaba recibiendo por parte de los conservadores, entregando el mando a la Audiencia hasta que arribó el Virrey Francisco Xavier Venegas (1810 – 1813).

Con estos acontecimientos y las pocas probabilidades de modificar su destino, algunos de los criollos más liberales buscaron alianza en los grupos mayoritarios de la población y se lanzaron a la lucha en Valladolid. La conspiración fue

² García Benavides, Roberto. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México*. p. 106.

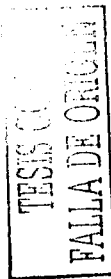
descubierta y fueron aprehendidos José María García Obeso y José Mariano Michelena. En Querétaro, Miguel Hidalgo y Costilla, Ignacio Allende y Juan Aldama, en el pueblo de Dolores, se lanzaron a la lucha para tratar de obtener lo mismo que habían solicitado en 1808 hasta el regreso del rey. La falta de un movimiento organizado, con una gran aceptación por tantos años de sujeción, hacía difícil mantener en orden a las masas insurgentes. Las expectativas y promesas de estos revolucionarios estaban muy por debajo del interés de las masas y, por primera vez, las ideas se radicalizaron y se hablaba ya de una ruptura total con España. Las consecuencias no se hicieron esperar, en el sur se levantaría José María Morelos y se sumarian a esta lucha Ignacio Rayón, Joaquín Fernández de Lizardi, el doctor José María Cos, Andrés Quintana Roo, Carlos María de Bustamante, y muchos más.

Mientras tanto, en el otro lado del Atlántico, el 24 de septiembre de 1810, se habían reunido en la Isla de León, cerca de la amurallada ciudad de Cádiz, el primer parlamento moderno español, denominado *Las Generales y Extraordinarias Cortes de España* quienes redactaron la *Constitución Política de la Monarquía Española*, más conocida como la *Constitución de Cádiz*³. Largas serían las discusiones y difíciles los puntos de acuerdo entre los peninsulares y los reinos americanos hasta que finalmente, con algunas diferencias, se publicó el 18 de marzo de 1812 y se juró en Nueva España en tiempos del Virrey Francisco Javier Venegas (1810 – 1813) el 30 de septiembre de 1812.

La Constitución de Cádiz consideraba que la soberanía correspondía exclusivamente a los españoles de ambos hemisferios, quienes tenían el derecho de establecer sus leyes fundamentales. Se había definido que el gobierno de la nación española era el de una monarquía moderada hereditaria, en donde la facultad de hacer leyes residía en las Cortes con el Rey, su ejecución residía en el Rey; y su aplicación en las causas civiles y criminales en los tribunales establecidos por la ley. Para apoyar las tareas de gobierno y administración se definieron siete Secretarías del Despacho: Secretaría del Despacho de Estado; Secretaría del Despacho de la Gobernación del reino para la Península e Islas adyacentes; Secretaría del Despacho de la Gobernación del reino para Ultramar; Secretaría del Despacho de Gracia y Justicia; Secretaría del Despacho de Hacienda; Secretaría del Despacho de Guerra y Secretaría del Despacho de Marina.

Esta forma de organización tiene su antecedente en la reforma borbónica del siglo XVIII, cuando la clasificación de los negocios públicos, se definía en cuatro ramos: policía, justicia, hacienda y guerra, y eran coordinados y sincronizados por la Secretaría del Virreinato. Tomando como modelo esta institución "Felipe V se decidió crear una nueva institución administrativa que sirviera de apoyo al Virrey y, sobre su base, sustentar el desarrollo de una organización más compleja que sirviera de eje de convergencia a una administración virreinal en expansión. Esta

³ 18 de marzo de 1812. *Constitución Política de la Monarquía Española*. Dublan y Lozano. Tomo 1. pp. 349 a la 379.



institución era la Secretaría de Cámara del Virreinato, fue creada el 28 de agosto de 1756 y con ella la Corona proyectaba facilitar el control metropolitano de la Nueva España"⁴.

La promulgación de la Constitución se hizo en un ambiente de regocijo pero no tardó mucho en que el júbilo de los menos por este cuerpo legislativo se transformara en un total repudio hacia esta Constitución. El Virrey Francisco Xavier Venegas la suspendió al declarar el virreinato en estado de sitio. El proceder del Virrey Venegas en éste y otras órdenes enviadas por la Junta de Cádiz hicieron que lo despojaran del mando en septiembre de 1812 pero entregó el mando a su sucesor el Virrey Félix María Calleja del Rey (1813 – 1816), hasta marzo de 1813, quien restableció en forma parcial la Constitución hasta el regreso de Fernando VII, quien desconoció lo hecho por la Junta y la abrogó en 1814.

"La coyuntura independentista se reanimó cuando Fernando VII es obligado a jurar la Constitución de Cádiz tras una revolución republicana en la península, el 9 de marzo de 1820. En México, el Virrey Apodaca (1816 – 1821) y la Real Audiencia tuvieron que jurarla también, lo cual lastimó los intereses de la oligarquía criolla y de la Iglesia. Los ricos comerciantes y grandes terratenientes perdían sus prerrogativas con la libertad de comercio y la Iglesia sufría la supresión de la Compañía de Jesús; además, se anunciaba la venta de los bienes eclesiásticos y la reducción del diezmo, medidas ya decretadas en la península y que en México alarmaron a los sectores conservadores"⁵.

El 31 de mayo de 1813 se efectuó una asamblea en Oaxaca, donde las corporaciones civiles y eclesiásticas de la ciudad discutieron el documento de Bustamante y Morelos para la creación de un Congreso Nacional para que se formara el primer cuerpo legislativo que le diera consistencia al movimiento y consolidara el espíritu de nación. Los diferentes sectores aprueban el Congreso y Morelos el 28 de junio, desde Acapulco lanza la convocatoria. El 11 de septiembre de 1813, Morelos expide el *Reglamento para la instalación, funcionamiento y atribuciones del Congreso*. Los resultados obtenidos permitieron que el 22 de octubre de 1814 se proclamara el *Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana, sancionado en Apatzingán*, y mejor conocida como Constitución de Apatzingán.

Con este documento el Supremo Congreso Mexicano, el cual deseaba "llenar las heroicas miras de la nación, elevadas nada menos que al sublime objeto de sustraerse para siempre de la dominación extranjera y sustituir al despotismo de la monarquía española un sistema de administración, que reintegrado a la nación misma en el goce de sus augustos imprescriptibles derechos, la conduzca a la gloria de la independencia y afiance sólidamente la prosperidad de los ciudadanos, decreta la siguiente forma de gobierno, sancionado ante todas cosas

⁴ Guerrero Orozco, Omar. *Las raíces borbónicas...* . Op. Cit. p. 249.

⁵ García Benavides... . Op. Cit., p. 117.

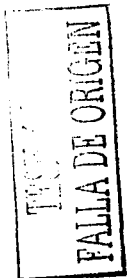
los principios tan sencillos como luminosos en que puede solamente cimentarse una constitución justa y saludable”⁶.

En el decreto se señalaba que la soberanía residiría en el pueblo, siendo tres las atribuciones de la soberanía: la facultad de dictar leyes, la facultad de hacerlas ejecutar, y la facultad de aplicarlas a los casos particulares. Estos tres poderes, legislativo, ejecutivo y judicial, no podían ser ejercidos por una sola persona, ni por una corporación. Para el ejercicio de ésta se debía garantizar el establecimiento de un gobierno republicano en donde la facultad de dictar leyes y establecer la forma de gobierno corresponde al pueblo, y es el pueblo quien elige a sus representantes de gobierno –el que se decida constituir por convenir más a sus intereses-, por ser el depositario de su soberanía.

La representación de la soberanía se había definido en un cuerpo denominado *Supremo Congreso Mexicano* y dos corporaciones denominadas *Supremo Gobierno* y *Supremo Tribunal de Justicia*. El Supremo Gobierno estaría formado por tres individuos, con igualdad de autoridad, alternados en cuatrimestres en la presidencia. Para el auxilio en el desempeño de sus obligaciones contaban con el apoyo de tres secretarios: el de guerra, hacienda y gobierno, con permanencia en el cargo de cuatro años y sin poder reelegirse hasta después de cuatro años de fenecido su cargo como ministros. Los tres primeros miembros electos para el Poder Ejecutivo fueron José María Liceaga, José María Morelos y José María Cos.

Desgraciadamente dicho documento ponía en manos del Legislativo en los artículos 105, 108, 111 y 112, la declaración de guerra o paz, la designación de generales de división, el aumento o disminución de las tropas y las ordenanzas del ejército y la milicia, además de la presidencia acotada y compartida que dejaba atado de manos a Morelos para manejar eficientemente al ejército insurgente. Esta situación entorpeció la capacidad de respuesta de los insurgentes y aceleró el derrumbe del movimiento popular. En 1815 Morelos fue tomado preso por las tropas realistas y fusilado.

Agustín de Iturbide concibió el Plan de Iguala que proclamaba la absoluta Independencia de este reino, con una monarquía templada por su constitución, gobernada por Fernando VII y, en su caso, los de su dinastía; se nombraría una junta gubernativa en tanto se establecían las Cortes, y una vez establecidas, se designaría una regencia en tanto llegaba el emperador; para salvaguardar la nación se formaría un ejército protector denominado de las Tres Garantías. El 24 de febrero de 1821 fue promulgado recibiendo un fuerte apoyo de la gran mayoría de los sectores importantes de la nación, incluso se invitó al Virrey para que se pusiera al frente del movimiento. Apodaca rechazó la oferta y mandó tropas a combatir a Iturbide, pero éstas se sublevaron sumándose a la insurgencia. Los militares realistas acordaron destituir al Virrey, quedando el Mariscal Novella con el poder militar y civil desde el 5 de junio.



⁶ Decreto constitucional para la libertad de la América mexicana, sancionado en Apatzingán a 22 de octubre de 1814. Dublan y Lozano. *Op. Cit.*, p. 433.

El Virrey Juan O'Donojú (1821) desembarcó en el Puerto de Veracruz el 3 de agosto, en donde se percató de que el movimiento de Iturbide dejaba fieles a la corona sólo a las provincias de Veracruz, Acapulco y la ciudad de México, por lo que buscó tener una entrevista con Iturbide; misma que se definió en Córdoba como lugar para conferenciar, el resultado de dicha entrevista fue el Tratado de la Villa de Córdoba de 24 de agosto. En este pacto se reconocía la soberanía e independencia del imperio mexicano. Siendo llamado para reinar el imperio, en primera instancia, a Fernando VII, pero en caso de no aceptar, le tocaría el trono a su hermano, el infante Carlos, quien de rechazarlo, le correspondería al infante Francisco de Paula; y de negarse, sería ocupado el cargo por el infante Carlos Luis; y si este último tampoco aceptase el cargo, debía ser designado por las Cortes del Imperio. Se debía nombrar una junta provisional gubernativa compuesta de los primeros hombres del imperio. Esto le generó al Virrey O'Donojú que los militares españoles se sustrajeran a su obediencia y hubo que someter las plazas todavía a favor de la corona, excepto Veracruz, que no se logró rendir hasta cuatro años después.

El mariscal Novella finalmente accedió a la entrada del Virrey el 26 de septiembre, al día siguiente entró triunfalmente el Ejército Trigarante al mando de Iturbide. Conforme a lo pactado, el Virrey apoyó para que se designara el 28 de septiembre a la soberana junta provisional gubernativa del imperio mexicano la cual a su vez el 5 de octubre de 1821 decretó la *Habilitación y confirmación de todas las autoridades para la legitimidad de sus funciones*. La junta estaba compuesta de 38 miembros, misma que determinó que la primera regencia del Imperio estuviese compuesta por Agustín de Iturbide, como presidente; Juan O'Donojú, Manuel de la Barcena, Manuel Velásquez de León y José Isidro Yáñez, como vocales.

El 6 de octubre de 1821, la Junta Provisional Gubernativa del Imperio Mexicano decreta el *Acta de Independencia* y se señala el día 27 de octubre como la fecha solemne para la jura y proclamación de la independencia. El acta mantiene como documentos fundamentales de su contenido los preceptos anteriormente vertidos en el Plan de Iguala y en los Tratados de la Villa de Córdoba. El 8 de octubre, muere el Virrey O'Donojú⁷ de pleuresía, sus restos fueron sepultado en la bóveda del Altar de los Reyes de la Catedral de México.

En materia de gobierno y administración la capital de la Nueva España, durante la lucha armada, no había sufrido grandes cambios, mucho menos el gobierno del ayuntamiento, pues estos estaban perfectamente definidos mucho antes de la invasión de los franceses a España. Su conducción, como ya lo habíamos señalado, estaba a cargo del Virrey y la Real Audiencia, cuya acción política

⁷ Por su muerte ocupa su lugar como vocal José Joaquín Pérez. En el Decreto de 15 de octubre de 1821 la Soberana Junta Provisional Gubernativa del Imperio Mexicano le asigna a su viuda la cantidad de doce mil pesos anuales de forma vitalicia mientras permaneciera en México. *Ibid.*, p. 553. Falleció el 20 de agosto de 1841 en la mayor miseria, pues se le había dejado de pagar la pensión prometida.

TEFIS 2008
FALLA DE ORIGEN

estaba impregnada de la reforma borbónica y de lealtad a la Corona. El transporte en la capital mantuvo los avances que ya señalamos en el capítulo anterior al hablar de los coches de providencia y sus reglamentos. Esta misma suerte no la tendrían las comunicaciones y los transportes de pasajeros y carga en el resto del territorio, pues grandes fueron las pérdidas económicas que se tuvieron con la guerra por la inseguridad de los caminos y el cierre de minas por abandono.

1. 2 De la regencia al imperio y del imperio a la república 1821 – 1835

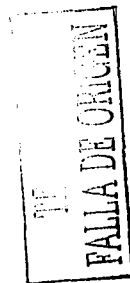
Con la declaratoria de Independencia se suprimió el Virreinato como forma de gobierno. La junta soberana provisional gubernativa, legalmente constituida se avocó a definir la organización de la administración pública acordando el 8 de noviembre expedir el *Reglamento para el gobierno interior y exterior de las secretarías de estado y del despacho universal* por medio del cual se formaron cuatro ministerios: el de relaciones exteriores e interiores; justicia y negocios eclesiásticos; hacienda pública; y guerra y marina.

A la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores se le asignaron "todas las relaciones diplomáticas de las cortes extranjeras. La dirección general de correos, composiciones de caminos, calzadas, puentes y demás... con la provisión de todos los empleados de este vasto ramo, incluso los correos de gabinete y todo lo demás que sea puramente de Estado". Además de lo anterior, "todos los ramos económicos y políticos de las provincias, ayuntamientos constitucionales, mayordomía de propios y arbitrios, y la provisión general de todos los empleados de este ramo"⁸. Esta importante responsabilidad le fue encomendada a su primer titular, José Manuel Herrera, "quien distribuyó los negocios atendiendo la noción de actividad funcional, es decir, con referencia al objeto de la Secretaría, y que correspondía a los ramos de Estado, Gobierno, Beneficencia y Fomento"⁹.

Es importante enfatizar dos aspectos que fueron asignados a esta Secretaría y que se encuentran íntimamente relacionados con el tema que nos ocupa: El primero, es que el gobierno de los ayuntamientos quedaba bajo la tutela de esta Secretaría y por tanto, la administración municipal de la ciudad sufría por primera vez en todo el proceso de la Independencia su primer cambio, que no su transformación, porque la base de sustento legal de un gobierno naciente y en transición debía mantener en lo jurídico y administrativo los fundamentos de organización coloniales en tanto se estuviese en posibilidad de generar los propios y así garantizar la marcha de los asuntos públicos y la tranquilidad pública. El segundo, corresponde a la definición de responsabilidad que en materia de comunicaciones le fue conferida a esta Secretaría, reconociendo desde su inicio la importancia que reviste para una nación el desarrollo y consolidación de sus caminos para la prosperidad nacional.

⁸ Dublan y Lozano. *Establecimiento de Ministerios. Ibid.*, p. 558.

⁹ Guerrero, Omar. *Las raíces borbónicas...* . *Op. Cit.* p. 13.



Animados del espíritu renovado que prevalecía, la soberana junta provisional gubernativa lanza la convocatoria a Cortés el 17 de noviembre de 1821 especificando las bases y fechas para la elección de los diputados al Congreso. Preocupados por los tiempos necesarios para la conformación de dichas cortes, el 22 de enero de 1822 la soberana junta provisional decreta *Nombramiento de comisiones que preparen algunos trabajos para auxiliar al próximo congreso* formando seis comisiones: 1) Para formulación del código civil, 2) código criminal, 3) comercio, minería, agricultura y artes, 4) constitución militar, 5) sistema de hacienda, 6) y planes de estudios.

El 19 de febrero de 1822 se dictaban las medidas para abrir el Congreso. El día 24 se reunieron los diputados del Congreso y lo declaran legítimamente constituido. Como resultado del Tratado de Córdoba se elige el primer gobierno emanado del México independiente como una monarquía moderada constitucional y se llaman al trono del Imperio a las personas designadas. Se acuerda que en tanto se obtiene una contestación de parte de Fernando VII y sus posibles sucesores se delega el Poder Ejecutivo en Iturbide y los vocales que ocupaban la regencia y en ese mismo día los miembros de la regencia juran su lealtad¹⁰. Al día siguiente el soberano Congreso constituyente cesa las funciones de la suprema junta gubernativa.

A los pocos meses de haberse consolidado la segunda regencia mediante un movimiento militar, iniciado por el sargento Pío Marcha el 19 de mayo de 1822, y aprovechando la simpatía de la plebe de la capital sobre Iturbide se dirigieron a la sede del Congreso para exigir que éste fuese nombrado Emperador de la América Mexicana. Una vez en el trono, las desavenencias de éste con el Congreso lo llevaron a disolverlo y luego a reponerlo; además, la desastrosa situación en que se encontraba su gobierno llevarían a que algunos diputados se aliaran en su contra. En Veracruz, Antonio López de Santa Anna lanza el Plan de Casamata desconociendo a Iturbide, y proclamó la República. Iturbide envió al General Antonio Echávarri para combatirlo, quien pactó con Santa Anna, pero al verse traicionado renunció a la corona y se embarca en Veracruz rumbo a Italia, siendo declarado proscrito el 23 de abril de 1824. Meses después, embarca desde Londres para regresar del exilio y sin saber de esta situación y al desembarcar en Veracruz, el 15 de julio de 1824 fue aprendido y a los pocos días pasado por las armas.

El Soberano Congreso Constituyente nombró un nuevo Gobierno denominado Supremo Poder Ejecutivo, compuesto por cinco miembros: Nicolás Bravo, Guadalupe Victoria y Pedro Celestino Negrete como propietarios; Mariano Michelena y Miguel Domínguez como suplentes¹¹. El 8 de abril de 1823 el

¹⁰ El 11 de abril de 1822 son removidos Barcena, Velásquez y Pérez, vocales de la Segunda Regencia, para ser ocupados sus lugares por el Conde de Heras, Nicolás Bravo y Miguel Valentín.

¹¹ *Decreto de 31 de marzo de 1823. Reunión del Congreso, y cesación del Poder Ejecutivo existente desde 19 de mayo de 1822.* Dublan y Lozano, tomo 1. pp. 632 – 633. *Decreto de 31 de*

Congreso Constituyente declara la nulidad de la coronación de Agustín de Iturbide y declara insubsistentes el Plan de Iguala, los tratados de Córdoba y el Decreto de 24 de febrero de 1822 sobre la *Instalación del Congreso: bases constitucionales: autoridades que han de ejercer los poderes: juramento de la regencia.*

El 12 de junio, el Congreso da su voto a favor para que se adopte la forma de una República federada. El 17 lanza las bases para la elección de un nuevo Congreso. El 30 de septiembre se forman las juntas preparatorias para el futuro Congreso; el 4 de octubre de 1824 se publica el Acta Constitutiva de la Federación y la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos. En ella se estableció como forma de gobierno el de una república representativa popular federal y concedió a las Legislaturas de los Estados el derecho de nombrar al Presidente y al Vicepresidente por un período de cuatro años. La mayoría absoluta fue favorable para el general de división, Guadalupe Victoria, como presidente y para el ciudadano general Nicolás Bravo, quien quedó como vicepresidente¹².

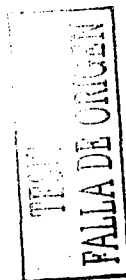
El presidente Guadalupe Victoria (1824 – 1829) organizó la administración conforme al Reglamento del 8 de noviembre de 1821, por lo que las materias de comunicaciones quedaron bajo la tutela de la Secretaría de Relaciones Exteriores e Interiores. En noviembre se señala al Distrito Federal como el lugar para la residencia de los poderes federales¹³. Para organizar la administración interna del Distrito Federal se acordó que la administración de la ciudad sería conforme a lo señalado en la *Instrucción para el gobierno económico político de las provincias* de 23 de junio de 1813. Este decreto se había publicado originalmente conforme a lo dispuesto por la Constitución de Cádiz, en vez de llamarse Jefe Político se decidió que este fuese regido por un Gobernador. El documento señala entre las obligaciones de los ayuntamientos el cuidado de los caminos, las calzadas, y de cualquier obra pública necesaria para su construcción, conservación y mantenimiento, así como los asuntos de la policía. La elección del gobernador era facultad del gobierno siendo removido del cargo a voluntad y juicio del gobierno de los Estados y en el caso del Distrito Federal a voluntad del Secretario de Relaciones Exteriores e Interiores.

Posteriormente, el 7 de febrero de 1825. El gobierno de la ciudad en funciones dictaba, entre otras disposiciones un *Bando de Policía y Buen Gobierno* para llamar la atención tanto de los ciudadanos como de las autoridades para cumplir y hacer cumplir las disposiciones de gobierno, pues se consideraba que unos y

marzo de 1823. *Denominación del gobierno, número de individuos que se ha de componer, su tratamiento y otras providencias.* *Ibíd.*, p. 633. Decreto de 1° de abril de 1823. *Nombramiento de suplentes para el Supremo Poder Ejecutivo.* *Ibíd.*, p. 634. más adelante con el Segundo Congreso Constitucional se agregó un suplente que fue Vicente Guerrero.

¹² Decreto de 31 de enero de 1824. *Acta Constitutiva de la Federación.* *Ibíd.*, pp. 693 a la 697. Decreto de 4 de octubre de 1824. *Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos.* *Ibíd.*, pp. 719 a la 736. Decreto de 2 de octubre de 1824. *Declaración de Presidente y Vicepresidente de los Estados Unidos Mexicanos.* *Ibíd.*, p. 719.

¹³ Decreto de 18 de noviembre de 1824. *Se señala a México con el Distrito que se expresa para la residencia de los Supremos Poderes de la Federación.* Dublan y Lozano, *Ibíd.*, pp. 743 a la 744.



otros no apoyaban su cumplimiento ya sea por la falta de firmeza de la autoridad o por el poco interés ciudadano. En este bando que contiene 50 artículos desarrolla los más diversos temas así como las penas impuestas por su incumplimiento. En lo que se refiere al tema que nos ocupa señala en el artículo 33. "También se prohíbe muy particularmente que los cocheros del sitio se separen de la línea cuando no estén ocupados, y que excedan del flete corriente aún en los días de lluvias, de fiestas particulares o cualquiera otra función; y manifestando los interesados a los alcaldes, regidores o auxiliares la contravención sobre cualquiera de estos puntos, pagará irremisiblemente el contraventor la multa de cuatro pesos por la primera vez, doble por la segunda y triple por la tercera"¹⁴.

Al término de este periodo y conforme a lo dispuesto en la Constitución se declaró presidente a Manuel Gómez Pedraza y Vicepresidente a Antonio Bustamante. Santa Anna no estuvo de acuerdo con tal designación y desde el Fuerte de Perote pidió el destierro de Gómez Pedraza exigiendo que se declarase la elección a favor de Vicente Guerrero (1829). "Otro pronunciamiento verificado en la Ciudad de México, llamado de la Acordada porque en el edificio donde estaban las oficinas y cárceles de este tribunal se establecieron los promotores; levantó la misma bandera, agregando la petición de que se expulsara a los españoles en el país. Triunfó con el saqueo del Parían, el Palacio Nacional y otros edificios a ellos cercanos y por la declaración del Congreso invalidando la elección de Gómez Pedraza a pesar de que éste no había renunciado ni salido del país, llamando a Guerrero para que lo substituyese y conservando a Bustamante en la Vicepresidencia. Asumiendo el mando el 1 de abril de 1829"¹⁵.

Guerrero fue investido de facultades extraordinarias por el Congreso para hacer frente a la amenaza de España por recuperar sus antiguas posesiones coloniales. En septiembre de 1829 la expedición española al mando de Isidro Barradas fue derrotada en Tampico. Posteriormente y previendo una nueva incursión al Vicepresidente Bustamante se le había dado el mando de un ejército de reserva en Jalapa para atender un posible ataque del Gobierno español, con estas facultades extraordinarias, el 4 de diciembre de 1829 Bustamante, junto con Melchor Múzquiz y Antonio Facio, lanzaron el Plan de Jalapa¹⁶ levantándose en armas contra el gobierno aduciendo que se debía restablecer el orden constitucional. Guerrero pidió permiso al Congreso para ir personalmente a la campaña en contra de los insurrectos. En uso de sus facultades extraordinarias declaró como Presidente Interino a José María Bocanegra (1829) y a la Cámara

¹⁴ Bando de Policía y Buen Gobierno del 7 de febrero de 1825. *Ibíd.*, p. 768.

¹⁵ Santibáñez, Enrique. *El ejecutivo y su labor política*. p. 21. El 12 de enero de 1829 se publicó la Ley sobre las elecciones del general Gómez Pedraza para Presidente o Vicepresidente de la República, del ciudadano Vicente Guerrero, y del ciudadano Anastasio Bustamante. En la que se declara insubsistente y sin ningún efecto la elección de Gómez Pedraza y la Cámara procede a elegir Presidente y Vicepresidente conforme a sus atribuciones. Duban y Lozano. Tomo II. pp. 90 y 91.

¹⁶ Plan de Jalapa. 4 de diciembre de 1829. *Ibíd.*, pp. 214 y 215.

Tesis con
 FALLA DE ORIGEN

Baja apta para tomarle el juramento entrando en funciones el 18 de diciembre de 1829¹⁷.

Cinco días después, los militares inconformes por esta designación se adhieron al Plan de Jalapa declarando nulo el nombramiento de Bocanegra, acudieron al Consejo de Gobierno para que en cumplimiento de la Constitución llamasen al Presidente de la Suprema Corte de Justicia para que se encargara del Supremo Poder Ejecutivo en unión de dos asociados, que en ese momento eran Pedro Vélez y como asociados Lucas Alamán y Luis Quintanar (1829) en tanto se presentaba en la capital el vicepresidente Anastasio Bustamante¹⁸.

El 1 de enero de 1830, entró a la presidencia Anastasio Bustamante (1830 –1832) apoyado en su título de Vicepresidente. En esta época la Secretaría de Hacienda emitía un permiso a favor de la Compañía Poblana de diligencias para la introducción de ochenta carruajes de diligencias, y veinte carros cubiertos y descubiertos de cuatro ruedas con sus respectivas guarniciones, herrajes y refacciones para el establecimiento de una línea de comunicación entre México y Veracruz quedando la compañía afianzada por si el servicio no se llevaba a cabo en su totalidad en cuatro años¹⁹. La ciudad de México y Veracruz, desde la colonia, habían logrado una excelente comunicación, los progresos en esta materia refuerza el interés de la autoridad para mantener lo mejor comunicado a la capital con el puerto por razones de orden estratégico, en todos los ambitos.

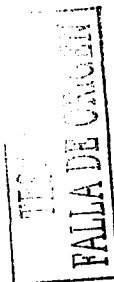
A Vicente Guerrero y Juan Álvarez no les pareció la actitud de Bustamante como usurpador y se sublevaron en contra del gobierno de Bustamante siendo vencido en la batalla de Chilpancingo. En Acapulco fue aprehendido y trasladado a Oaxaca para su juicio. El 14 de febrero de 1831 Vicente Guerrero fue fusilado en Cuilapan. La presiones sobre el gobierno de Bustamante no cesaron en Veracruz; se levantó el Coronel Pedro Landero y el General Santa Anna. Para el restablecimiento del orden Constitucional los gobernadores de Zacatecas y Jalisco se unieron con Valentín Gómez Farías para proclamar a Gómez Pedraza como presidente legítimo. Bustamante se pone al frente de las fuerzas armadas contra los sublevados y solicita licencia al Congreso. Éste designa a Melchor Múzquiz (1832) entonces gobernador del Estado de México el 14 de agosto de 1832 como presidente interino. La campaña armada de Bustamante no lo favoreció pues aunque había logrado algunos triunfos las plazas fueron recuperadas por otros generales.

A pesar de la diferencia de opiniones se convino y se aceptó que Manuel Gómez Pedraza debía regresar al cargo y sería presidente hasta el 31 de marzo de 1833.

¹⁷ Acuerdo de la Cámara de Diputados. Elección de Presidente Interino de la República en el Excmo. Sr. D. José María Bocanegra. 16 de diciembre de 1829. *Ibid.*, p. 209.

¹⁸ Acuerdo del Consejo de Gobierno. Nombramiento de Asociados al Excmo. Sr. Presidente de la Suprema Corte de Justicia, para ejercer el Supremo Poder Ejecutivo. 23 de diciembre de 1829. *Ibid.*, p. 210.

¹⁹ Ley de 27 de mayo de 1831. Permiso a la compañía poblana de diligencias para la introducción de carruajes y guarniciones extranjeras, con rebaja de derechos. Tomo III. *Ibid.*, pp. 335 y 336.



En tanto se contó con la presencia de Gómez Pedraza, el presidente interino Múzquiz estuvo al frente del gobierno hasta que renunció el 27 de diciembre de 1832, en su lugar quedó el Gobernador del Distrito, Ignacio Martínez, como encargado del orden hasta el 3 de enero de 1833 en que entró como presidente Manuel Gómez Pedraza (1832 – 1833).

Para el tercer periodo de gobierno (1 de abril de 1833 al 31 de marzo de 1837) conforme a la Constitución, fueron declarados electos Antonio López de Santa Anna como presidente y Valentín Gómez Farías como Vicepresidente (1833 – 1835)²⁰. El 28 de enero de 1835 el Congreso destituyó a Gómez Farías por una reacción conservadora en contra de las leyes liberales que éste venía publicando en contra del clero y el ejército²¹; y el 28 dio licencia a Santa Anna para que se retirara de la presidencia por problemas de salud, nombrando la Cámara de Diputados como sustituto a Miguel Barragán (1835 – 1836) conforme al resultado de los votos emitidos por las legislaturas de los estados²².

En el ambiente político los intentos de los españoles, la política expansionista norteamericana, la falta de contención de algunos estados miembros, además de las luchas internas favorecieron las corrientes políticas a favor de una forma de gobierno centralista. El 9 de septiembre, el Congreso General se declara investido por la nación de amplias facultades, aún para variar la forma de gobierno y constituirlo de nuevo. Para el día 22 de septiembre el Congreso General reasumió todas las atribuciones, dejando suspendido los artículos del Acta Constitutiva de 1824, y del reglamento interior del Congreso en las partes en las que se prevenía la división de las Cámaras.²³

El desorden político en el que los pequeños grupos de liberales y conservadores del país se habían enfrascado mediante su lucha ideológica y prácticas, siempre en nombre de la colectividad y de la nación había generado episodios de lealtades y traiciones que tenían sumido al país en niveles muy primitivos de acumulación,

²⁰ Este periodo de gobierno es uno de los más accidentados "comenzó Gómez Farías dicho periodo el 1 de abril de 1833, entregando el mando a Santa Anna el 16 de mayo siguiente. Recibiólo éste y lo entregó nuevamente a Gómez Farías el 2 de junio del mismo año. Recibiólo Santa Anna por segunda vez el 18 del mismo junio. Recibiólo Gómez Farías por tercera vez el 6 de julio del mismo año. Recibiólo Santa Anna por tercera vez el 27 de octubre del mismo año. Recibiólo Gómez Farías por cuarta vez el 14 de diciembre del mismo año, y recibiólo Santa Anna por cuarta vez el 24 de abril de 1834" hasta el 27 de enero de 1835 éste se lo entregó a Miguel Barragán por haber solicitado una licencia. Santibáñez, *Op.Cit.*, p. 24. El 30 de marzo de 1833. *Declaración de la Cámara de Representantes de ser Presidente de la República, el Excmo. Sr. General D. Antonio López de Santa Anna y Vicepresidente el Excmo. Sr. D. Valentín Gómez Farías. Op.Cit.* Dublan y Lozano. Tomo II. p. 503.

²¹ *Ley de 28 de enero de 1835. Se desconoce la autoridad de Vicepresidente de la República en la persona de D. Valentín Gómez Farías. Ibid.*, Dublan y Lozano. Tomo III. p. 15.

²² *Ley de 28 de enero de 1835. No se admite la renuncia que el general D. Antonio López de Santa Anna hace a la Presidencia de la República, y la Ley de 28 de enero de 1835. Nombramiento del Presidente Interino de la Republica.* Dublan y Lozano. Tomo III. . *Ibid.* p. 15.

²³ *Ley de 9 de septiembre de 1835. Facultades del Congreso General: reunión de las Cámaras y modo de verificarla. Ley de 22 de septiembre de 1835. Atribuciones del Congreso General reunido, y otras declaraciones consiguientes. Ibid.*, Dublán y Lozano. Tomo III. p. 71. y p. 74.

cuya herencia colonial no podía erradicarse estructuralmente. Las Secretarías de Estado y del Despacho, y del Ayuntamiento de México sufrieron de 1824 a 1835 los estragos de una administración pública constantemente descabezada por las luchas entre conservadores y liberales y, por consecuencia, en el cambio de sus ministros y autoridades dejando importantes proyectos truncos e inconclusos.

Tan solo la Secretaría de Relaciones Exteriores e Interiores en estos últimos años había tenido diecisiete Secretarios y nueve Oficiales Mayores encargados. En el Gobierno de Guadalupe Victoria hubo cinco Secretarios que ocuparían el cargo y tres veces el Oficial Mayor quedaría como encargado del despacho²⁴; durante los breves gobiernos de Vicente Guerrero, José María Bocanegra y el gobierno interino de Pedro Vélez, la Secretaría de Relaciones Exteriores había tenido tres Secretarios²⁵; de Anastasio Bustamante a Manuel Gómez Pedraza el ministerio de Relaciones Exteriores e Interiores había tenido cuatro Secretarios del Despacho y tres Oficiales Mayores encargados del despacho²⁶; y de Valentín Gómez Farías a Miguel Barragán, cinco Secretarios y tres Oficiales Mayores encargados²⁷.

No era menos desalentadora la situación del ayuntamiento de la ciudad de México pues éste, como ya habíamos señalado, estaba sujeto a la Secretaría y por tanto, a los cambios que en ella se suscitaban. El periodo de Guadalupe Victoria tuvo nueve gobernadores²⁸; en los gobiernos de Vicente Guerrero, José María

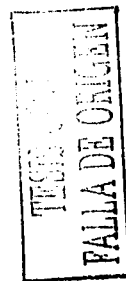
²⁴ Los Secretarios en este periodo fueron: Juan Guzmán, Oficial Mayor encargado del 10 de octubre de 1824 al 11 de enero de 1825; Lucas Alamán como titular del 12 de enero de 1825 al 27 de septiembre de 1825; Manuel Gómez Pedraza como titular del 27 de septiembre de 1825 al 29 de noviembre de 1825; Sebastián Camacho como titular del 30 de noviembre de 1825 al 9 de julio de 1826; Juan J. Espinosa de los Monteros, Oficial Mayor encargado del 9 de julio de 1826 al 5 de marzo de 1826; Juan de Dios Cañedo como titular del 6 de marzo de 1828 al 22 de enero de 1829; José María Bocanegra, Oficial Mayor encargado y después titular del 23 de enero de 1829 al 1 de abril de 1829. *México a través de los informes presidenciales. La administración pública*. Tomo 5. Volumen I. p. 3.

²⁵ José María Bocanegra del 1° de abril al 2 de nov de 1829; Agustín Biseca del 3 de noviembre al 23 de diciembre de 1829; Manuel Ortiz de la Torre del 23 de diciembre al 31 de diciembre de 1829. *Ibid.*, pp. 59, 65 y 67.

²⁶ Manuel Ortiz de la Torre, Oficial Mayor encargado del 1° de enero al 7 de enero de 1830; Lucas Alamán del 8 de enero de 1830 al 2 de junio de 1831; José María Ortiz Monasterio, Oficial Mayor encargado del 3 de junio al 29 de julio de 1831; Lucas Alamán del 30 de julio de 1831 al 20 de mayo de 1832; José María Ortiz Monasterio, Oficial Mayor encargado del 21 de mayo al 19 de agosto de 1832; Francisco Fagoaga del 20 de agosto al 24 de diciembre de 1832; y Bernardo González Angulo del 26 de diciembre de 1832 al 1 de abril de 1833. *Ibid.*, pp. 69, 91 y 93.

²⁷ Bernardo González Angulo del 1° de abril al 26 de abril de 1833; Carlos García del 27 de abril de 1833 al 15 de diciembre de 1833; Francisco María Lombardo, Oficial Mayor encargado del 16 de diciembre de 1833 al 10 de enero de 1834; Francisco María Lombardo del 11 de enero de 1834 al 22 de enero de 1835; José María Gutiérrez de Estrada del 23 de enero de 1835 al 1 de junio de 1835; José María Ortiz Monasterio, Oficial Mayor encargado del 2 de junio al 8 de julio de 1835; Manuel Díez de Bonilla del 9 de julio al 28 de octubre de 1835; y José María Ortiz Monasterio, Oficial Mayor encargado del 29 de octubre de 1835 al 27 de febrero de 1836. *Ibid.*, pp. 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115 y 131.

²⁸ Los Gobernadores del Distrito Federal en este periodo fueron: Melchor Múzquiz, 20 de septiembre de 1824; José María Mendivil, 25 de noviembre de 1824; Francisco Molinos del Campo, 12 de octubre de 1825; Juan Manuel Elizalde, 30 de diciembre de 1826; José Ignacio Esteva, 12



Bocanegra y el gobierno interino de Pedro Vélez, se tuvo dos Gobernadores del Distrito y poco se había avanzado en el arreglo de la administración, como era el caso de la oficina del Secretario del gobierno del Distrito Federal a través del *Reglamento interior de la Secretaría* para el mejor despacho de los negocios y asuntos de la administración del ayuntamiento²⁹, de Anastasio Bustamante a Manuel Gómez Pedraza en la administración del ayuntamiento de la ciudad de México hubo nueve gobernadores³⁰, y de Valentín Gómez Farías a Miguel Barragán³¹, hubo cinco para un total en el periodo analizado de 25 gobernadores.

Poco era lo que se había avanzado en cuanto a la organización del Distrito y su administración pública; en 1826, Juan José Espinosa de los Monteros, en la *Memoria del Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores de la República Mexicana* del 31 de diciembre de 1826, señalaba su preocupación porque el Distrito Federal tuviera sus propias leyes para administrarse, ya que éste debía apoyarse en las leyes virreinales que quedaron inconclusas dejando la organización del gobierno municipal en forma vaga o puramente ideal sin que se pueda demandar el exacto cumplimiento de ellas por no estar acomodadas a las circunstancias de cada pueblo.

Dos años después, Juan de Dios, en la *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores de la República Mexicana*, del 1° de enero de 1829, destacaba la misma preocupación. "Todos los días se hacen más necesarias las leyes que organicen el gobierno político del Distrito y territorios de la federación. Las de las cortes españolas, que entretanto están sirviendo como de un suplemento, además de ser en sí mismas muy incompletas, no pueden menos que presentar muchas dificultades, dudas y quizás equivocaciones en su aplicación, como que fueron dadas para otros países, para otra especie de gobierno, y para otras circunstancias muy distintas de las nuestras"³².

de noviembre de 1827; José María Tornel; 16 de febrero de 1828; José Ignacio Esteva, 14 de septiembre de 1828; José Joaquín de Herrera, 6 de noviembre de 1828; y José María Tornel 10 de diciembre de 1828. *México a través de los Informes presidenciales. La Ciudad de México*. Tomo 16. Volumen I, p. 3.

²⁹ Los gobernadores fueron: José María Tornel, 10 de diciembre de 1828 y José Ignacio Esteva, 2 de diciembre de 1829. *Ibid.*, pp. 37, 47 y 51. El 17 de septiembre de 1829 se publicó una *Providencia del Gobierno del Distrito Federal. Reglamento interior de la Secretaría* en la que se definían las tareas a realizar por el Secretario; la distribución y tiempo de las labores en las oficinas; el método de despacho de los asuntos; el arreglo de las mesas; la forma de llevar el archivo; y los empleados de limpieza. Dublan y Lozano. Tomo 1. *Op. Cit.*, pp. 168 a la 170.

³⁰ En el ayuntamiento de México fueron gobernadores: José Ignacio Esteva, 2 de diciembre de 1829; Agustín P. de Lebrija, 24 de enero de 1830; Miguel Cervantes, 19 de febrero de 1830; Rafael Manzanedo, 1° de mayo de 1830; Miguel Cervantes, 7 de mayo de 1830; Francisco Fagoaga, 17 de febrero de 1831; Miguel Cervantes, 11 de abril de 1831; Ignacio Martínez, 12 de octubre de 1832; y José Joaquín de Herrera, 8 de enero de 1833. *México a través de los Informes presidenciales. La Ciudad de México*. Tomo 16. Volumen I, *Op. Cit.*, pp. 55, 63 y 67.

³¹ José Joaquín de Herrera, 8 de enero de 1833 al 16 de abril de 1833; Ignacio Martínez, 16 de abril de 1833; José María Tornel, 20 de noviembre de 1833; Ramón Rayón, 4 de diciembre de 1834; y José Gómez de la Cortina, 6 de octubre de 1835. *Ibid.*, pp. 71 y 97.

³² *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores de la República Mexicana*. p. 6.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1831, Lucas Alamán señalaba: "La administración política del Distrito Federal, continúa sin reglas determinadas a qué sujetarse. La Constitución española, las leyes anteriores y posteriores a ésta, las emanadas del Congreso del Estado de México, mientras esta Ciudad fue su Capital, todas vigentes, muchas contradictorias, y las más trucas e impracticables forman una confusión en que la autoridad del gobierno discierne difícilmente la extensión y límites que tan complicada legislación le señala. En tanto, y no obstante las dificultades que esta falta suscita a cada paso, se ha cuidado de organizar todos los ramos dependientes del Gobierno del Distrito"³³.

El ministro de Relaciones, Gutiérrez de Estrada, declaraba en su memoria de gobierno de 1835: "En todas las Memorias de la Secretaría de Relaciones se ha manifestado la necesidad de arreglar el Gobierno del Distrito y territorios de la Federación. Esta necesidad se hace más urgente, porque cada día son mayores y muchos más complicados los embarazos con que incesantemente se tropieza. La falta de una ley apropiada a esta necesidad, obliga a recurrir a las que dieron las Cortes Españolas, y en especial a la del 23 de junio de 1813, sobre el Gobierno económico – político de las provincias; y estas leyes no pueden llenar su objeto, son muchos vacíos que se encuentran en este punto, y el Gobernador del Distrito se ve precisado continuamente a consultar al Supremo Poder Ejecutivo, el cual, sobre las dificultades que pulsa, tiene que desatender otros objetos de mucha mayor importancia. Parece, por lo mismo, absolutamente indispensable que las Cámaras se sirvan ocuparse en el arreglo de este asunto con toda la brevedad que les sea posible"³⁴.

No obstante lo anterior, para atender los asuntos de gobierno de la capital de México, se había adelantado en la forma de organización de los asuntos, ya que en el virreinato éstos eran atendidos mediante una estructura por oficios³⁵ y con los gobiernos independientes se había decidido atender a través de comisiones. En forma general existieron en este periodo las siguientes comisiones: Aseo y Limpia de las Calles y Barrios; Aguas; Junta de Sanidad; Hacienda; Agricultura, Industria y Comercio; Fiscal de la Secretaría y Archivo; Asistencia de Lotería;

³³ *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores de la República Mexicana*. 5 de enero de 1831, p. 32.

³⁴ *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores*. 24 de mayo de 1835, p. 34.

³⁵ Antes de la caída del Imperio Español la estructura general del ayuntamiento de la Ciudad de México tuvo varias formas de organización. La última, antes de la Independencia, se encontraba organizada por oficios tales como: Alférez Real; Juez de Información de Maestros de Escuela; Junta de Policía; Juez de Plazas; Archivero; Comisario de Milicias; Mayordomo Tesorero; Portereros Primeros, Segundos y Supernumerarios; Procurador General; Tribunal de Fiel Ejecutoria; Comisionado de la Real Lotería; Juez de Arquería, Cañería y Caminos; Alcalde de la Alameda; Secretaría de Cartas; Capellán de la Ciudad; Abogado de la Ciudad; Junta de Propios, Abasto, Gremios, Elecciones y Pobres; Junta de Posito y Alhóndiga; Juez Administrador de Fiel Contraste; Obrero Mayor; Alcalde de Rastro y Veedor de la Piedad; Contador; Capellán del Santuario de los Remedios; Escribano de Diputación y Alhóndiga. Ver Timothy Anna. *La caída del gobierno español en la Ciudad de México*. Fondo de Cultura Económica, México, 1981.



Vigilancia de Hospitales, Hospicios y Casas de Beneficencia; Mercados; Panteón , Caminos y Calzadas; Educación Pública; Coches de Providencia; Formación de Ordenanzas; y Alumbrado, Embanquetado y Empedrado.

1.3 De la república central a la república federal 1836 – 1857

Una vez abolida la Carta Federal de 1824 se asumió que los Estados se convertirían en departamentos y éstos se administrarían por Gobernadores nombrados por el Ejecutivo central. El 27 febrero de 1836, el Congreso, ante el delicado estado de salud del Presidente Interino, Miguel Barragán, quien padecía tifo, y preocupado de que falleciera eligió a José Justo Corro (1836 – 1837) para que lo sustituyera; Barragán falleció el 29 de febrero de 1836³⁶. En el gobierno de Justo Corro se publicaron las convocatorias para las elecciones de diputados al Congreso General, e individuos de las juntas departamentales y el 29 de diciembre las Leyes Constitucionales.

La creación más importante de las también llamadas Siete Leyes Constitucionales fue sin duda el Supremo Poder Conservador depositado en cinco individuos, quienes tenían la facultad de declarar la nulidad de una ley o decreto; los actos del Poder Ejecutivo; los acatos de la Suprema Corte de Justicia cuando éstos fueran contrarios a la Constitución o a las leyes. Para el ejercicio del Poder Ejecutivo se depositaría en un supremo magistrado, que se denominaría Presidente de la República, quien duraría en el cargo un periodo de ocho años, con facultades para elegir a los gobernadores de los departamentos (estados) y a los encargados de los ministerios para el despacho de los asuntos de gobierno. Los ministerios eran cuatro: Del Interior, de Relaciones Exteriores, de Hacienda y de Guerra y Marina.

Para el gobierno interior de sus pueblos la Constitución señalaba que la República se dividiría en Departamentos a cargo de un gobierno interior precedido por un gobernador general. Como el gobierno del Distrito Federal estaba ahora bajo la responsabilidad del Ministerio del Interior, se dictaron el 20 de febrero de 1837 las providencias *que para que se verifique la incorporación del Distrito de esta capital al Departamento de México, se trasladen a ella el Excmo. Señor gobernador y la Junta Departamental, y se proceda al nombramiento de prefecto*. Un mes después se dictó el *Reglamento provisional para el gobierno interior de los Departamentos* en el que se señalaba que para el Gobierno Interior de éstos estaría a cargo de los gobernadores, juntas departamentales, prefectos, subprefectos, ayuntamientos, alcaldes y jueces de paz. Quedando el gobierno del Distrito en manos del Departamento de México.

³⁶ Ley de 27 de febrero de 1836. Elección de Presidente Interino de la República en el Excmo. Sr. D. José Justo Corro, su juramento y posesión. Y la Ley del 29 de febrero de 1836. Sobre el funeral que debe observarse en la República Mexicana por el fallecimiento del Presidente. Dublan y Lozano. Tomo III. Op. Cit., pp. 132 a la 135.

TEGUCIGALPA
FALLA DE ORIGEN

Las atribuciones que se asignaron a los ayuntamientos incluían las de policía de salubridad, de comodidad y ornato, de orden y seguridad en los términos de su demarcación, por lo que en consecuencia entre otras actividades debían velar por la construcción y mantenimiento de calles, caminos y puentes, así como la de atender las comisiones que fuesen necesarias para la buena marcha de los asuntos públicos. En consecuencia la comisión de coches de providencia estaba sujeta a una nueva forma de organización general de la vida municipal derivada de este nuevo cuerpo legislativo.

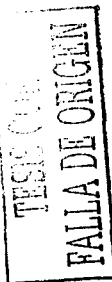
Para la designación del jefe del Ejecutivo los tres poderes presentaron candidatos, recayendo en Anastasio Bustamante (1837 – 1839) la Presidencia de la República³⁷. Para la integración del Supremo Poder Conservador, como poder neutro, moderador de los otros poderes y celoso guardián del orden constitucional, se eligió en mayo de 1837 a José Justo Corro, Rafael Mangino, José Ignacio Espinosa de los Monteros, Melchor Múzquiz y Francisco Manuel Sánchez Tagle, como propietarios, y a Carlos María de Bustamante, Cirilo Gómez Anaya y José María Bocanegra como suplentes.

Al poco tiempo de instalado el régimen centralista surgieron diversos pronunciamientos en el interior del país proclamando la Constitución Federal. Aunado a lo anterior, el gobierno tenía fuertes presiones de los franceses por los bloqueos en los puertos por reclamaciones sobre pagos de indemnizaciones a residentes franceses por los daños a sus bienes y propiedades durante los diferentes movimientos armados que obligaron a México a declararle la guerra; de los norteamericanos que apoyaban la Independencia de Texas y los pequeños pero significativos avances de los rusos usurpando territorio nacional cercanos a Monterrey. Entre tanta turbulencia se había logrado la firma de un tratado de paz y amistad con la reina de España, María Cristina, dando fin y reconocimiento de la Independencia de México y se establecían los lineamientos para concretar un tratado de comercio y navegación entre los dos países.

Para tratar de sofocar un nuevo pronunciamiento a favor del sistema federal en el Puerto de Tampico, el presidente Bustamante solicitó licencia al Supremo Poder Conservador, el cual, en contra del mandato Constitucional declaró, Presidente a Antonio López de Santa Anna (1839), quien no pudo asistir a la toma de posesión por estar convaleciente por la amputación de su pierna³⁸. Mientras tanto, las Cámaras se abocaron a la conversión de la deuda inglesa y a la aprobación de los tratados con Francia que ayudaran a terminar con el conflicto. Los problemas suscitados en el campo de batalla hacían que Bustamante no pudiese regresar a la capital para ocupar la Presidencia. Por lo que Santa Anna aprovechó que

³⁷ Ley de 17 de abril de 1837. Se declara ser Presidente de la República Mexicana, el general D. Anastasio Bustamante: se fija el día de su posesión y ceremonial que en ella debe observarse. *Ibid.*, p. 363.

³⁸ Ley de 23 de enero de 1839. Ministerio de Justicia y Negocios Eclesiásticos. Declaración del Supremo Poder Conservador, sobre que se encargue del gobierno el general Santa Anna. *Ibid.*, Tomo III. pp. 581 y 582.



Nicolás Bravos había sido recientemente nombrado Presidente del Consejo de Gobierno para que supliera la ausencia del Presidente Anastasio Bustamante, asumiendo la Presidencia en forma interina el 10 de julio de 1839³⁹.

Anastasio Bustamante (1839 – 1841) regresó a los nueve días de que tomase el cargo de forma interina Nicolás Bravo y reasumió la presidencia. En agosto de 1841, en Jalisco, Mariano Paredes Arrillaga se levantó en armas con el pretexto de un aumento en el impuesto del 15% hechos por el gobierno para cubrir el déficit de la hacienda pública, y en el que se señalaba que debía convocarse a un Congreso Nacional extraordinario facultado para modificar la Constitución, y que el Supremo Poder Conservador declarara incapaz al Presidente Bustamante invistiendo a su sucesor de facultades extraordinarias y que rindiera cuentas ante este Primer Congreso Constitucional. En Veracruz, Santa Anna, aprovechó la ocasión para señalar que nunca estuvo a favor de la Constitución y que se debía formar una institución de gobierno más fuerte y vigorosa que el despotismo del Supremo Poder Conservador y del presidente adhiriéndose al Plan el General Gabriel Valencia, en la Ciudadela.

Bustamante se vio obligado a solicitar nuevamente licencia para personalmente sofocar a los sublevados⁴⁰ quedando el interinato en manos de Francisco Javier Echeverría (1841), quien ocupaba la vicepresidencia del Consejo Superior de Gobierno en tanto se presentaba Nicolás Bravo, presidente de este organismo⁴¹. El día 25 de septiembre de 1841 llegó Santa Anna a Tacubaya, viendo Bustamante la falta de apoyo y unidad de los conservadores decidió desaparecer de la escena en bien del orden y la paz. El 28 de septiembre de 1841 levantaron el acta conocida como las *Bases de Tacubaya* compuesta de trece artículos y en los que se señalaba que "cesaron por voluntad de la nación en sus funciones, los poderes llamados supremos que estableció la Constitución de 1836, exceptuándose el judicial, que se limitará a desempeñar sus funciones en asuntos puramente judiciales, con arreglo a las leyes vigentes"⁴². La nación quedaba gobernada mediante un Ejecutivo provisional, el cual para auxiliarse en las tareas de la administración pública, se apoyaría en cuatro ministros: El de Relaciones Exteriores e Interiores; el de Instrucción Pública e Industria; el de Hacienda; y el de Guerra y Marina. En este mismo plan se invitaba a todos los militares a acogerse a un armisticio sin persecuciones de ninguna clase.

Entre tanto se combatía con las fuerzas pronunciadas y el ejército, al mando del presidente Bustamante, en la Villa de Guadalupe, contra las tropas de Santa Anna, este último solicitó a Bustamante entrar en comunicación ya que dadas las circunstancias en que habían quedado sus tropas por la artillería el 6 de octubre

³⁹ Ley de 10 de julio de 1839. *Juramento del presidente del Consejo*. *Ibíd.*, p. 642.

⁴⁰ 18 de septiembre de 1841. *Decreto del Congreso*. *Se concede al Presidente de la República licencia para mandar personalmente las armas*. *Ibíd.*, Tomo IV. p. 32.

⁴¹ 22 de septiembre de 1841. *Se encarga provisionalmente a D. Javier Echeverría el mando del Supremo Gobierno*. *Ibíd.*, Tomo IV. p. 32.

⁴² 28 de septiembre de 1841. *Bases de organización para el Gobierno Provisional de la República adoptadas en Tacubaya*. *Ibíd.*, Tomo IV. p. 34.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

de 1841 aceptó y firmó un convenio elaborado en la presa de Estanzuela, en el que se respetaba y se exoneraba a todos los participantes en la lucha y dejaba en poder del primer Congreso Constitucional la calificación de los actos de gobierno de Bustamante y del ejecutivo provisional, quedando todos los soldados incluidos ya que se reconocía la labor a favor de la construcción de la independencia y su valor para combatir a las potencias extranjeras⁴³.

Con arreglo a las Bases de Tacubaya, Santa Anna nombró a los 47 individuos de la junta de representantes, quienes a su vez eligieron como Presidente Provisional a Santa Anna⁴⁴. Una vez realizado el juramento dio posesión a los ministros de las cuatro secretarías. El 18 de octubre de 1841 el Ministerio de Relaciones Exteriores e Interiores se denominó de Relaciones Exteriores y Gobernación. Al nuevo ministerio se le agregaron los siguientes asuntos: "Alojamientos; Ayuntamientos; Arbitrios municipales; Archivo General; Asamblea o juntas departamentales; Aseo y ornato (policía); Bagajes; Bienes de propios; Casas de beneficencia; Caminos y peajes; Censo nacional y estadística; Ceremonial; Colonización; Congreso nacional; Consejo de gobierno; Conserjería y obras de conservación del palacio; Desagüe de Huehuetoca; División del Territorio; Epidemias; Estadística y censo nacional; Extranjeros, naturalización; Festividades nacionales; Gobernadores de los Departamentos; Hospicios; Hospitales; Imprenta, libertad; Impresiones del gobierno; Indiferente, o no expreso en esta lista, y que ni sea de Guerra y Marina, ni de Hacienda, ni de Justicia e Instrucción Pública; Infracciones de Constitución; Juntas o asambleas departamentales; Juntas de sanidad; Juntas o reuniones patrióticas; Leyes, su infracción; Libertad de Imprenta; Límites territoriales; Medidas gubernativas, quejas y reclamaciones sobre ellas; Milicia nacional; Monte de Piedad; Municipales, propios y arbitrios; Nacionales, censo, milicia y festividades; Naturalización de extranjeros; Obras de conservación de palacio; Ornato, policía, Peaje y caminos; Periódico oficial; Policía de seguridad, aseo, ornato, y salubridad; Quejas y reclamaciones sobre medidas gubernativas; Salubridad, policía; Seguridad, policía; Tranquilidad pública; y Vacunas"⁴⁵. Con esta circular las antiguas responsabilidades del ministerio de Relaciones Exteriores e Interiores se volvían a juntar y, en consecuencia, la responsabilidad del ayuntamiento de la Ciudad de México quedaba bajo el gobierno de este ministerio.

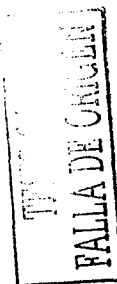
La Junta se encargó de elaborar la convocatoria de elecciones para el congreso, teniendo su dictamen el día 13 de noviembre de 1841⁴⁶ y un mes después con

⁴³ 6 de octubre de 1841. *Convenio de Estanzuela*. *Ibíd.*, tomo IV, pp. 34 y 35.

⁴⁴ 9 de octubre de 1841. *Se declara Presidente Provisional de la República a D. Antonio López de Santa Anna*. *Ibíd.*, p. 35.

⁴⁵ 18 de octubre de 1841. *Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernación. Comunica que a los negocios de lo exterior, quedan agregados desde esta fecha los de gobernación, cuya lista acompaña*. *Ibíd.*, Tomo IV, pp. 38 y 39.

⁴⁶ *Dictamen del Consejo de Gobierno sobre convocatoria*. México, Imprenta del Águila, 1841, pp. 7 a la 20.



algunas modificaciones, Santa Anna expidió el decreto⁴⁷. Una vez efectuadas las elecciones dando el fallo a favor de la mayoría de los sectores sociales que fueron afectados en sus intereses por el curso que tomaba la situación política en el país se preparaban para impulsar sus iniciativas. En tanto que el grupo que tenía la menor representación estaba dirigido por Santa Anna. El 26 de agosto se presentaron dos proyectos de Constitución y en octubre se iniciaron los debates en torno a éstos. En tanto se discutía la mejor forma de construir la Nación, Santa Anna solicitó retirarse del cargo para restablecer su salud nombrando en su lugar como presidente sustituto a Nicolás Bravo (1842 – 1843)⁴⁸.

Durante la administración de Nicolás Bravo el proyecto de Constitución fue atacado por la prensa y los grupos conservadores, quienes veían en este proyecto una amenaza a sus privilegios. El 11 de diciembre de 1842, en la ciudad de Huejotzingo, Puebla, se redactó una acta de rebelión de las fuerzas militares en la que se señalaba: el desconocimiento de la Constitución que emanare de esos proyectos retirando los poderes que se les había conferido a los actuales Diputados por no haber querido y entendido el deseo y voluntad del voto público conferido; que el gobierno provisional disolviera la reunión de los diputados, quienes abusando de la confianza, se atrevían a que la nación adoptara una Constitución diametralmente opuesta a su voluntad e intereses; que el gobierno provisional continuara en funciones conforme a lo dispuesto en las Bases de Tacubaya, nombrando una junta de notables para que presenten una Constitución acorde con las necesidades del país⁴⁹. Nicolás Bravo, apoyado en el manifiesto, tomó la decisión de disolver al Congreso Constituyente y nombró a la junta de notables, compuesta por 80 personas instalándose el 6 de enero de 1843⁵⁰.

Habiéndose restablecido de sus males, Santa Anna regresó a ocupar la Presidencia de la República asumiendo el mando el 5 de marzo de 1843⁵¹. La situación del erario público era lamentable para enfrentar la reorganización del ejército y para pagar a los Estados Unidos parte de las reclamaciones, por lo que tomó la decisión de recurrir a los préstamos forzosos y a emitir disposiciones para incrementar los gravámenes de importación en un 20%.

Por su parte, la Junta Legislativa había concluido su proyecto de Constitución, una vez presentado a Santa Anna se publicó el 13 de junio de 1843. Se denominó:

⁴⁷ 10 de diciembre de 1841. *Convocatoria para la elección de un Congreso Constituyente*. Dublan y Lozano. Tomo IV. *Op. Cit.*, p.68.

⁴⁸ 26 de octubre de 1842. *Circular manifestando haber prestado juramento y tomando posesión de la Presidencia de la República el general Bravo, en Colección de los Decretos y Órdenes de Interés Común que dictó el Gobierno Provisional en virtud de las Bases de Tacubaya*. Tomo II. pp. 168 y 169.

⁴⁹ Mateos, Juan A. *Historia parlamentaria de los congresos mexicanos*. pp. 174 al 177.

⁵⁰ 19 de diciembre de 1842. *Decreto de gobierno. Sobre nombramiento de una Junta de Notables que constituya a la nación*. Dublan y Lozano, Tomo IV. *Op. Cit.* pp. 352 y 353.

⁵¹ 3 de marzo de 1843. *Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernación. Decreto declarando que volverá a quedar en el ejercicio del Ejecutivo, luego que llegue a la capital el general D. Antonio López de Santa Anna*. *Ibíd.*, Tomo IV. p. 396.

TESIS COM.
 FALLA DE ORIGEN

*Bases de Organización Política de la República Mexicana*⁵². Este cuerpo legislativo era el órgano legitimador del grupo en el poder y habría la esperanza de una estabilidad política. Las voces de los federalistas quedaron acalladas sin poder establecer en el cuerpo constitucional sus anhelos. La división de los poderes públicos se dividió en Legislativo, Ejecutivo y Judicial; quedando el territorio de la República fraccionado en Departamentos, y estos en Distritos, Partidos y Municipalidades.

El Supremo Poder Ejecutivo se depositó en un magistrado denominado Presidente de la República, quien para el despacho de todos los negocios de gobierno se auxiliaría de cuatro ministros: Relaciones Exteriores, Gobernación y Policía; de Justicia, Negocios Eclesiásticos, Instrucción Pública e Industria; de Hacienda y de Guerra y Marina. Para la mejor toma de decisiones en los asuntos públicos se había considerado incluir un Consejo de Gobierno⁵³, compuesto por 17 vocales elegidos por el Presidente, mayores de 35 años, conformado al menos por tres personas versadas en los negocios de cada Ministerio. Existía la figura de consejeros supernumerarios la cual estaba conformada por los expresidentes, los beneméritos de la patria, los exsecretarios del despacho, los ministros jubilados de la Suprema Corte de Justicia y de la Marcial y los jefes superiores de Hacienda jubilados que contarán con 40 años cumplidos de servicio.

En tanto el país se organizaba conforme a este nuevo ordenamiento, Santa Anna aprovechó las facultades extraordinarias que el Congreso le había conferido para designar a Valentín Canalizo (1843 – 1844) y los cuatro secretarios del despacho para atender el Gobierno Provisional de la República⁵⁴, retirándose a su hacienda de Manga de Clavo, esperando que las elecciones lo favorecieran, aparentando que si los pueblos lo elegían para la Presidencia lo hacían libremente sin que éste ejerciera presión.

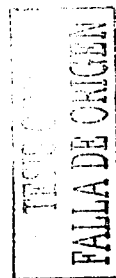
Con la Cámara legalmente constituida el 28 de diciembre de 1843 se dio paso a la designación del Presidente de la República. El 2 de enero los votos en su mayoría se inclinaron a favor de Santa Anna⁵⁵, sin embargo, por no encontrarse en la

⁵² 6 de junio de 1843. Decreto del Gobierno. Ceremonial para la sanción y publicación de las bases orgánicas. *Ibid.*, Tomo IV. pp. 425 a la 427. 13 de junio de 1843. Bases de organización política de la República Mexicana. *Ibid.*, pp. 428 a la 449.

⁵³ Los primeros miembros del Consejo de Gobierno establecidos en el decreto de 18 de julio de 1843 fueron: Manuel Baranda, José María Bocanegra, Manuel Díez de Bonilla, Carlos María de Bustamante, José María Cora, Pedro José Echeverría, José Joaquín Herrera, Cayetano Ibarra, Juan Manuel Irisarri y Peralta, José María Iturralde, Manuel Larraínza, Juan José Quiñónez, Manuel Crescencio Rejón, José Antonio Romero, José Ignacio Sepúlveda, José María Tornel y Gabriel Valenca. *Ibid.*, 18 de julio de 1843. Decreto del Gobierno. Nombramiento de individuos para el Consejo de Gobierno, y sus sueldos. Y 3 de octubre de 1843. Decreto del Gobierno. Juramento de los consejeros, su uniforme, distintivo y tratamiento. Tomo IV. pp. 501 y 502; y 619 y 620.

⁵⁴ Decreto del Gobierno de 2 de octubre de 1843. Se deposita el Gobierno Provisional de la República en el general D. Valentín Canalizo. *Ibid.*, Tomo IV. pp. 609 y 610.

⁵⁵ Ley de 2 de enero de 1844. Se declara Presidente Constitucional de la República, a D. Antonio López de Santa Anna. *Ibid.*, Tomo IV. p. 737.



capital el día 1° de febrero para rendir protesta, se eligió como Presidente Interino a Valentín Canalizo⁵⁶.

Durante el gobierno de Canalizo, se publicó un *Bando de Policía y Buen Gobierno* conteniendo 68 artículos que buscaban dar orden a los crecientes problemas de la capital en problemas de limpieza, aguas, orden, etcétera, ya que a pesar de los bandos y reglamentos que se habían dictado sobre el particular no se habían llevado a efecto. En lo que se refiere a los coches de providencia en este documento se señalaba que "los coches no andarán a paso desordenado por las calles, y a los chóferes contraventores se les aplicará la multa de un peso o tres días de cárcel..." . Además de que en "los sitios de coches se barrerán y regarán diariamente por los dependientes de la administración, recogiendo por los carros de la limpia las basuras, luego que estén amontonadas. Las infracciones serán castigadas con la multa de un peso a doce reales, que pagará el administrador"⁵⁷. Esto sólo reflejaba la falta de atención por el administrador y los cocheros a asuntos perfectamente consignados en la Cartilla de 1834.

El 4 de junio de 1844 Santa Anna asumía la Presidencia⁵⁸. Durante su mandato la situación de Texas se agravó por la anexión de este Departamento a los Estados Unidos de Norteamérica. Para enfrentar dicha situación se estableció el 21 de agosto de 1844 un gravamen extraordinario sobre la propiedad rústica y urbana, industrias, comercios, artículos de lujo, profesiones y ejercicios lucrativos, capitales, arrendamientos y subarrendamientos de inmuebles⁵⁹, encontrando fuerte oposición por parte de los contribuyentes. La presión en ese momento era muy alta y aprovechando el fallecimiento de su esposa, en Puebla, solicitó una nueva licencia al Congreso. El interinato recayó en Valentín Canalizo⁶⁰, quien estaba fuera de la capital entregando el mando a José Joaquín de Herrera, y retirándose hacia Veracruz.

El 19 de septiembre entró en la ciudad Valentín Canalizo (1844) asumiendo el mando tres días después⁶¹. Durante su mandato se recaudaron con grandes dificultades y protestas los impuestos extraordinarios, fundamentalmente del Departamento de Jalisco, encabezado por Mariano Paredes y Arrillaga, quienes acusaban a los gobiernos de Santa Anna y al provisional de la situación tan lamentable del erario público, por lo que exigían la derogación de la ley del 21 de

⁵⁶ *Decreto del Senado. 27 de enero de 1844. Se declara Presidente Interino de la República a D. Valentín Canalizo. Ibid., Tomo IV. pp. 737 y 738.*

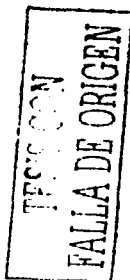
⁵⁷ *13 de febrero de 1844. Bando de Policía y Buen Gobierno. Colección de Bandos. Ibid., Tomo IV. pp. 739 a 747.*

⁵⁸ *Circular del Ministerio de Relaciones de 4 de junio de 1844. Avisa que ha tomado posesión de la Presidencia de la República, D. Antonio López de Santa Anna. Ibid., Tomo IV. p. 758.*

⁵⁹ *Ley de 21 de agosto de 1844. Se establece un impuesto extraordinario para subvenir a las atenciones urgentes de la Hacienda Pública y su reglamento. Ibid., p. Tomo IV. pp. 760 a la 765.*

⁶⁰ *Decreto del Senado de 7 de septiembre de 1844. Se declara Presidente Interino a D. Valentín Canalizo. Ibid., Tomo IV. p. 765.*

⁶¹ *Circular de 21 de septiembre de 1844. Toma de posesión del Interino de la República Excmo. Sr. General de División D. Valentín Canalizo. Op.Cit. Colección de Leyes y ... p. 62.*



agosto de 1844 y se introdujeran reformas a los artículos constitucionales que impedían el desarrollo económico de los departamentos. Sin tener atribuciones Canalizo nombró a Santa Anna jefe del ejército para combatir a los insurrectos, protestando el Congreso.

La situación tirante entre el Congreso y el Ejecutivo se vio agravada con el decreto de 29 de noviembre de 1844⁶² en el que Canalizo suspendía las sesiones del Congreso mientras se restablecía el orden, reconociendo como Presidente Constitucional conforme a las Bases de Organización a Santa Anna y como presidente interino a su persona, aclarando que adoptaría las medidas que fuesen necesarias sin aumentar los impuestos. El 2 de diciembre⁶³, Canalizo ordenó que las autoridades y empleados de la República, para poder continuar en sus empleos, debían jurar obediencia al decreto del 29 de noviembre.

Las Cámaras, junto con José Joaquín de Herrera, se reunieron en el Convento de San Francisco desconociendo la autoridad de Canalizo y declarando Presidente interino a Herrera⁶⁴; posteriormente se dirigieron a Palacio a reestablecer el orden Constitucional haciendo preso a Canalizo, quien fue enviado a la prisión de Perote. El 17 de diciembre de 1844 las cámaras desconocieron como Presidente de la República a Santa Anna⁶⁵, y ante la posibilidad de un ataque a la ciudad capital, el 26 de diciembre se decretó el estado de sitio⁶⁶; al verse presionado, sin apoyos y derrotado, envía su renuncia a la Presidencia de la República. El 20 de enero es hecho prisionero y confinado a Perote. Con la amnistía decretada por Herrera, éste junto con Canalizo fueron condenados al destierro⁶⁷.

Mientras tanto, en el conflicto de Texas las posiciones al respecto estaban divididas. Herrera estaba a favor de negociar y mediar en el conflicto para una aceptación pacífica, pues en su opinión, el agitado clima político de los recientes acontecimientos y la encarnada lucha de las diferentes facciones lo obligaban a que evitara por todos los medios que por cualquier motivo se encendieran nuevamente los ánimos. Entre tanto, Herrera fijó las bases para la elección del Presidente⁶⁸ y el 14 de septiembre es declarado formalmente Presidente de la

⁶² *Decreto del Gobierno de 29 de noviembre de 1844. Se declaran suspendidas las sesiones del Congreso. Op. Cit.*, Dublan y Lozano. Tomo IV. pp. 767 y 768.

⁶³ *Decreto del Gobierno de 2 de diciembre de 1844. Sobre juramento de las autoridades y empleados de obediencia al decreto anterior. Ibid.*, Tomo IV. p. 768.

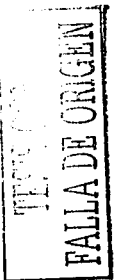
⁶⁴ *Decreto del Senado de 7 de diciembre de 1844. Se declara Presidente Interino de la República a Don José Joaquín de Herrera. Ibid.*, Tomo IV. p. 769.

⁶⁵ *Ley de diciembre 17 de 1844. Se desconoce como Presidente de la República a D. Antonio López de Santa Anna. Ibid.*, Tomo IV. pp. 769 y 770.

⁶⁶ *Decreto de 26 de diciembre de 1844. Sobre declaración de sitio. Ibid.*, Tomo IV. p. 771.

⁶⁷ En el caso de Santa Anna se le consideraba dentro de la amnistía si salía para siempre del territorio nacional dejando sin efecto la causa que se le instruyó. *Ley de 24 de mayo de 1845. Se concede amnistía por delitos políticos. Ibid.*, Tomo V. pp. 17 y 18.

⁶⁸ *Decreto del Senado de 27 de mayo de 1845. Sobre elección de presidente de la República. Ibid.*, Tomo V. pp. 18 y 19.



República⁶⁹. Esta actitud de Herrera fue calificada de débil frente a la naturaleza del conflicto, además de que el Congreso Norteamericano había consumado el hecho de la anexión.

El general Mariano Paredes y Arrillaga en San Luis Potosí⁷⁰, se pronunció en contra de la política de Herrera en el asunto de los texanos, solicitando que todos los actos de dicha administración se declarasen nulos. El Gobierno expidió una ley⁷¹ en el que se acusaba a Paredes de transgredir el orden constitucional. Los pronunciados se dirigieron a la Ciudad de México y Herrera dispuso la defensa de la capital, pero el general Valencia se rebeló en la Ciudadela contra Herrera, quien no tuvo más remedio que entregar el mando del gobierno.

El día 2 de enero de 1846, el general Paredes se reunió en Palacio con los oficiales del ejército de donde se generó el *Acta general del ejército*⁷² en cuyo contenido se declaraba la cesación de los Poderes Legislativo y Ejecutivo, y se determinaba la reunión de una junta de representantes de los Departamentos elegidos por Paredes para que designaran presidente interino y se expidiera la convocatoria para un Congreso Extraordinario, conservando el jefe del Ejecutivo las funciones que otorgaban las leyes vigentes. Como era de suponerse, Paredes fue electo Presidente Interino⁷³.

Conforme a lo dispuesto en el Plan de San Luis, se expidió la convocatoria para la integración del Congreso Extraordinario el 27 de enero de 1846⁷⁴. Una vez conformado el 10 de junio de 1846, se decretó la organización del gobierno provisional depositando el Poder Ejecutivo en un Presidente Interino y un Vicepresidente, quien supliría las ausencias del primero⁷⁵. El 12 de junio se eligió a Mariano Paredes para la Presidencia y a Nicolás Bravo para Vicepresidente⁷⁶. El 17 de julio de 1846 decretaba la rehabilitación de todas las autoridades en la República avalando todos sus actos anteriores al movimiento de San Luis⁷⁷. El

⁶⁹ Ley de 14 de septiembre de 1845. Se declara Presidente de la República, al general D. José Joaquín de Herrera. *Ibíd.*, Tomo V. pp. 35 y 36.

⁷⁰ 14 de diciembre de 1845. Plan proclamado por el general Mariano Paredes y Arrillaga en San Luis Potosí. *Ibíd.*, p. Tomo V. pp. 97 a la 100.

⁷¹ Ley de 23 de diciembre de 1845. Se declara subversivo y atentatorio el plan proclamado el 14 del corriente en San Luis Potosí por el ejército de reserva. *Ibíd.*, Tomo V. p. 76.

⁷² Véase Niceto de Zamacois, *Historia de México, desde sus tiempos más remotos hasta nuestros días*. Tomo III. 2 de enero de 1846. *Acta General del Ejército*. pp. 405 y 406.

⁷³ 4 de enero de 1846. Acta de la junta de representantes de los departamentos de los días 3 y 4 del presente mes. Dublan y Lozano. *Op. Cit.*, p. Tomo V. pp. 102 y 103.

⁷⁴ Decreto de Gobierno del 3 de enero de 1846. Sobre convocatoria para un Congreso Extraordinario, a consecuencia del movimiento iniciado en San Luis Potosí el 14 de diciembre de 1845. *Ibíd.*, Tomo V. pp. 102 y 103.

⁷⁵ Decreto del Congreso Extraordinario del 10 de junio de 1846. Organización del Gobierno Provisional de la República. *Ibíd.*, Tomo V. p. 132.

⁷⁶ Decreto del Congreso Extraordinario del 12 de junio de 1846. Se declara Presidente Interino a D. Mariano Paredes y Arrillaga. Y el Decreto del Congreso Extraordinario del 12 de junio de 1846. Sobre juramento del Presidente Interino. *Ibíd.*, Tomo V p. 133.

⁷⁷ Decreto del Congreso Extraordinario del 17 de julio de 1846. Sobre rehabilitación de las autoridades todas de la República. *Ibíd.*, Tomo V. p. 142.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conflicto con los norteamericanos se intensificaba y Paredes tuvo que solicitar al Congreso permiso para ponerse al frente del ejército y combatir a los norteamericanos⁷⁸ y declarara la guerra a los Estados Unidos⁷⁹, que se preparaba para la invasión, quedando al mando el Vicepresidente Nicolás Bravo.

Las inconformidades contra Paredes no se acallaban en algunas plazas de la República y en la capital; el 4 de agosto, en la Ciudadela, el general José Mariano Salas se pronunció desconociendo a Paredes y proclamando el regreso de Santa Anna y del régimen Federal. Paredes, quien todavía no se había ido a la campaña, dispuso que Bravo y el Congreso Extraordinario contuvieran a los sublevados mientras él alcanzaba a las tropas que iban a la campaña para regresar a la capital y sorprender a los sublevados. Inútiles fueron las gestiones de los comisionados, por lo que se convino entregar el gobierno al jefe de las fuerzas armadas de la Ciudadela.

Durante su gestión, el general Salas (1846) expidió una convocatoria para la conformación de un nuevo Congreso que redactara una nueva Constitución⁸⁰. En tanto ésta se formulaba quedaba vigente la Constitución de 1824⁸¹ y establecía un Consejo de Gobierno⁸² para que lo supliera en su ausencia, nombrando a Valentín Gómez Farías. Al regreso a la capital, el 14 de septiembre de 1846, Santa Anna no pudo ocupar inmediatamente la Presidencia, pues el país estaba amagado por las fuerzas norteamericanas. Por un lado habían tomado Monterrey, y por el otro desembarcado en Tampico.

El Congreso designó en calidad de interinos a Santa Anna como Presidente y a Gómez Farías como vicepresidente⁸³; el primero solicitó licencia asumiendo el Poder Ejecutivo Gómez Farías⁸⁴. En su gobierno, la situación de la guerra con los Estados Unidos se agravaba y tenía sujeto al ejército en grandes penurias, por lo que llevó al Congreso el asunto de los bienes de manos muertas. Tras un fuerte debate, del 7 al 10 de enero de 1847, se decidió autorizar al gobierno quince millones de pesos procedentes de las hipotecas o renta de los bienes de manos

⁷⁸ Decreto del Congreso Extraordinario del 9 de junio de 1846. Se concede permiso al Presidente de la República para mandar en persona las fuerzas de tierra. *Ibid.*, Tomo V p. 134.

⁷⁹ Decreto del Congreso Extraordinario de 9 de julio de 1846. Se autoriza al gobierno para repeler la agresión de los Estados Unidos de América. *Ibid.*, p. Tomo V. p. 136.

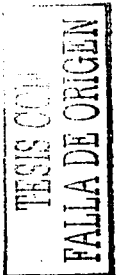
⁸⁰ Decreto del General en Jefe del Ejército Libertador Republicano del 6 de agosto de 1846. Convocatoria expedida por el mismo, en que se reforma la de 17 de junio de 1823. *Ibid.*, p. Tomo V. pp. 146 a la 152.

⁸¹ Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1846. Se declara vigente la Constitución de 1824. *Ibid.*, p. Tomo V. p. 155.

⁸² Decreto del Gobierno de 20 de septiembre de 1846. Se establece un Consejo de Gobierno. *Ibid.*, p. Tomo V. p. 155.

⁸³ 23 de diciembre de 1846. Se declara Presidente Interino de la República a D. Antonio López de Santa Anna. *Ibid.*, p. Tomo V. pp. 238 y 239.

⁸⁴ Decreto del Congreso de 24 de diciembre de 1846. Se declara que D. Valentín Gómez Farías queda en posesión de su encargo de Vicepresidente de la República. *Ibid.*, p. Tomo V. p. 239.



mueras⁸⁵, reglamentándose unos días después para que dos terceras partes fueran recabadas a través de los bienes de manos muertas y la última subvencionada por las diócesis. Esta situación generó en el ala conservadora de todo el territorio una fuerte reacción negándose a participar y solicitando la abrogación del decreto y su reglamento.

Ante estos acontecimientos, el Congreso reiteró la vigencia de la Constitución de 1824 con las modificaciones establecidas en el decreto de 21 de diciembre de 1846 y señaló que se respetaría la forma de gobierno de la República Representativa Popular Federal, y la independencia y soberanía de los Estados en todo lo relativo a su administración interior. Sin embargo el descontento fue en aumento. Mientras esto acontecía en la capital, Santa Anna era vencido en la batalla de la Angostura por el ejército norteamericano y en la capital se habían levantado en armas los cuerpos de voluntarios al mando del general Matías de la Peña y Barragán azuzados por el clero. Con gran valentía Gómez Farías defendió la plaza hasta el regreso de Santa Anna.

El 21 de Marzo de 1847, el general Santa Anna se hizo cargo del Ejecutivo⁸⁶ y resolvió el conflicto con la derogación del bando⁸⁷. Nuevamente solicitó permiso para ausentarse y enfrentar a las tropas norteamericanas que habían invadido el puerto de Veracruz, siéndole concedido el 1º de abril de 1847⁸⁸; además de lo anterior, se decidió suprimir la vicepresidencia para evitar que tuviese que ocuparla Gómez Farías dejando en manos del Congreso la designación del sustituto, quien el mismo día nombró al general Pedro María Anaya (1847) tomando posesión al día siguiente⁸⁹.

Santa Anna se presentó en la ranchería del Cerro Gordo, situada a seis o siete leguas de Jalapa desatendiendo los consejos de los ingenieros de no ser un lugar apropiado para una ofensiva. Los norteamericanos le presentaron batalla derrotándolo el 18 de abril, el ejército mexicano quedó desperdigado y sin saber dónde estaba su general en jefe. El 17 de mayo envió un comunicado señalando que estaba en camino a la capital, lo que causó un gran temor entre sus habitantes y puso en alerta al gobierno mismo que trató de detenerle y destituirlo del mando. Sin embargo éste se presentó en la capital defendiendo ante el Congreso su negligencia y solicitando facultades extraordinarias para oponerse al

⁸⁵ Ley del 11 de enero de 1847. Se autoriza al gobierno para proporcionarse hasta quince millones de pesos, con hipoteca o renta de los bienes de manos muertas. *Ibid.*, p. Tomo V. pp. 246 y 247.

⁸⁶ Decreto del Gobierno de 21 de marzo de 1847. Se nombra una comisión para que reciba el juramento al Presidente de la República. *Ibid.*, p. Tomo V. p. 262.

⁸⁷ Decreto del Gobierno de 2 de marzo de 1847. Derogación de la ley de 11 de enero sobre bienes de manos muertas. *Ibid.*, p. Tomo V. p. 262.

⁸⁸ Ley de 1º de abril de 1847. Se concede licencia al actual Presidente para mandar el ejército, y se suprime la Vicepresidencia de la República. *Ibid.*, p. Tomo V. pp. 264 y 265.

⁸⁹ Ley de 1º de abril de 1847. Se declara Presidente sustituto de la República al general D. Pedro María Anaya, y la Ley de 2 de abril de 1847. Se dispone que el Presidente sustituto se encargue del Ejecutivo. *Ibid.*, Tomo V. p. 265.

invasor reasumiendo la Presidencia el 20 de mayo de 1847. Al día siguiente, se declaró vigente la Constitución de 1824⁹⁰ y el acta de Reforma⁹¹.

Previendo el avance de los norteamericanos sobre la capital se declaró a la capital en estado de sitio el 28 de junio quedando el mando de la milicia en manos del general del ejército de Oriente, Manuel María Lombardini. La tarde del 19 de agosto en Lomas de Padierna, el enemigo se presentó derrotando a la división del Norte; al día siguiente, Santa Anna consideró que las fuerzas se concentraran en el Convento de Churubusco en donde nuevamente los norteamericanos infringieron al ejército mexicano una nueva derrota; se convino establecer negociaciones que no fueron aceptadas. Previendo que el presidente Santa Anna, en la lucha fuese hecho prisionero o muerto en el combate, se designó a Manuel de la Peña y Peña como presidente sustituto⁹².

Rotas las negociaciones los norteamericanos atacaron en Molino del Rey y el Castillo de Chapultepec. Antes de que el ejército invasor tomara la capital, Santa Anna se retiró de la ciudad y en la Villa de Guadalupe decretó que durante la guerra el gobierno podía fijar su residencia en cualquier parte de la República⁹³. Mientras tanto, el ayuntamiento de la metrópoli expidió un mensaje dirigido a la población en la que solicitaba que se condujeran de forma pacífica dejando a la municipalidad se ocupara sin descanso de arreglar con el jefe del ejército norteamericano todo lo que fuese necesario para garantizar la tranquilidad pública, sin embargo este primer documento no lograba calmar los ánimos de los habitantes, por lo que nuevamente, Manuel R. Veramendi, comandante general de México y Jefe del ejército de la capital, se vio obligado a lanzar el mismo día un segundo manifiesto en el que pedía cesaran las hostilidades para evitar las represiones que tomarían los invasores en caso de continuar con esta actitud⁹⁴.

Conforme a lo dispuesto en la Constitución de 1824, asumió la Presidencia Manuel de la Peña y Peña (1847)⁹⁵, en septiembre, designando a Querétaro como asiento de los Poderes de la Federación y convocando al Congreso para designar

⁹⁰ Ley de 20 de mayo de 1847. Solemnidades para jurar la Constitución. Y el Decreto del Gobierno de 20 de mayo de 1847. Solemnidades sobre la materia, para los Estados. *Ibid.*, Tomo V. pp. 279 y 280.

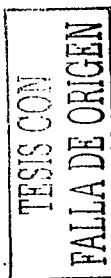
⁹¹ 18 de mayo de 1847. Acta de Reformas Constitucionales. *Ibid.*, Tomo V. pp. 275 a la 279.

⁹² Decreto del gobierno de 14 de septiembre de 1847. En caso de sucumbir o caer prisionero el Presidente Interino, le sustituya el presidente de la Suprema Corte de Justicia. Zamacois. Tomo XII. Op. Cit., pp. 788 y 789.

⁹³ Decreto del Gobierno del 4 de septiembre de 1847. Sobre que durante la guerra pueda el gobierno general fijar su residencia en cualquier punto de la República. Dublan y Lozano Op. Cit., Tomo V. p. 296.

⁹⁴ 14 de septiembre de 1847. Mensaje del Excmo. Ayuntamiento de la Ciudad, al pueblo, con motivo de la ocupación; y de misma fecha el Manifiesto para prevenir a los habitantes a cerca de las represiones. Op. Cit., Zamacois. Tomo XII. pp. 841 y 842, y 846 y 847.

⁹⁵ Circular de 27 de septiembre de 1847. El Presidente Provisional informa que entra en ejercicio del Ejecutivo. *Ibid.*, Tomo XIII pp. 19 a la 22.



Presidente interino de la República⁹⁶, el cual el 11 de noviembre dio su voto a favor de Pedro María Anaya (1847 – 1848)⁹⁷. El 7 de enero de 1848 Pedro María Anaya conforme a lo dispuesto en el artículo 98⁹⁸ de la Constitución, Manuel de la Peña y Peña reasume el poder Ejecutivo en calidad de provisional⁹⁹.

El 2 de febrero de 1848, en Guadalupe, y durante la gestión de Manuel de la Peña se firmó el tratado de paz en el que México perdió Texas y el territorio entre el Nueces y el Bravo, perteneciente en su mayor parte a Tamaulipas, todo el territorio de Nuevo México y toda la Alta California. Un mes después se suspendían las hostilidades en toda la República¹⁰⁰ y se "autoriza al gobernador del Distrito Federal para ejercer las funciones que por las leyes competen al Gobierno Supremo en la administración peculiar del mismo Distrito, así como para acordar las medidas que sean necesarias, en todos los casos en que no pueda esperarse, sin daño del servicio público, la resolución de dicho Supremo Gobierno,..."¹⁰¹. El 30 de mayo de 1848 se dio por terminado el conflicto entre las dos naciones¹⁰².

Todavía en Querétaro, el Congreso nombró a José Joaquín de Herrera (1848 – 1851) como Presidente de la República¹⁰³. En junio, el Congreso dispuso que los Poderes de la Unión se trasladaran nuevamente al Distrito Federal¹⁰⁴. Herrera concluyó su mandato entregando el mando a Mariano Arista (1851 – 1853)¹⁰⁵.

Durante la administración de Arista se introdujeron cambios en las Secretarías de Relaciones y Justicia, fundamentalmente se trasladó la responsabilidad del

⁹⁶ 13 de octubre de 1847. *El presidente de la Suprema Corte de Justicia, en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo a la nación mexicana. Ibíd.*, Tomo XIII pp. 22 a la 24.

⁹⁷ 10 de noviembre de 1847. *Se fija día para la elección de presidente interino que hará el Congreso General y el Decreto del Congreso del 11 de noviembre de 1847. Declara Presidente de la República al general D. Pedro María Anaya. Op.Cit.*, Dublan y Lozano. Tomo V. p. 305.

⁹⁸ Artículo 98. Mientras se hacen las elecciones de que hablan los artículos anteriores, el presidente de la Corte Suprema de Justicia se encargará del Poder Ejecutivo.

⁹⁹ Decreto del 7 de enero de 1848. *En que se encarga del Supremo Poder Ejecutivo de la República al Excmo. Sr. D. Manuel de la Peña y Peña; y la Circular de 9 de enero de 1848. Avisando haber tomado posesión de la Presidencia de la República, el Excmo. Dr. D. Manuel de la Peña y Peña, y el nombramiento de Ministro de Relaciones hecho en el Excmo. Sr. D. Luis de la Rosa, con continuación del cargo de Hacienda y el Excmo. Sr. D. Pedro María de Anaya, para el de Guerra. Ibíd.*, Tomo V. pp. 336 y 338.

¹⁰⁰ 9 de marzo de 1848. *Convenio militar para la suspensión de hostilidades. Ibíd.*, Tomo V. pp. 360 y 361.

¹⁰¹ Decreto de 28 de marzo de 1848. *Se autoriza al gobernador del Distrito Federal para ejercer las funciones que por ley le competen al Gobierno Supremo en la administración del mismo Distrito. Ibíd.*, Tomo V. pp. 350 y 351.

¹⁰² 30 de mayo de 1848. *Tratado de paz, amistad y lmites entre la República Mexicana y los Estados Unidos del Norte. Ibíd.*, Tomo V. pp. 367 a la 379.

¹⁰³ Decreto de 30 de mayo de 1848. *Se declara Presidente de la República al general D. José Joaquín de Herrera. Ibíd.*, Tomo V. pp. 380 y 381.

¹⁰⁴ Decreto de 6 de junio de 1848. *Sobre traslación de los Supremos Poderes al Distrito Federal, y facultades que se conceden al Poder Ejecutivo. Ibíd.*, Tomo V. p. 381.

¹⁰⁵ Decreto de la Cámara de Diputados del Congreso General de 9 de enero de 1851. *Se declara Presidente Constitucional de la República al general D. Mariano Arista. Ibíd.*, Tomo VI. p. 6.

TESIS
 FALLA DE ORIGEN

gobierno político y económico del Distrito Federal del Ministerio de Relaciones Exteriores, Gobernación y Policía al Ministerio de Educación y Justicia, Negocios Eclesiásticos, Instrucción Pública e Industria; y dejó bajo la responsabilidad del Ministerio de Relaciones la conservación de los canales, puentes, calzadas, nivelación y alineamiento de la capital, y la dirección de las obras públicas e hidráulicas del Distrito¹⁰⁶.

Su gobierno nunca tuvo el respaldo de los conservadores, ni de los moderados, ni de los liberales se movía entre las tres facciones pero no convencía a nadie. Las grandes penurias de la hacienda para sacar los asuntos básicos del país frenaban cualquier iniciativa. La lucha por el poder de los diferentes grupos no había cesado, sino más bien se había intensificado; el fantasma de Santa Anna, a pesar del conflicto con los Estados Unidos de Norteamérica, estaba muy presente. El Congreso se enfrascaba en interminables discusiones sin lograr los anhelados recursos públicos para atender las necesidades más apremiantes y Arista se lo hacía saber; en una situación desesperada se dirigió al Congreso para solicitar los apoyos o las facultades extraordinarias para conseguir los recursos públicos sin lograr eco, por lo que dimitió al cargo de Presidente, mismo que le fue aceptado por el Congreso¹⁰⁷.

Con la renuncia de Arista a la Presidencia de la República se hizo cargo del Poder Ejecutivo el presidente de la Suprema Corte de Justicia, Juan Bautista Ceballos (1853)¹⁰⁸. El movimiento de Guadalajara de 1852 promovido por el coronel José María Blancarte, convocó a un Congreso extraordinario y en el que se nombró a José López Uruga como general del ejército renegado, situación que se mantendría en tanto Santa Anna ocupara de nuevo la Presidencia. Ante este hecho Ceballos pactó con Manuel Robles y Uruga el término de un año, improrrogable, para lanzar la convocatoria de un nuevo Congreso Constituyente; mientras esto sucedía Ceballos continuaría en el mando pero de no aceptarlo estos militares elegirían al depositario del Poder Ejecutivo. Como era de esperarse Ceballos no aceptó, y nombraron en su lugar al general Manuel María Lombardini (1853)¹⁰⁹, quien permaneció en el cargo hasta la llegada de Santa Anna, quien estaba exiliado.

Una vez en México, Santa Anna tomó posesión del Ejecutivo el día 20 de abril de 1853¹¹⁰. A los dos días publicó las *Bases para la administración de la República*¹¹¹

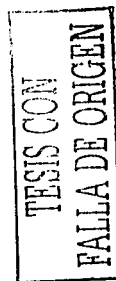
¹⁰⁶ Decreto de gobierno de 24 de agosto de 1852. Reglamento y planta de los Ministerios de Educación y Justicia. *Ibid.*, Tomo VI. pp. 239 a la 244.

¹⁰⁷ Decreto del Congreso de 6 de enero de 1853. Se admite al general D. Mariano Arista la renuncia que hace a la Presidencia de la República. *Ibid.*, Tomo VI. pp. 291 y 292.

¹⁰⁸ Decreto de la Cámara de Diputados. Se declara Presidente Constitucional de la República al C. Juan Bautista Ceballos. 6 de enero de 1853. *Ibid.*, Tomo VI. p. 292.

¹⁰⁹ Comunicación del Ministerio de Relaciones de 8 de febrero de 1853. Se nombra al general D. Manuel María Lombardini depositario del Poder Ejecutivo. *Ibid.*, Tomo VI. p. 314.

¹¹⁰ Decreto del gobierno de 17 de marzo de 1853. Se declara Presidente de la República al general D. Antonio López de Santa Anna; Decreto del Gobierno de 18 de abril de 1853. Establece el



en las que señaló que para el despacho de los negocios habría cinco secretarios de Estado: Relaciones Exteriores; de Relaciones Interiores, Justicia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública; Fomento, Colonización, Industria y Comercio; Guerra y Marina; y Hacienda.

El 12 de mayo de 1853 decretó dos artículos adicionales a las Bases en el que se establecía la Secretaría de Estado y de Gobernación, y la denominación de las Secretarías de Estado: Relaciones Exteriores; Gobernación; Justicia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública; Fomento, Colonización, Industria y Comercio; Guerra y Marina; y Hacienda y Crédito Público¹¹². Se estableció un Consejo de Estado compuesto de veintiún personas distribuidas en cinco secciones para apoyar los dictámenes que les solicitaran de cada ministerio, siendo elegidos sus miembros por el Presidente de la República; dejando en receso las legislaturas de los Estados y territorios, regresando a su antigua condición aquellos que se hubiesen constituido bajo una nueva forma política, esperando todos a la publicación de una nueva Constitución.

Conforme a lo dispuesto en las Bases el 26 de abril se formó el Consejo de Estado y en los siguientes meses se le dieron todas las atribuciones necesarias para su operación¹¹³. En mayo se designaron los ramos correspondientes a cada ministerio¹¹⁴, quedando bajo la responsabilidad de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio la atención, entre otras cosas, de los caminos, canales y todas las vías de comunicación de la República.

Para el gobierno del Distrito Federal se dictaron varios instrumentos jurídicos para retornarle la gobernabilidad tras los sucesos de la invasión norteamericana, entre los que sobresalen: el decreto sobre la organización del Ayuntamiento de México¹¹⁵ en tanto se determinaba la manera de nombrar a sus autoridades; la ordenanza provisional del Ayuntamiento¹¹⁶ que regulaba la organización; se fijaron nuevos límites al Distrito de México; se reglamentó el ramo municipal de obras

ceremonial para la toma de posesión de la Presidencia de la República; y 19 de abril de 1853. Se adiciona el decreto anterior. Ibid., Tomo VI. pp. 329 a la 330; pp. 363 y 364; y 365.

¹¹¹ *Decreto del Gobierno de 22 de abril de 1853. Bases para la administración de la República. Ibid., Tomo VI. pp. 366 a la 368.*

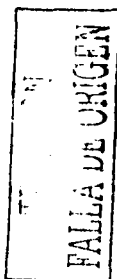
¹¹² *Ministerio de Relaciones. 12 de mayo de 1853. Decreto que adiciona a las Bases para la administración de la República. Archivo General de la Nación. Gobernación. 1 foja.*

¹¹³ *Decreto del Gobierno de 26 de abril de 1853. Formación del Consejo de Estado; Decreto del gobierno de 17 de junio de 1853. Reglamento del Consejo de Estado; Decreto del Gobierno de 4 de agosto de 1853. Sobre tratamiento, uniforme y sueldo de los consejeros de Estado; Decreto del Gobierno de 2 de septiembre de 1853. Declaración de Consejeros Honorarios de Estado; Decreto del Gobierno de 5 de septiembre de 1853. Arreglo de la Secretaría del Consejo de Estado; y el Decreto del Gobierno de 5 de septiembre de 1853. Se aumenta el número de consejeros suplentes Dublan y Lozano. Tomo VI. Op. Cit., p. 378; pp. 530 a la 533; pp. 628 y 629; p. 659; pp. 660 y 661.*

¹¹⁴ *Ministerio de Relaciones Exteriores, 17 de mayo de 1853. Decreto, se designan los ramos correspondientes a cada Ministerio. Ibid., Tomo VI. pp. 405 y 406.*

¹¹⁵ *Decreto de Gobierno de 2 de mayo de 1853. Sobre organización del Ayuntamiento de México. Ibid., Tomo VI. p. 385.*

¹¹⁶ *Decreto de Gobierno del 2 de mayo de 1853. Ordenanza Provisional del Ayuntamiento de México. Ibid., Tomo VI. pp. 385 a la 390.*



públicas¹¹⁷; y se puso bajo la responsabilidad del Ministerio de Fomento los ramos de empedrados, limpias de atarjeas y zanjas, construcción y conservación de acueductos y cañerías, puentes, calzadas, paseos, desagüe, alineamiento de calles y demás obras de la capital¹¹⁸.

En materia de transporte, en el Distrito Federal se definieron los fondos consignados al Ayuntamiento¹¹⁹ en donde se debían pagar contribuciones sobre carruajes, carros y bestias por el simple hecho de existir en la capital o transitar en ella. En lo que se refiere al tema que nos ocupa, se dividieron los carruajes de alquiler en cinco clases, obligados a pagar una cuota fija por cada uno mensualmente conforme a la siguiente clasificación:

"Primera clase: carruajes de plaza estacionados en los sitios públicos de la ciudad para su servicio interior, doce pesos cinco reales.

Segunda clase: carruajes de plaza estacionados en los establecimientos particulares, once pesos.

Tercera clase: carruajes para viajes a los alrededores de la ciudad y estacionados en sus sitios públicos, los que pagarán las cuotas que siguen:

- Cada uno de los que tenga hasta seis asientos, diez pesos;
- Cada uno de los que tengan de más de seis hasta doce asientos, doce pesos;
- Cada uno de los que tengan más de doce asientos, quince pesos;

Cuarta clase: carruajes destinados como los anteriores y estacionados en los establecimientos particulares pagarán las siguientes:

- Cada uno de los que tengan hasta seis asientos, ocho pesos;
- Cada uno de los que tenga más de seis hasta doce, diez pesos;
- Cada uno de los que tengan más de doce asientos, doce pesos;

Quinta Clase: carruajes de camino para viajes de grande distancias,

- Cada una de las diligencias, ómnibus o cualquiera otro carruaje comprendido en esta clasificación, para tener derecho de paso por las calles de la ciudad, sea que lo haga una sola vez al día diariamente, o en ocasiones determinadas o indeterminadas, pagará al mes tres pesos¹²⁰.

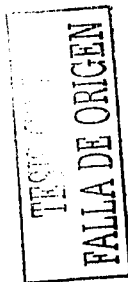
Los únicos carros y caballos exentos de esta contribución eran los pertenecientes al Presidente de la República, los secretarios del despacho, los representantes de las naciones extranjeras, el gobernador del Distrito, los generales, jefes y oficiales del ejército y demás milicias en activo; los curas, vicarios y sus auxiliares; los de los correos y postillones; los de los administradores de rentas e individuos al servicio de los resguardos; los de los ingenieros y sobrestantes de caminos y los

¹¹⁷ 2 de septiembre de 1854. Reglamento expedido por el Ministerio de Gobernación para el ramo Municipal de Obras Públicas. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 296 a la 311.

¹¹⁸ Decreto del Gobierno del 30 de enero de 1855. Se pone a cargo del Ministerio de Fomento los Ramos de Empedrados, Limpias de Atarjeas, Zanjas y otros. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 396 a la 397.

¹¹⁹ Decreto del Gobierno de 3 de octubre de 1853. Sobre fondos municipales. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 701 a la 707.

¹²⁰ *Ibid.*, Tomo VII. pp. 702 y 703.



pertenecientes a los hospitales. Por último, cabe señalar que todas estas leyes fueron anuladas posteriormente¹²¹.

Los grupos políticos del país se oponían a la administración de Santa Anna encabezando diferentes movimientos. El descontento alcanzó su mayor fuerza cuando el general Juan Álvarez, anciano de 74 años, y el general Ignacio Comonfort reunidos en el rancho de la Providencia junto con otros hombres, redactaron los artículos de un Plan para derrocar a Santa Anna. El 1° de marzo de 1854 promulgaron el Plan de Ayutla con buena aceptación por los pueblos del sur. Santa Anna se puso al frente del ejército para combatir a los rebeldes. La campaña militar de Santa Anna fue como siempre un fracaso, por primera vez podemos señalar que el país estaba realmente sumido en una revolución, la participación y la adhesión de los departamentos y los pueblos fue sin lugar a dudas lo que terminó por convencer a Santa Anna de lo inútil que resultaba su actitud despótica y el terrorismo que sembraba como forma de mantener su posición.

Los rumores sobre su salida dieron como objeto la publicación de un desmentido el 2 de agosto, acusando a los detractores del orden de que el presidente fuese a salir de forma precipitada¹²², el 8 de agosto se anuncia su salida a Veracruz para atender personalmente el restablecimiento del orden¹²³, y el mismo día salió de la capital rumbo a Veracruz, pero no a atender los asuntos de los rebeldes, sino para huir embarcándose rumbo al exilio, dejando en su lugar un triunvirato para sustituirle¹²⁴, compuesto por el Presidente del Supremo Tribunal, Ignacio Pavón, y los generales Mariano Salas y Martín Carrera y como suplentes los generales Rómulo Díaz de la Vega e Ignacio Mora y Villamil, quedando al mando el general Martín Carrera (1855)¹²⁵. Este último permanecería hasta el 11 de septiembre de 1855, cuando renunció a la Presidencia por las presiones ejercidas en su contra por considerar que su gobierno era ilegítimo quedando acéfalo el gobierno, hasta la llegada de Juan Álvarez (1855).

Este último ocupó la primera magistratura por espacio de dos meses, renunciando a este privilegio por considerarlo muy por encima de sus posibilidades, por lo que argumentando problemas de salud y apoyado en las facultades extraordinarias de que estaba investido por el Plan de Ayutla, nombró como sustituto al general

¹²¹ Decreto del Gobierno de 12 de octubre de 1855. Se derogan las leyes y decretos que se expresan, relativas al Ayuntamiento de la Capital. *Ibid.*, Tomo VII. p.572.

¹²² Circular del Ministerio de Justicia de 2 de agosto de 1855. Se desmiente la salida del Presidente de la República. *Ibid.*, Tomo VII. p.552.

¹²³ Circular del Ministerio de Justicia de 8 de agosto de 1855. Se anuncia la salida del Presidente de la República. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 552 y 553.

¹²⁴ Decreto del Gobierno de 8 de agosto de 1855. Se nombra triunvirato para sustituir al Presidente de la República. *Ibid.*, Tomo VII. p. 553. Decreto del gobierno de 9 de enero de 1856. Se manda encauzar a D. Antonio López de Santa Anna. Tomo VIII. pp. 16 y 17.

¹²⁵ Decreto de la Junta de Representantes de los Departamentos de 15 de agosto de 1855. Se declara Presidente Interino de la República al general D. Martín Carrera. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 553 y 554.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

Ignacio Comonfort (1855 – 1857)¹²⁶. En su gobierno como Presidente sustituto se instaló el 17 de febrero, el Congreso Constituyente¹²⁷, y en tanto se tenía una nueva Constitución dispuso Comonfort que siguiera trabajando el Consejo de Gobierno con algunos cambios en sus miembros¹²⁸ y decretó el *Estatuto orgánico provisional de la República mexicana* en tanto estaba disponible la nueva Constitución.

Mediante este *Estatuto*, quedaba al frente de la administración general de la República el Presidente, pudiendo obrar discrecionalmente cuando así fuese necesario para garantizar la tranquilidad pública y la marcha de los asuntos exteriores, auxiliado por los ministros de Relaciones Exteriores, Gobernación, Justicia, Fomento, Guerra y Marina. Con relación a los gobernadores de los Estados su designación correspondía única y exclusivamente al Presidente.

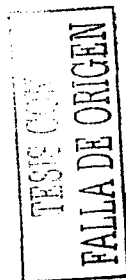
En los años de 1836 a 1857 ocuparon los cargos de gobierno relacionados con el Distrito Federal¹²⁹ setenta y un autoridades: veinticinco Gobernadores del

¹²⁶ *Decreto del gobierno de 8 de diciembre de 1855. Se declara Presidente sustituto de la República a D. Ignacio Comonfort; y la Comunicación del Ministerio de Relaciones de 11 de diciembre de 1855. Se anuncia que ha tomado posesión del gobierno el Presidente sustituto de la República. Ibid., Tomo VII. p. 629 y 630.*

¹²⁷ *Circular del Ministerio de Gobernación de 20 de febrero de 1856. Se anuncia la instalación del Congreso Constituyente. Ibid., Tomo VIII. p. 121.*

¹²⁸ *Decreto del Gobierno de 12 de mayo de 1856. Nombramiento de varios individuos para formar el Consejo de Gobierno. Ibid., Tomo VIII. pp. 168 y 169.*

¹²⁹ Durante el gobierno de Justo Corro fueron Gobernadores del Distrito Federal: José Gómez de la Cortina, 6 de octubre de 1835; José Manuel Fernández Madrid, 12 de octubre de 1836; y Francisco García Conde, 21 de octubre de 1836. En ese mismo periodo fueron Gobernadores del Departamento de México: Luis Gonzaga Vieyra, 21 de febrero de 1837; Antonio de Icaza (prefecto del Distrito de México), 21 de octubre de 1837; y Mariano Paz y Tagle (prefecto del Distrito de México), 18 de marzo de 1837. Durante el gobierno de Anastacio Bustamante fueron Gobernadores del Departamento de México: Luis Gonzaga Vieyra, 21 de febrero de 1837; Mariano Paz y Tagle (prefecto del Distrito de México), 18 de marzo de 1837; Luis Gonzaga Vieyra, 19 de octubre de 1837; José María Icaza (prefecto del Distrito de México), 9 de noviembre de 1837; Agustín Vicente Eguía, mayo de 1838; Luis Gonzaga Vieyra, junio de 1838; José Fernández de Peredo (prefecto del Distrito de México), 5 de diciembre de 1838; José María Icaza (prefecto del Distrito de México), 4 de enero de 1839; Luis Gonzaga Vieyra, 8 de enero de 1839. En el gobierno de Santa Anna fueron gobernadores del Departamento de México: José María Icaza (prefecto del Distrito de México), 4 de enero de 1839; y Luis Gonzaga Vieyra, 8 de enero de 1839. Durante el gobierno de Anastacio Bustamante fueron gobernadores del Departamento de México: Tomás de Castro (prefecto del Distrito de México), 19 de septiembre de 1839; Miguel González Calderón (encargado del gobierno del Departamento de México), 11 de enero de 1840; Luis Gonzaga Vieyra, marzo de 1840; Antonio Diez de Bonilla (prefecto del Distrito de México), 27 de julio de 1840; José Fernández de Peredo (prefecto del Distrito de México), diciembre de 1840; Esteban Villalba (prefecto del Distrito de México), 1° de enero de 1841; y Francisco Ortiz de Zárate, 19 de septiembre de 1841. Durante el gobierno de Francisco Javier Echeverría fueron gobernadores del Departamento de México: Esteban Villalba (prefecto del Distrito de México), 1° de enero de 1841; Francisco Ortiz de Zárate, 19 de septiembre de 1841; Luis Gonzaga Vieyra, 9 de octubre de 1841; Antonio Diez Bonilla (prefecto del Distrito de México), 7 de octubre de 1841; Durante el gobierno de Santa Anna fueron gobernadores del Departamento de México: José María Icaza (prefecto del Distrito de México), 1° de febrero de 1842; Mariano Paredes y Arrillaga, 6 de marzo de 1843; Valentín Canalizo, 18 de marzo de 1843; Manuel Rincón, 3 de octubre de 1843. En el gobierno de



Departamento de México, un encargado del gobierno del Departamento de México, 23 gobernadores del Distrito Federal, 20 prefectos del Distrito de México, un general en jefe de las fuerzas de la capital, y un comandante general de México y jefe del ejército de la capital.

En estos años, como podemos observar, de intensas luchas internas y externas, el gobierno de la ciudad de México pasó de autoridad en autoridad desequilibrando la vida de sus habitantes y de las incipientes instituciones públicas. La metrópoli quedó sujeta a los vaivenes políticos anteriormente descritos y con pocas posibilidades de incorporarse a las nuevas tecnologías que desde finales del siglo XVIII estaban dando importantes avances en la construcción y consolidación de las naciones extranjeras en franco desarrollo y expansión política, económica y social apoyados, entre otras cosas, de los avances tecnológicos de los caminos de fierro.

Valentín Canalizo fueron gobernadores del Departamento de México: Manuel Rincón, 3 de octubre de 1843; Ignacio Inclán, 3 de diciembre de 1843; Antonio Diez de Bonilla (prefecto del Distrito de México), 8 de abril de 1844. En el gobierno de Santa Anna fue gobernador del Departamento de México, Manuel Rincón, julio de 1844. En el gobierno de José Joaquín de Herrera fueron gobernadores del Departamento de México: Francisco Ortiz de Zárate (prefecto del Distrito de México), 16 de diciembre de 1844; Manuel Reyes Veramendi (prefecto del Distrito de México), 13 de junio de 1845; Francisco Ortiz Zárate (prefecto del Distrito de México), 3 de julio de 1845; Mucio Barquera, 28 de agosto de 1845. En el gobierno de Mariano Paredes fueron gobernadores del Departamento de México: Nicolás Bravo, 19 de marzo de 1846; Antonio Diez de Bonilla (prefecto del Distrito de México), 20 de marzo de 1846; Manuel Lozano (prefecto del Distrito de México), 4 de abril de 1846; Luis Gonzaga de Chavarri, 20 de abril de 1846. Durante el gobierno de José Mariano Salas fueron gobernadores del Departamento de México: José Gómez de la Cortina, 19 de agosto de 1846; y fueron gobernadores del Distrito Federal José Gómez de la Cortina 1° de septiembre de 1846; Agustín Buenrostro, 18 de octubre de 1846; Lázaro Villamil, 21 de octubre de 1846; Pedro María Anaya, 14 de noviembre de 1846; José Guadalupe Covarrubias, 9 de diciembre de 1846. Durante el gobierno de Valentín Gómez Fariás fueron gobernadores del Distrito Federal: Vicente Romero, 25 de diciembre de 1846; y Juan José Baz, 13 de enero de 1847. En el gobierno de Santa Anna fueron gobernadores del Distrito Federal: Ignacio Trigueros, 24 de marzo de 1847; José Ignacio Gutiérrez, 3 de junio de 1847; Manuel María de Lombardini, (General en jefe de las fuerzas de la capital), 29 de junio de 1847; Miguel Cervantes, 3 de agosto de 1847; José María Tornel, 23 de agosto de 1847; José Joaquín de Herrera (Comandante general de México y Jefe del ejército de la capital), 26 de agosto de 1847; Manuel Reyes Veramendi, 16 de septiembre de 1847. Durante el gobierno de Pedro María Anaya fue gobernador del Distrito Federal: Francisco Suárez Iriarte, 25 de diciembre de 1847. Durante el gobierno de Manuel de la Peña y Peña fue gobernador del Distrito Federal: Juan María Flores y Terán, 6 de marzo de 1848. Durante el gobierno de José Joaquín de Herrera fueron gobernadores del Distrito Federal: José Ramón Malo, 4 de noviembre de 1848; Pedro Jorrín, 12 de mayo de 1849; Pedro María Anaya, 10 de julio de 1849; y Miguel María Azcárate, 2 de enero de 1850. En el gobierno de Santa Anna fueron gobernadores del Distrito de México: Antonio Diez de Bonilla, 16 de febrero de 1854; Martín Carrera, 15 de noviembre de 1854; y Rómulo Díaz de la Vega, 19 de diciembre de 1854; y para el gobierno del Distrito Federal: Antonio Diez de Bonilla, 20 de agosto de 1853. En el gobierno de Ignacio Comonfort fue gobernador del Distrito de México, Juan José Baz, 30 de noviembre de 1855 y gobernador del Distrito Federal, Agustín Alcérreca, 13 de octubre de 1857. Por último, cabe señalar que sólo estamos marcando los cambios de funcionarios, pues algunos presidentes mantuvieron a los designados por otros gobiernos ya sea durante todo su mandato o durante un tiempo. *Op. Cit., México a través de los Informes... La ciudad de México.* Tomo I. pp. 101, 119, 135, 143, 147, 153, 171, 187, 201, 211, 219, 231, 235, 249, 259, 267, 345 y 417.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Los esfuerzos por mantener en funcionamiento los servicios básicos para conservar su orden por momentos tuvieron grandes quebrantos. En el año de 1840 la estructura del ayuntamiento de la capital estaba compuesta de 21 comisiones: Diputación de Hacienda; Hospitales; Paseos; Pesas y Medidas; Sorteo de Milicias; Coches de Providencia; Calzadas y Caminos; Educación y Escuelas Públicas; Corredores del Comercio; Empedrados, Embanquetados y Atarjeas; Cárceles; Mercados; Alumbrado; Temporalidades; Aguas, Ríos y Acequias; Asistencia a la Lotería; Teatro y Diversiones Públicas; Fiscal de Secretarías; Aseo, Limpieza de Calles y Barrios; Ornato de Ciudad y Cementerios; y Cumplimiento de Bandos de Policía.

2. El transporte público de pasajeros y los caminos de fierro (1810 – 1857)

2.1 La cartilla de policía para el más puntual servicio público de coches de providencia de 31 de diciembre de 1825¹³⁰

Durante la gestión del primer presidente del México Independiente, Guadalupe Victoria, la Comisión de Hacienda del Distrito Federal estuvo sesionando para el arreglo de los diferentes ramos que componían la administración. Para atender el ramo de coches de providencia se definió el *Plan de arreglo que piensa poner el ramo de coches de providencia y de la cartilla de policía para el más puntual servicio público de los mismos*. Una vez aprobado por los miembros de la Comisión el entonces gobernador Francisco Molinos del Campo (1825 – 1826) publicó por bando de 24 de diciembre de 1825 los diez puntos acordados por la Comisión.

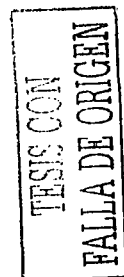
"1. Cualquier persona que quiera poner coches en los sitios públicos para fletarlos por horas, deberá pedir y obtener el permiso de la Comisión del mismo excelentísimo Ayuntamiento encargada de este ramo, la que se le dará por escrito, anotando las obligaciones a que debe sujetarse, firmando el comisionado, el tesorero y el contador.

"2. Se exigirá por la licencia la cantidad de diez pesos mensuales, que se pagarán adelantados en lugar de los dieciséis que hoy se pagan al contratista, y suprimiéndose pensión de medio real diario que se paga al administrador.

"3. Estas cantidades se pagarán en la tesorería del excelentísimo Ayuntamiento, tomándose razón por su contaduría donde se llevará la cuenta de cargo y data del ramo general.

"4. En la revista mensual que previene el reglamento de policía de coches, se acreditará el pago general de la pensión adelantada, y hasta que no esté

¹³⁰ *Cartilla de policía para el mas puntual servicio público*. México. 1826. Imprenta de la Federación en Palacio. 18 páginas.



satisfecha, no se dará pase por la Comisión para que continúen en el uso de la licencia.

"5. Desde que el coche se pusiera en el sitio, estará sujeto a todas las leyes de policía y a las reglas a que por la naturaleza de este mueble que sirve a la comunidad pública se sujetó a los dueños al tiempo de concederles la licencia, dándoseles un ejemplar de la cartilla.

"6. Se ha de poner un administrador pagado de los fondos que resulten del ramo con el sueldo de un ocho por ciento de la contribución de coches que se recaude por la Tesorería de la ciudad, con reserva de reformarse por el Ayuntamiento cuando lo tenga por conveniente.

"7. Ha de haber dos guardas que se nombren con un peso diario, y la tercera parte de multas que se exijan a los contraventores del ramo.

"8. El administrador y los guardas estarán sujetos en todo al Regidor o Regidores comisionados del ramo, quienes impondrán a los contraventores las penas que se señalen en el reglamento y en los mismos términos que éste previene.

"9. Los empleos de administrador y guardas, se nombrarán por el Ayuntamiento a pluralidad de votos, y cada uno de estos empleos será amovible a voluntad de la misma corporación, con causa y sin ella y sin poder jamás alegar propiedad en caso de ser removidos de sus respectivos destinos.

"10. El administrador hará que todos los cocheros den cuenta exacta y escrupulosa de las casas y parajes donde hubiesen estado desde las seis de la tarde hasta la hora en que se retiren, y de todo pasará un parte detallado a este gobierno antes de las ocho de la mañana, conforme al siguiente modelo:

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Coche núm. | Cochero F. de tal |
| De seis a siete de la noche | Calle |
| Número | |
| De siete a diez | Calle |
| Número | |
| De diez a una | Calle |
| Número | |
| De una a dos | Calle |
| Número | |
| De la una en adelante | En su destino |

"La falta de cumplimiento respecto a esta disposición o la poca exactitud será uno de los más graves cargos al administrador, y a más de las penas que este gobierno creyere justo imponerle, perderá irremisiblemente su destino.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"11.- Y último, la cartilla que hoy rige la policía del ramo, debe ser la misma antigua con las variaciones que se harán en su caso acomodándolas a las circunstancias actuales."¹³¹

El 29 de diciembre del mismo año, se da un aviso al público, para informarle que el bando anterior entraría en vigor a partir del 1º de enero de 1826 y en tanto esto sucedía los interesados podían ponerse de acuerdo con el señor regidor comisionado, Agustín Cardona, y a la Tesorería de los fondos municipales para enterar la pensión que se les designara conforme al artículo 2º del referido bando.

Un día antes de finalizar el año se publica la *cartilla de policía para el más puntual servicio público de coches de providencia* conteniendo 36 artículos, la gran mayoría recuperados del reglamento anterior. En términos generales esta cartilla como resultado de la apertura de los permisos a favor de quien lo solicitara cumpliendo con las obligaciones antes enunciadas, dejaba ya sin efecto la localización exacta de los sitios, siendo solamente consignados el de la plaza mayor, el de la plaza de Santo Domingo y el del Colegio de Niñas, por existir desde la colonia la costumbre de asistir al rosario.

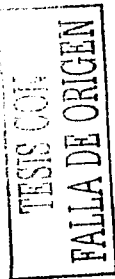
El estado de las unidades, los colores, la numeración, el número máximo de pasajeros, el uso exclusivo para la transportación de personas y no de muebles, la no conducción de enfermos, gente sucia y cadáveres, la revista mensual, etcétera, se habían terminado por consolidar como requisito indispensable y así se mantendrían por el resto del siglo, como lo vamos a poder constatar en los siguientes ordenamientos.

En la preferencia sobre quién tenía derecho a ocupar el coche cuando había dos interesados al mismo tiempo para su alquiler, además de la tradicional forma de definición de quién tomase primero el picaporte de la puerta o la preferencia de las damas, se había adicionado la posibilidad de cuando las condiciones antes descritas se igualaran por alguna circunstancia fuese la suerte la que determinara quién debía tomarlo.

Otro asunto que se consolidó en el ramo ya en el México independiente es el relativo al papel del administrador del ramo para la vigilancia de los coches y sus cocheros; la no autorización para poseer carros propios que lo pusieran en ventaja; el aseo de los cocheros, las sanciones por embriaguez durante las horas del servicio público, y sobre todo la intervención directa del gobierno en la definición de los horarios de atención a los usuarios, como la tarifa autorizada para la prestación de los servicios.

Por último, el mayor de los retos de la autoridad estaba perfectamente definido en los artículos 25 y 34 en los que se señala el combate a la piratería otorgándole una tercera parte de la multa a favor del celador o la persona que lo denunciare presentándolo ante el comisionado del ramo. Y el segundo lo relativo al

¹³¹ Bando de Policía de 24 de diciembre de 1825. Volumen 4201. Expediente 93.



acompañante o *rosquete* en donde se sancionaba al administrador o celador que lo tolerara con seis pesos y al cochero con quince días de grilletes.

2.2 La cartilla de policía para el más puntual servicio público de los coches de providencia del 1° de julio de 1834

En el periodo del gobierno de Antonio López de Santa Anna y siendo Secretario de Relaciones Exteriores e Interiores Francisco María Lombardo, y Gobernador del Distrito Federal José María Tornel, fue nuevamente reformado el reglamento para incorporar algunos conceptos que permitieran a tan próspero establecimiento continuar ofreciendo el servicio público de pasajeros y tratando de enmendar los vicios en los que se había incurrido en los últimos nueve años reiterando algunos de sus más importantes preceptos y sancionando con penas más severas a los infractores de su normatividad.

El 1° de julio de 1834 se publica la *Cartilla de policía para el más puntual servicio público de los coches de providencia*, primer ordenamiento jurídico de la materia del México independiente y de la República Federal, compuestó de 41 artículos, en los que se señalaba que "todos los coches que se hayan de poner en el sitio para el servicio público, deberán ser decentes, cerrados, sin persianas, cortinas y otro adorno que impida que se registren las personas que los ocuparen. No se permitirán los que tenga la pintura dañada ni descascarada, los que no tengan ladillos útiles, llaves de las portezuelas en corriente, ruedas de diferentes colores, amarradas con mecates o reatas, ni tampoco con guarniciones indecentes, ni mulas de diverso color, pues han de ser de un mismo las de cada coche, mansas, hechas al tiro, para evitar las desgracias que de lo contrario podrían ocurrir, no flacas ni viejas inútiles, presentándose el cochero que lo conduzca, con vestido de paño azul y sombrero redondo, no permitiéndose calzoneras ni cerradas ni abiertas; y el que faltare a cualquiera de estos requisitos, pagará la multa de cinco pesos, y se le retirará del sitio hasta que lo reponga"¹³².

Los coches debían colocar el número que se les asignara en la parte interior de la portezuela del lado derecho para su fácil identificación. Para dar el servicio en la plaza principal, en la de Santo Domingo y el Colegio de Niñas podían iniciar desde las siete de la mañana y hasta las diez de la noche, tomándose una hora para comer de dos a tres de la tarde, salvo que se estuviese en servicio. Los carros no podían llevar más de cinco adultos o seis niños y máximo un criado viajando en la tablilla. Como en los anteriores reglamentos se prohibía el traslado de enfermos y de cadáveres salvo que se tratara de un herido por accidente de tránsito. Por regla de urbanidad se daba preferencia a las mujeres o personas de respeto para la ocupación de un coche o aquél que tomara primero la portezuela.

¹³² 1° de julio de 1834. *Cartilla de policía para el más puntual servicio público de los coches de providencia*. Dublan y Lozano. *Op. Cit.*, Tomo II. p. 704.

CON
FALLA DE ORIGEN

Los coches debían presentarse a revista el día primero de cada mes, no siendo feriado, en cuyo caso sería al día siguiente. Aunque esto no excluía que el Comisionado del Ramo o los Celadores lo pudieran hacer en el lugar donde prestan el servicio. Los que sin autorización pusieran a trabajar coches para alquilar en las calles o en las plazas se les cobraba una multa de cincuenta pesos por la primera vez, cien pesos por la segunda y la pérdida de las mulas y el coche por la tercera, siendo los recursos destinados al ramo de empedrados. Las multas sólo podían ser firmadas por el Regidor comisionado para evitar abusos y entregando el dinero a la Tesorería.

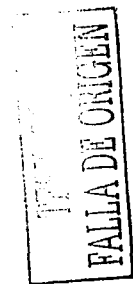
Los cocheros debían presentarse todos los días aseados, debían estar aptos para la prestación del servicio, acomodados con los viajeros, sin vicios de embriaguez ya que si eran sorprendidos se les castigaba con ocho días de grilletes en las obras públicas por la primera vez, dieciséis por la segunda y al arbitrio del juez comisionado por la tercera. Les estaba prohibido negar el servicio aunque se argumentara que las mulas estuviesen cansadas, en cuyo caso debía retirarse del lugar de ascenso aunque si se le sorprendía después de negar el servicio con pasaje levantado en otro lugar debía pagar un peso de multa.

De manera similar a los anteriores reglamentos virreinales se señalaba el paso al que debía conducirse las mulas; la no autorización de cobrar más, bajo ninguna circunstancia; el que antes de abandonar el carro los propietarios lo revisen para evitar reclamaciones posteriores, la innovación está en que el cochero o el lacayo debían revisar si los pasajeros no habían dañado el coche para que se pudiera exigir el daño; no estaba permitido que el cochero abandonara el empleo sin el conocimiento del dueño, ya que éste debía extenderle una carta para que fuese contratado por otro propietario de coches.

En cuanto a la forma de cobro y la tarifa autorizada la Cartilla preveía: "Los coches situados en las plazas y plazuelas, se alquilarán por horas y medias horas, no teniendo lacayo, a razón de cuatro reales cada hora o poco menos de ella, hasta las diez de la noche, y dos reales la media hora, aunque incompleta, de manera que todo viaje chico llegue o no a media hora, hasta la hora puntual, se pagaran cuatro reales; por mas de hora, hasta hora y media, seis; por más de hora y media, hasta dos, un peso; por más de dos horas , hasta la media, un peso dos reales; por más de dos horas y media, hasta las tres cabales, un peso cuatro reales; y así las demás, sin que esta tasa exceda en tiempo alguno sereno o lluvioso"¹³³.

Las personas que pidieren coches con lacayos debían pagar seis reales por hora, de día o de noche, hasta las diez, en la misma proporción que lo anteriormente expuesto. Si algún individuo que viniera solo en el coche y deseaba que el cochero lo esperara debía pagar el importe del tiempo que le haya servido y un peso como señal para que lo esperara dos horas. Los coches estaban autorizados a dar servicio dentro de la ciudad y a una legua de la garita. No estaban obligados

¹³³ *Ibid.*, p. 706.



a brindarlo en aquellos parajes en los que por la noche no hubiese alumbrado. Los coches fletados en la noche tenían una tarifa diferente "un peso por hora desde las diez hasta las doce; y desde esta hora hasta las cinco y media de la mañana, a razón de doce reales, lleve o no lacayo. Los coches pueden tomarse por días y medios días: se entienden por días desde las siete de la mañana hasta las diez de la noche, y por medios días, o desde las siete a la una, o desde las tres hasta las diez de la noche: el estipendio será el de seis pesos por día entero, no llevando lacayo, pues con éste serán siete pesos; por medio día en la mañana veinte reales, y por medio día en la tarde tres pesos: se entiende esta tasa no llevando lacayo; pero si se pidiere, pagarán por el segundo tres pesos cuatro reales. En estas tasaciones se incluye la comida del cochero y bestias"¹³⁴.

La observancia de este reglamento estaba a cargo de un administrador quien estaba apoyado para esta tarea por celadores y otros subalternos, debiendo ser respetado por el cochero y los lacayos. Para ser administrador no se podía poseer coches de providencia en ningún paraje y bajo ninguna circunstancia porque automáticamente lo cesaban del empleo. Los coches autorizados debían pagarle una pensión de diez pesos al administrador y un real para el pago de los barrenderos. Los abusos en los que pudieran incurrir los cocheros como la alteración de tarifa, el mal estado de los coches, el número del coche infractor, el dueño de la unidad, y la falta al trabajo de los cocheros debían ser supervisados por el administrador presentando un parte por la mañana y otro por la tarde al comisionado del ramo. Estaba también bajo su responsabilidad que se alinearan para prestar el servicio obstruyendo lo menos posible la vialidad, en el entendido de que quienes llegaren tarde a ocupar su lugar en la fila debían esperar un turno para poder dar servicio. Esta situación no era obligatoria para el público quien podía fletar el coche que mejor le pareciere, sin que el administrador tratara de influir en la decisión ya que de ser así perdía el empleo. Cualquier otra cosa no prevista en este reglamento y que tuviere que ver con el mejor desempeño del servicio público lo debía reportar al comisionado del ramo para que este estuviese en posibilidad de dictar las medidas correspondientes en el ámbito de su competencia.

Para apoyar en estas tareas al administrador se autorizaron dos celadores pagados por los fondos municipales, quienes debían presentarse con el comisionado del ramo para que diariamente les asignara sus lugares de trabajo. Al igual que el administrador debían levantar un parte de todas las anomalías que presentaran los coches en sus lugares de trabajo y en los espacios de trabajo de sus subalternos para la integración diaria del parte general, sin que tuvieran facultades para aplicar ninguna multa bajo la pena de que si fuesen sorprendidos pagarían dos pesos por la primera vez. Si a pesar de las prohibiciones para prestar servicio público sin licencia el celador no actuara en contra de los contraventores y era sorprendido por la autoridad éste debía pagar de su sueldo la tercera parte de la multa. Estaba prohibido que junto con el cochero viajaran los arrimados llamados *rosquetes*, por lo que si los administradores o celadores no

¹³⁴ *Ibid.*, p. 706

IMPRESO CON
FALLA DE ORIGEN

vigilaban que estos vagos no subieran a los carros debían pagar una multa de seis pesos el administrador y los celadores, y quince días de grilletes en las obras públicas para el cochero.

Los cocheros que ingresaban al servicio obtenían un ejemplar gratuito de esta Cartilla debiéndola traer siempre para que se la facilitaran al pasaje. Si por algún motivo la extraviaban, y esto era detectado en la revista, debían pagar la reposición.

2.3 El bando de policía sobre carreras de coches y caballos de 16 de diciembre de 1846¹³⁵

Durante la administración del gobernador del Distrito Federal, Guadalupe Covarrubias (1846), se decretan medidas para mitigar las “desgracias que acaecen por las carreras de coches y caballos, por la competencia de los cocheros, y por la indiscreción de conducir mulas y caballos sueltos, o sacarlos a asolear en las calles y plazas de una ciudad tan populosa, no son raras, sino demasiado frecuentes;...”¹³⁶.

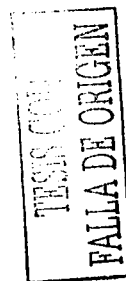
Pero veamos a través de este bando un poco de los problemas que agitan diariamente a la capital. “Siendo más numerosa la concurrencia de gente en las calles principales, desde el toque de las oraciones, hasta las ocho de la noche, ya porque entonces salen los artesanos de sus talleres, ya porque muchas personas acaban de sus quehaceres diurnos y vuelven a sus casas, regresando no pocas de los paseos, se establece por punto general que los carruajes particulares no caminen por las calles principales con precipitación, sino a paso rodado, desde el indicado toque de las oraciones hasta las ocho de la noche. La infracción de esta providencia se castigará con cinco pesos de multa, que pagará el dueño del carruaje, aplicables a los gastos de empedrados.

“La prevención del artículo anterior se observará rigurosamente con respecto a los carruajes que regresan de los paseos, desde la Alameda a la Plaza de Armas, por las calles de San Francisco, Profesa y Plateros, de un lado, y del otro por las de San Andrés, Santa Clara y Tacuba, siendo extensiva la medida de que se trata, a todos los carruajes de otros paseos, como el de la Viga, Belem y otros en los tiempos en los que se acostumbran. Las infracciones será castigada con diez pesos de multa que pagará el dueño del carruaje, aplicables también a gastos de empedrados”¹³⁷.

¹³⁵ Castillo de Velasco. José María del. *Colección de leyes, supremas órdenes, bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal*. pp. 101 y 102. También está en Dublan y Lozano. Tomo V. pp. 236 a la 238.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 101.

¹³⁷ *Ibid.*, pp. 101 y 102.



Los carruajes debían circular por un solo carril dando paso a los peatones y a los caballos; los cocheros de los sitios debían respetar la *Cartilla* y sin conducir a las carreras ni realizar competencias entre ellos para ganarse el paso, pagando los infractores una multa de diez pesos dividida entre los dueños de cada uno de los carruajes.

Al salir cualquier caballo o carruaje de su lugar de encierro debía de auxiliarle una persona que vigilara que en su salida no hubiese persona u obstáculo, ya que si ocasionaban alguna desgracia o delito se harían acreedores a la falta que correspondiese.

Se establecía prohibición de conducir a la carrera caballos, salvo los del ejército en situaciones de servicio, cobrándose una multa de veinticinco pesos. Igualmente estaba restringido el conducir por calles y plazuelas caballos o mulas sueltas pagándose una multa de dos pesos por cada animal sin que se pudiese alegar motivo, además de no estar permitido que se les saque a asolear, bajo la multa de un peso.

Para vigilar el estricto cumplimiento de este bando se autorizaba a los agentes de la policía su vigilancia y en las tardes en las calles principales se ponía una guardia especial.

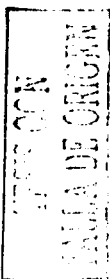
2.4 El bando de policía sobre carruajes de 4 de febrero de 1850¹³⁸

Siendo gobernador del Distrito Federal, Miguel María Azcárate (1850 – 1853) se dispuso, por Bando de febrero de 1850, las medidas para prevenir en la capital los accidentes por el manejo de manos inexpertas de las riendas de las cabalgaduras que tiran de los carruajes; señalando penas de dos a cien pesos de multa al dueño del coche estando o no en el carro; y veinticinco al cochero o cincuenta días de grilletes, además del pago de todos los daños que se pudiesen ocasionar, en el entendido de que si era el dueño el que manejaba las cabalgaduras a él se le aplicaba la mayor de las penas previstas.

Estaba considerado que los carruajes en días festivos debían formarse en una línea sobre los lugares de paseos, el que infringiera esta disposición, la multa para el dueño era de dos a veinticinco pesos y al cochero se le multaba con veinte pesos o cuarenta días de grilletes. La circulación de los carruajes estaba prevista para que se realizara siempre al lado derecho.

En el caso de los carros de transporte y las bestias de carga, debían estar estacionados enfilados, sin invadir las banquetas, ocupando sólo el tiempo preciso para la carga y la descarga bajo las mismas penas que se aplicaban a los demás carros. Si por casualidad en el acto de cargar y descargar se les sorprendía aventando los efectos del carro a la tienda o almacén o viceversa, los dueños de

¹³⁸ *Ibíd.*, pp. 99 a la 100. Hay un ejemplar en Dublan y Lozano Tomo V. pp. 673 y 674.



los almacenes eran también multados con diez pesos y los cargadores con cinco pesos o de ocho a treinta días de grilletes.

Estaba prohibido que los pajes y los cocheros, carretoneros o cargadores se juntaran en grupos en las banquetas estorbando el paso de los peatones, si eran sorprendidos debían pagar una multa de dos a cuatro reales u ocho días de grilletes.

También estaba previsto que los conductores de cualquier tipo de carruaje debían manejar las mulas desde el asiento del coche para evitar cualquier accidente, de no ser así debían pagar una multa de veinte reales o quince días de grilletes. Cualquier tipo de coche o cabalgadura que no se condujere a trote natural en cualquier parte de la ciudad debía pagar una multa de veinte reales o quince días de grilletes.

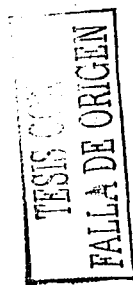
No estaba permitido que se sacaran a las calles las mulas y los caballos para que se asolearan, ni mucho menos que se trataran de amansar fuera de corrales particulares o los potreros fuera de la ciudad.

Estaba considerado que los administradores de los coches de alquiler vigilaran el Reglamento de este ramo y supervisaran a los cocheros en todo lo que este bando les competiera para ser sancionados por las faltas en las que pudiesen incurrir.

Los particulares que, ocupando el carro o una cabalgadura, promovieran o cometieran una falta de las aquí relacionadas estarían sujetos a pagar las multas que conforme a este bando se imponían para los dueños de los carruajes y las cabalgaduras.

2.5 Disposiciones municipales de coches de providencia de enero de 1856¹³⁹

El reglamento de coches de providencia de enero de 1856 se compone de treinta artículos, en éste se rescatan muchos de los preceptos que en los anteriores reglamentos fueron consignados. Desde el primer artículo se advierte el interés de la autoridad por mantener en buenas condiciones los vehículos que prestan el servicio. En éste se señala: "Todos los coches que se hayan de poner en los sitios para el servicio público deberán ser decentes, no estar cerrados con persianas, cortinas, u otro adorno que impida sean vistas las personas que los ocupen: tendrán cada uno pintado el número correspondiente, que se le señale, en lo exterior de las portezuelas y en los faroles, con caracteres bien formados y del tamaño de tres pulgadas, sin adorno alguno. No se permitirán los que tenga la pintura dañada o descascarada, los que tengan los vidrios inútiles, llaves de las portezuelas sin estar en corriente, ruedas de diferentes colores, amarradas con mecates o reatas, ni los que tengan las guarniciones indecentes, o mulas o



¹³⁹ *Ibid.*, pp.103 a la 109.

caballos de diverso color, excepto los carruajes de las inmediaciones, pues han de ser de uno mismo las cabalgaduras de cada coche de los que sirven para la ciudad, mansas y hechas al tiro, para evitar las desgracias que de lo contrario podrían ocurrir, no flacas, ni viejas o inútiles presentándose el cochero que conduzca el coche, con vestido de paño azul y sombrero redondo; y el que faltare a cualquiera de estos requisitos, pagará la multa de cinco pesos y se retirará el coche del sitio, hasta que esté al corriente"¹⁴⁰.

Los coches ofrecían el servicio desde las siete de la mañana hasta las nueve de la noche. Cada coche podía transportar cinco personas adultas o seis niños, sin que se permitiera el uso de estos para el transporte de cadáveres o personas ebrias. Los usuarios debían verificar el estado del coche en su interior para que a la hora de desocuparlo estuviese en las mismas condiciones para la prestación del servicio, de tener algún daño corría por cuenta del fletador.

Los cocheros debían presentarse a trabajar aseados. Tenían que ser muy respetuosos con sus pasajeros. No podía presentarse a trabajar en estado de ebriedad y mucho menos beber durante el servicio, ya que la multa era de ocho días de cárcel por la primera vez, quince por la segunda y un mes de grilletes por la tercera. Les estaba prohibido pedir gratificación alguna por el trabajo independientemente de las condiciones climatológicas, el que se sorprendiera en este acto debía sufrir quince días de arresto. Los cocheros no podían abandonar el trabajo sin avisar al dueño con ocho días de anticipación y éste le incluía en su tarjeta de trabajo los motivos de su separación como referencia, por si trataba de ingresar a laborar nuevamente en el servicio público de coches su nuevo patrón supiese si le convenía o no contratarlo.

El cochero no podía llevar "arrimado o rosquete" por considerarlos unos vagos y malvivientes, el cochero que consintiera esta situación debía pagar cuatro reales u ocho días de arresto. El cochero que estando en servicio lo negara debía pagar una multa de cuatro reales; el que cobrara por su servicio más de lo autorizado debía pagar de multa el equivalente a lo que cobrase de más u ocho días de arresto; el cochero que diera servicio sin que apuntara en la libreta su salida era suspendido por el comisionado, quien a su vez debía informar al administrador principal o a los subalternos para que se respetase el cumplimiento de la sanción.

"Para cuidar de la observancia de este Reglamento, habrá un administrador principal en la Plaza Mayor, un escribiente, dos guardas y tres administradores subalternos, uno en el sitio del Colegio de Niñas, otro en el de Santo Domingo, y otro cerca de Chapultepec, y los días de festividades en las inmediaciones de la capital, se situará este último subalterno en el punto que le designe el comisionado del ramo. Estos empleados estarán todos los días en sus respectivos lugares durante las horas de oficina, que son: en México, de las siete de la mañana a la una, y de las tres de la tarde a las nueve de la noche, y en Chapultepec de las siete de la mañana a los ocho de la noche. El escribiente de la administración

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 103.

principal llevará el apunte de papeletas, listas y demás que se ofrezca; a estos empleados los respetarán los cocheros, obedeciendo sus órdenes, y cualquiera falta que se advierta, se castigará por el comisionado del ramo, conforme a su gravedad"¹⁴¹.

Los empleados anteriormente señalados no podían poseer coches de alquiler en ningún lugar bajo la pena de perder el empleo. El administrador y sus subalternos tenían la obligación de hacer cumplir el reglamento. Por la noche el celador o guardia de los sitios de coche pasaba lista a los coches para saber cuántos había y cuántos viajes se habían realizado, informando puntualmente al administrador de todo lo sucedido.

"En los wagones y demás carruajes que se fletan por las inmediaciones de la capital se pagará a dos reales el asiento, entendiéndose sólo para Tacubaya o Guadalupe, por ser lugares fáciles para retorno, pues para los otros serán de cuatro reales: para poder salir una sola persona, pagará dos asientos, y si en el tránsito se presentare otro o más pasajeros, no podrá impedirlo la persona que haya tomado el carruaje, ni menos se eximirá de pagar sus dos asientos: asimismo, ningún pasajero podrá exigir que los conductores lo lleven a su casa, pues la obligación de ellos es llevarlos al sitio establecido. Por ningún motivo podrá alterarse el precio establecido de dos reales a cada asiento, entendiéndose hasta las seis de la tarde: después de esta hora hasta las ocho de la noche cobrarán cuatro reales y de esta en adelante a peso; pero deberán advertir los cocheros a las personas que los ocupen en estas últimas horas lo que deben pagar, cobrando siempre al tiempo que tomen los asientos"¹⁴².

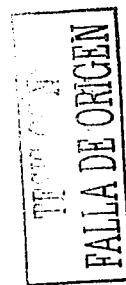
A parte de los derechos que se pagaban anualmente para poder dedicarse a este negocio los carruajes debían pagar dos pesos un real al administrador para los gastos de papeleta. Debían circular por las noches con los faros encendidos. Además de lo anterior, debía llevar un letrero que dijera *Para las inmediaciones de la capital*, quedando obligados a portar la cartilla con todos estos requisitos que se les entregaba de forma gratuita para la primera vez, y en caso de extravío o de no traerla en la revisión mensual de la unidad debían pagar su reposición.

2.6 Los caminos de fierro

Si bien no es el interés central de este trabajo desarrollar el tema de ferrocarriles, no podemos dejar de mencionar la fuerte influencia de los mismos en el desarrollo de las comunicaciones y los transportes del país y por supuesto de la ciudad capital, este hecho marcó para siempre la nueva era de transporte en el territorio nacional ligada fuertemente a los caminos de fierro. El desarrollo económico, político, social y cultural que las nuevas tecnologías en materia de transportes de carga y pasajeros, urbanos y suburbanos aportaban transformarían de manera

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 107.

¹⁴² *Ibid.*, pp. 107 y 108.



rápida y sensible todas las relaciones hasta entonces conocidas entre los habitantes de este país. Hecha la siguiente aclaración demos paso a su tratamiento.

La preocupación por dotar a la nación de vías de comunicación que permitieran el desarrollo económico del país y favorecieran la colonización estuvo presente en el ánimo de los hombres de la primera mitad del siglo XIX, a temprana edad del México independiente, el primer Presidente de México, Guadalupe Victoria, expidió el 4 de noviembre de 1824¹⁴³ el primer decreto para convocar a los interesados en presentar un proyecto de comunicación a través del Istmo de Tehuantepec. Si bien no tuvo el eco que se esperaba constituye en sí el primer acto de gobierno para impulsar el desarrollo de las comunicaciones a la altura de las naciones civilizadas.

Al año siguiente, Francisco de Arrillaga comenzaba sus estudios para la construcción de un camino de hierro entre la capital y Veracruz, que le llevaría varios años llevar a feliz término. En 1837, Arrillaga, rico hacendado de origen español, convenció al Presidente Bustamante de las bondades de su proyecto por lo que el 22 de agosto de 1837 mediante decreto le autorizaba a establecer en exclusiva un camino de hierro entre México y Veracruz, con esta autorización publicó el *Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el Puerto de Veracruz a la capital de México*¹⁴⁴.

En términos generales, los catorce artículos de los que se componía el decreto señalaban que se le había concedido el privilegio de explotación por 30 años que correrían a partir de concluida la obra, el plazo máximo de construcción era de 12 años, pero ésta podía causar caducidad si en un plazo de dos años no se iniciaba la obra; la empresa debía utilizar las vías más rectas que pudiese sin afectar los caminos de Puebla, Orizaba y Jalapa; las máquinas quedaban exentas de pago de impuestos de importación, no así los demás implementos que se necesitaren para su construcción; al décimo primer año de operación el concesionario debía pagar 50 mil pesos anuales hasta completar un millón de pesos para mejorar los caminos, por los que esta vía pasara; la empresa debía transportar de forma gratuita la correspondencia pública; la empresa era la única propietaria de las líneas; y por último estaba considerado que el costo de los fletes de México a Veracruz sería de un real por arroba, pagándose de forma proporcional en los puntos intermedios, a excepción del oro y la plata que cubrirían el medio por ciento; los artículos de importación transportados por este ferrocarril de Veracruz a

¹⁴³ *Decreto del Congreso General Constituyente de 4 de noviembre de 1824. Sobre que el gobierno admitirá propuestas para la apertura de una comunicación interoceánica, vía Istmo de Tehuantepec, y para hacer navegables los ríos Alvarado, Pánuco, Bravo y Río Grande de Santiago.* 3 páginas. Hay un ejemplar en la *Colección de Órdenes y Decretos de la Soberana Junta Provisional Gubernativa, y Soberanos Congresos Generales de la Nación Mexicana.* Tomo III. pp. 113 y 114.

¹⁴⁴ Ver Arrillaga, Francisco. *Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el Puerto de Veracruz a la capital de México.* México. Impreso por Ignacio Cumpido. 1837. 112 páginas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Puebla y México tendrían una tarifa distinta pagando de 10 a 11 pesos por carga de cuatro quintales o de 5.5 reales por arroba.

El plan de Arrillaga contaba con el soporte del Presidente y de los gobernadores, quienes apoyarían con personas de los presidios para sacar adelante la obra, incluso en la *Memoria del Ministerio de lo Interior, de 12 de enero de 1838*, José Antonio Romero (1837 – 1838) señalaba con beneplácito la decisión del gobierno, en este documento decía: "Pero lo que más lisonjea la esperanza de nuestra prosperidad, es el establecimiento de caminos de fierro, que influyendo poderosamente sobre todos los ramos de industria y comercio, va sin duda a producir una favorable revolución en los valores y consumos de nuestros productos de todas clases, y a cambiar muy pronto y con ventajas el estado de todas las fortunas y giros del país. Se ha expedido ya patente de privilegio para la apertura y formación de un ferrocarril doble de Veracruz a esta capital, asignado el tiempo de su ejecución, los precios de transporte, y en fin, se han arreglado todas las condiciones que concilien el interés privado con el público, sacando además el tesoro nacional considerables utilidades. Si la divina providencia se digna continuarnos el beneficio de la paz, no pasará mucho tiempo sin que veamos realizado ese y acaso otros diversos caminos de fierro por donde han de venir indefectiblemente los verdaderos elementos de la felicidad y engrandecimiento de nuestra patria, que predijeron y solicitaban con tanto celo los primeros caudillos de su independencia"¹⁴⁵.

Sin embargo, el documento de Arrillaga carecía de todo realismo y objetividad para calcular los costos y las variables a los que estaba sujeto el proyecto, había demasiado optimismo sobre sus alcances. De acuerdo con el concesionario, se colocarían acciones por un valor de tres millones y el resto en el país. La verdad es que nunca logró construirse la empresa porque Arrillaga no logró convencer y conseguir inversionistas para cubrir los 5.5 millones de pesos en los que estaba calculado el plan, además de la terrible situación política por la que atravesaba el país, tampoco convencía a los posibles inversionistas nacionales y extranjeros.

El 1° de marzo de 1842¹⁴⁶, Santa Anna otorgó una concesión a favor de José de Garay para que se establecieran los tramos de ferrocarril y de navegación necesarios para comunicar el Atlántico con el Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec. "El concesionario devengará durante 50 años los derechos de tránsito y durante 60 tendrá el privilegio exclusivo de explotar los servicios de transporte mediante el manejo de buques y carros de vapor, fijando por fletes una cuota equitativa, y adquirirá en propiedad, cedidos por el gobierno, todos los terrenos baldíos comprendidos en 10 leguas de cada lado de la vía de tránsito. En 1846, después de haber obtenido prórrogas y auxilios adicionales, José de Garay cedió sus derechos de concesión a los ingleses Schneider, Manning y Mackintosh,

TEXTO CON
FALLA DE ORIGEN

¹⁴⁵ *Memoria del Ministerio de lo Interior de la República Mexicana*. p. 17.

¹⁴⁶ *Decreto del Gobierno de 1° de marzo de 1842. Privilegio concedido a D. José Garay para abrir una vía de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec*. Dublin y Lozano. *Op. Cit.*, Tomo IV. pp. 120 a la 122.

quienes, a su vez, traspasaron sus derechos a los norteamericanos P. A. Hargous y asociados, en 1848¹⁴⁷. Estando reciente el conflicto con los norteamericanos el gobierno dio por concluida la concesión.

El 31 de mayo de 1842¹⁴⁸, el mismo Santa Anna, al ver los pobres resultados, decretó la obligación de la Comisión de Caminos de Perote a Veracruz, para construir un ferrocarril de Veracruz a Río San Juan, quienes se apoyarían para la construcción con doscientos pesos que debían mantener por cuenta del concesionario. Parte del financiamiento se haría con el 2% de derechos de avería sobre los productos que se importasen por la aduana marítima de Veracruz. Como medidas adicionales para apoyar el proyecto se decretó el 8 de junio de 1842¹⁴⁹ la exención de derechos de todos los trenes, carruajes y demás útiles que fuesen necesarios para su construcción. Motivados por este nuevo campo de trabajo el 24 de septiembre de 1842¹⁵⁰ se estableció un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y calzadas bajo el mando del Director General de Caminos, compuesto por los ingenieros inspectores en jefe y seis ingenieros ordinarios, y en julio de 1843, para acercar fondos y continuar su construcción, autorizó la realización de una feria anual en el lugar en donde terminarían las obras¹⁵¹. En 6 años apenas y se construyeron 5 de los 28 Km. de vía; por ello, el gobierno recuperó esta línea y emprendió los trabajos por su cuenta. Ocho años después, el 16 de septiembre de 1850, quedó abierto al tráfico, entre Veracruz y el Molino, en un tramo de 13.6 Km., que sería el primer tramo del ferrocarril mexicano de Veracruz a la ciudad de México.

Nuevamente los pobres avances obtenidos llevaron al gobierno a autorizar un contrato en mayo de 1849 para un ferrocarril de Veracruz a la capital y de ésta a algún puerto del Pacífico, construido en un plazo de 15 años con privilegio exclusivo de cincuenta años en la línea y ramales, además de la exención de todos los derechos, con posibilidad de prorrogarlo por treinta años más, los extranjeros interesados debían renunciar a su nacionalidad y comprometiéndose a publicarlo en los periódicos más importantes de Norteamérica y Europa¹⁵². El 23 de junio de 1850 se publica el tratado celebrado por México y Estados Unidos del

¹⁴⁷ García Benavides, *Op. Cit.*, pp. 94 95.

¹⁴⁸ *Decreto del Gobierno de 31 de mayo de 1842. Se impone a la comisión de acreedores al camino de Perote a Veracruz la obligación de construir un camino de fierro de Perote a San Juan y de sostener en el un presidio.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo IV. pp. 214 y 215.

¹⁴⁹ *Decreto del Gobierno de 8 de junio de 1842. Se declaran libres de derechos, los útiles para el ferrocarril de Veracruz y de los de internación las nuevas diligencias destinadas al servicio público.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.*, Tomo IV. p. 220.

¹⁵⁰ *Decreto del Gobierno de 24 de septiembre e 1842. Se establece un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y calzadas.* *Ibid.*, Tomo IV. p. 273.

¹⁵¹ *Decreto del Gobierno de 13 de julio de 1843. Privilegio de una feria cada año en el final del camino de fierro que se está construyendo desde el puerto de Veracruz hasta el río de San Juan.* *Ibid.*, Tomo IV. p. 496.

¹⁵² *Decreto de 18 de mayo de 1849. Se autoriza al gobierno para contratar un ferrocarril de Veracruz a la Capital y de está a algún puerto del Pacífico.* *Ibid.*, Tomo V. pp. 563 a la 565.

Norte, para la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, que no fue ratificado por el Congreso¹⁵³.

En junio de 1851¹⁵⁴ se estableció una junta para que atendiera la conservación del camino sin mezclarse en las facultativas que eran responsabilidad exclusiva del ingeniero José María Durán, quien era el responsable de la obra. En junio, se manda entregar al ingeniero Durán los derechos de avería para su mantenimiento¹⁵⁵. El 28 de junio de 1852 se determinaron las reglas para la administración de los peajes en los caminos de tierra y fierro¹⁵⁶, derogándose el 24 de enero de 1853¹⁵⁷.

El 1° de octubre de 1852 se aprueban las bases al Conde de la Cortina para la construcción de un ferrocarril desde la capital a Tlalpan pasando Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Ángel¹⁵⁸. El Ministerio de Relaciones, en febrero de 1853 publica la aprobación del contrato para la apertura del Istmo de Tehuantepec a favor de la empresa A. G. Sloo y asociados¹⁵⁹.

Ya bajo la responsabilidad del Ministerio de Fomento se establece, en mayo de 1853, la administración general de caminos y peajes con la responsabilidad de intervenir en todos los caminos con ingenieros para la supervisión y la fijación de las reglas de la recaudación¹⁶⁰. Para junio del mismo año, se establecen las reglas para la administración de los caminos¹⁶¹. En junio de 1853, se exenta a los empleados de los caminos para que sirvan como reemplazos en las fuerzas del ejército por lo valioso de su trabajo para el país¹⁶², y el 25 de julio se dictan las medidas para la formación de los aranceles de los peajes del país y hacer efectivos sus cobros¹⁶³.

¹⁵³ *Tratado de 23 de junio de 1850. El celebrado por los plenipotenciarios de México y los Estados Unidos del Norte, para la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. Ibid., Tomo V. pp. 722 a la 724.*

¹⁵⁴ *Orden del Ministerio de Hacienda de 21 de junio de 1851. Se establece una junta que cuide de la conservación del camino de fierro de Veracruz. Ibid., p. 86. Tomo VI.*

¹⁵⁵ *Orden del Ministerio de Hacienda de 17 de junio de 1851. Se manda entregar a los empresarios del camino de fierro los derechos de avería. Ibid., Tomo VI. p. 84.*

¹⁵⁶ *Decreto del Gobierno de 28 de junio de 1852. Reglas para la administración de peajes. Ibid., Tomo VI. pp. 216 y 217.*

¹⁵⁷ *Decreto del Gobierno de 24 de enero de 1853. Se deroga el de 28 de junio de 1852 sobre peajes. Ibid., tomo VI. pp. 305 y 306*

¹⁵⁸ *Comunicación del Ministerio de Relaciones de 1° de octubre de 1852. Se aprueban las bases presentadas por el Conde de la Cortina para la construcción del ferrocarril de Tlalpan, Tacubaya, etc.. Ibid., Tomo VI. p. 268.*

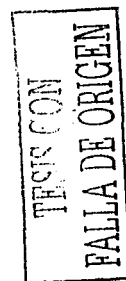
¹⁵⁹ *Decreto del Gobierno de 5 de febrero de 1853. Se aprueba el contrato celebrado para la apertura del Istmo de Tehuantepec. Ibid., Tomo VI. pp. 309 a la 313.*

¹⁶⁰ *Decreto del Gobierno de 10 de mayo de 1853. Se establece una Administración General de Caminos y Peajes. Ibid., pp. 295 y 396.*

¹⁶¹ *Decreto del Gobierno de 15 de junio de 1853. Sobre administración de caminos. Ibid., Tomo VI. pp. 525 y 526.*

¹⁶² *Circular del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1853. Se exceptúa del sorteo a los empleados de caminos. Ibid., Tomo VI. p. 612.*

¹⁶³ *Decreto del Gobierno de 25 de julio de 1853. Sobre caminos. Ibid., Tomo VI. pp. 612 a la 614.*



Por último, demos fin a este apartado con la reseña elaborada en 1857 por Manuel Siliceo (1855 – 1857), ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio del gobierno de Ignacio Comonfort en la *Memoria de Gobierno* sobre el estado que guardaba el rubro de ferrocarriles en esos años.

“Se expidieron tres convocatorias invitando postores que presentasen proposiciones para construir un camino de fierro desde esta capital a la ciudad de Puebla por los Llanos de Apam: otro de Veracruz a Paso de Oveja; y otro desde el puerto de Veracruz hasta uno de los de la República en el Océano Pacífico”.

“A D. Tomás P. Levy, hizo presente que para hacer propuestas respecto del camino de Veracruz a Paso de Ovejas, necesitaba hacer un reconocimiento del terreno por donde debía pasar, y calcular así su costo, se le concedió permiso y se dieron las órdenes convenientes para que sus ingenieros pudiesen hacer el indicado reconocimiento, como también el de los terrenos por donde pudiera establecer otra vía de comunicación desde Alvarado a Huatulco.

“Los dos decretos expedidos, uno en 31 de octubre de 1853¹⁶⁴ con su aclaración de 16 de marzo de 1854¹⁶⁵ y el otro en 28 de noviembre de 1853¹⁶⁶ y su prórroga de 26 de junio de 1854¹⁶⁷, concedieron a D. Juan Laurie Rickards privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a México pasando por Puebla y por los Llanos de Apam; y para continuarlo de México a uno de los puertos del Océano Pacífico¹⁶⁸.

“El decreto expedido en 31 de diciembre de 1853¹⁶⁹, concedió al Sr. D. Ignacio Fuentes, privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de México a Ixtlahuaca.

“Por el decreto de 15 de julio de 1854¹⁷⁰, obtuvo privilegio D. Alejandro S. Atocha para otro camino de fierro que partiera de los puntos, Paso o Presidio del Norte en

¹⁶⁴ Decreto del Gobierno de 31 de octubre de 1853. Se concede privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a México. *Ibid.*, pp. 731 a la 733.

¹⁶⁵ Decreto del Gobierno de 16 de marzo de 1854. Aclaraciones sobre la concesión hecha para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a México. *Ibid.*, Tomo VII, pp. 79 y 80.

¹⁶⁶ Decreto del Gobierno de 28 de noviembre de 1853. Se concede privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro. *Ibid.*, Tomo VI, p. 782.

¹⁶⁷ Decreto del Gobierno de 26 de junio de 1854. Se prorroga el plazo para la instalación de la compañía que ha de construir un ferrocarril de Veracruz a uno de los puertos del Pacífico. *Ibid.*, Tomo VII, pp. 220 y 221.

¹⁶⁸ El 2 de agosto de 1855 se declaran nulos los derechos de los decretos de 31 de octubre y de 28 de noviembre. Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1855. Se declara nulo el privilegio concedido por los decretos de 31 de octubre de y 28 de noviembre de 1853 para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a un punto del Pacífico. *Ibid.*, Tomo VII, pp. 551 y 552.

¹⁶⁹ Decreto del Gobierno de 31 de diciembre de 1853. Privilegio exclusivo concedido a D. Ignacio Fuentes para la construcción de un camino de fierro. *Ibid.*, Tomo VII, pp. 892 a la 894.

¹⁷⁰ Decreto del Gobierno de 15 de julio de 1854. Se concede privilegio a D. Alejandro Atocha para construir un camino de fierro en la frontera del Norte. *Ibid.*, Tomo VII, pp. 254 a la 256.

el río Bravo, al puerto de Guaymas, y para que estableciera una línea telegráfica en la extensión del camino".

"El decreto de 23 de noviembre de 1854¹⁷¹, aprobó un contrato con los señores J. B. Moore y socios para la construcción de un ferrocarril al través del territorio de la República, desde la frontera del Norte hasta cualquiera punto del Océano Pacífico, entre los puertos de Altata y el Manzanillo".

"Por decreto de 27 de abril de 1855¹⁷², se concedió privilegio a los mismos Señores Moss hermanos para la construcción de otro camino de fierro, desde el punto de S. Juan, en el estado de Veracruz, hasta Acapulco u otro punto de la costa del mar Pacífico". Y el 2 de agosto de 1855 se concedió privilegio para la construcción de un camino de fierro desde San Juan, en el Departamento de Veracruz hasta Acapulco¹⁷³.

"El decreto de 24 de febrero del año de 1856¹⁷⁴, concedió privilegio a D. Francisco Havarez para construir un camino de fierro desde Chilpancingo hasta Acapulco u otro punto de la misma costa.

"El decreto de 15 de mayo del citado año de 1856¹⁷⁵, concedió privilegio a D. Estévan Zenteno y D. José Dionisio González, para la construcción de un camino de fierro de Matamoros en el estado de Tamaulipas hasta Monterrey en el Nuevo León.

"El decreto de 2 de agosto del mismo año¹⁷⁶, concedió permiso a D. Alberto C. Ramsey para construir un camino de fierro de Antón Lizardo, en el Golfo de México, hasta el puerto de Acapulco en el Océano Pacífico.

"El decreto de 13 del expresado mes de agosto¹⁷⁷, autorizó a D. Jorge Luis Hammecken para que construya un camino de fierro desde la plaza de armas de esta capital, hasta el punto que le convenga en la villa de Tacubaya.

¹⁷¹ Decreto del Gobierno de 23 de noviembre de 1854. Se concede un privilegio para la construcción de un ferrocarril desde la frontera del Norte hasta algún punto del Océano Pacífico. *Ibid.*, pp. 336 a la 341.

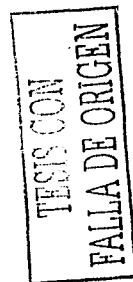
¹⁷² Decreto del Gobierno de 27 de abril de 1855. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro de México al puerto de Santa Anna de Tamaulipas. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 469 al 471.

¹⁷³ Este decreto es agregado mío, posiblemente se le pasó considerarlo al Ministro ya que es también de su Secretaría. Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1855. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro desde San Juan, en el Departamento de Veracruz, hasta Acapulco. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 548 a la 551.

¹⁷⁴ Decreto del Gobierno de 24 de febrero de 1856. Se concede privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Chilpancingo a Acapulco. *Ibid.*, Tomo VIII. pp. 131 a la 134.

¹⁷⁵ Decreto del Gobierno de 15 de mayo de 1856. Se concede un privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Matamoros hasta Monterrey. *Ibid.*, Tomo VIII. pp. 181 a la 183.

¹⁷⁶ Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1856. Se concede privilegio exclusivo para construir un camino de fierro de Antón Lizardo al puerto de Acapulco. *Ibid.*, Tomo VIII. pp. 219 a la 223.



"Por último, el decreto de 1° de junio del presente año¹⁷⁸, ha autorizado la formación de una compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de a diez pesos cada una, con el objeto de hacer un camino de fierro en el Bajío del Estado de Guanajuato, que una la capital con Querétaro por un lado, y con el pueblo de la Piedad por el otro.

"Doce¹⁷⁹ son los privilegios concedidos por este Ministerio para la construcción y explotación de caminos de fierro, y en los decretos por los cuales se han hecho tales concesiones, se ve que se han procurado conciliar los intereses particulares y los generales, consignando mutuas garantías para el buen éxito y pronta realización de los proyectos. Mas, por desgracia, varios de esos privilegios ya han caducado sin haberse comenzado los trabajos preparatorios, y en cuanto a los otros que están vigentes, si bien hay esperanza de su realización, no es sino una esperanza más o menos fundada, según el empeño de los tenedores de ellos.

"Cuatro son los ferrocarriles que hasta ahora anuncian más seguridad en el éxito: El de los Señores Zenteno y González que ya han avisado y justificado la formación e instalación de la compañía en Nueva - Orleans, el 29 de mayo último, bajo la presidencia del mexicano D. José Tiburcio López; teniendo adelantados parte de sus trabajos preparatorios, como el croquis de las rutas de Matamoros a Monterrey reconocidas por un ingeniero.

"El que debe unir los estados de Guanajuato y Querétaro, porque facilitándose por el decreto recursos bastante positivos, y contándose como se cuenta, con la decidida cooperación de personas patriotas e influyentes, es de esperarse un resultado pronto y satisfactorio.

"Pero sobre todo, el ferrocarril que los señores Mosso hermanos. deberían construir de San Juan a un punto del mar Pacífico, y que ahora deberá hacer D. Antonio Escandón por haber pasado a él el privilegio con aprobación del Supremo Gobierno; y el otro ferrocarril que debe establecer D. J. Luis Hammecken de la plaza de armas a Tacubaya, manifiestamente patentizan sus progresos y el verdadero empeño de los empresarios para llevar al cabo sus proyectos. El primero ha sido establecido en su primer tramo de esta capital a la ciudad de Guadalupe Hidalgo; y el segundo se encuentra tan adelantado, que muy pronto se verá enteramente concluido"¹⁸⁰.

¹⁷⁷ Decreto del Gobierno de 13 de agosto de 1856. Se concede un privilegio para la construcción de un camino de fierro desde la Plaza de Armas de la capital, hasta la villa de Tacubaya. *Ibid.*, Tomo VIII. pp. 225 y 226.

¹⁷⁸ Documento No. 9 de la Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. pp. 80 a la 82.

¹⁷⁹ Por lo que explicábamos anteriormente son trece y no doce las concesiones otorgadas por este Ministerio.

¹⁸⁰ Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. pp. 20 a la 22.

FERIA CON
 FALLA DE ORIGEN

3 El crecimiento de la población 1810 – 1857

En materia de población los censos y los padrones¹⁸¹ de la época señalan que en el territorio de la Nueva España en los años de 1793 a 1856 el país y la capital tenía la siguiente población (ver anexo 1 y 2):

¹⁸¹ “Desde mediados del siglo XVIII, cuando comienza también en Europa la sistematización de la información que dará origen al periodo estadístico, los recuentos novohispanos comienzan a perfeccionarse. Por lo general responden a un cuestionario breve y uniforme, cubren todo el territorio, son levantados por personal autorizado y en un intervalo de tiempo definido previamente. Aunque todavía no se puede hablar de censos, en el sentido moderno del término, estos recuentos han recibido tradicionalmente este nombre.

El levantamiento de la información se hacía a partir de padrones locales que se concebían como elementos constitutivos de un padrón general. Se trata de listados de viviendas, especificando sus características materiales, dentro de las cuales se registran a las familias, detallando para cada persona su sexo, edad, estado matrimonial, calidad étnica y ocupación.

“En 1742, cuando llega a México el Virrey Conde de Fuenclara, se ordena el levantamiento de uno de estos primeros censos generales. Las preguntas incluidas abarcaban los aspectos siguientes: número de familias en cada jurisdicción, grupos raciales e informes sobre el estado de la minería, agricultura, ganadería e industria. Los informes comenzaron a reunirse en 1743 y el Virrey pidió a José Antonio de Villaseñor y Sánchez elaborar un resumen cuyos resultados fueron publicados en 1746-48 bajo el título de *Theatro Americano*. [...]

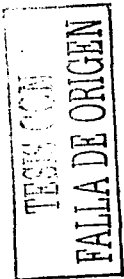
“En 1777 – 78 se realizó otro censo general. Este se dirigió a las parroquias y curatos, pidiendo que se registrara el número de hogares y que se elaboraran tablas de los matrimonios, defunciones y nacimientos registrados en cada parroquia en los dos o tres años anteriores.[...]

“Entre 1791 y 1794 se levanta la información que conocemos como el *Censo de Revillagigedo*. Este consiste en las respuestas a tres cuestionarios reunidas por los intendentes en las provincias y distritos que les correspondía. El primer cuestionario se refiere al número de indios tributarios y a los grupos de población mezclada que pagaban tributo.[...]

“El segundo cuestionario, tenía fines militares, pero su información rebasa esa limitación. Se trata de uno de los recuentos más amplios que conocemos acerca de la población y las características de las viviendas de finales del periodo colonial. El tercer cuestionario, pide compendios generales que sumen la población según sus diversas categorías y ocupaciones. Esos resúmenes fueron utilizados por Alejandro de Humboldt para hacer sus estimaciones acerca de la población y la estructura social de Nueva España. [...]

“La Constitución de 1824 volvió obligatorio el levantamiento periódico de censos de población, pero esto no pudo materializarse. La creación de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística (1833) como una sociedad científica de patrocinio gubernamental, dedicada a contribuir al conocimiento de las condiciones sociales y económicas del país, facilitó que se llevaran a cabo algunos recuentos de población en los estados de la República. Esto se hizo, sin embargo, de forma tan irregular y variada, que no permite contar con visiones generales completas, que puedan compararse con las ya descritas por los siglos anteriores. La mayoría de esos informes se publicaron en los Boletines de la Sociedad de Geografía y Estadística o en las Memorias de los estados correspondientes. [...]

“En 1853, al establecerse el Ministerio de Fomento, se le encomendó la tarea de formar la *Estadística General de la República*; sin embargo hacia 1857 los trabajos respectivos todavía no se habían iniciado.” Moreno Toscano, Alejandra. *Los censos y padrones de los siglos XVI – XIX*. pp. 14, 15 y 17. Es también interesante consultar el trabajo de Viviane Brachet *La población de los Estados Unidos Mexicanos (1824 – 1895)*. UNAM. Colección Científica No. 35. 141 páginas.



De acuerdo con los datos de Revillagigedo la población del país en el año de 1793 era sin contar las intendencias de Veracruz, Guadalajara y Coahuila, de 4 millinwa 483 mil 680 habitantes; dos años después el mismo Revillagigedo hablaba de 5 millones 200 mil habitantes; Manuel Abad y Queipo consignaba para 1799 en 4 millones 500 mil habitantes; en 1803, José Salas señalaba en 5 millones 764 mil 731 habitantes; sin embargo el Barón de Humboldt en ese mismo año la calculaba según su censo en 5 millones 837 mil 100 habitantes; para 1805, el Tribunal del Consulado señalaba que el país tenía 5 millones 764 mil 731 habitantes; en 1808, conforme a los datos de Lucas Alamán, había 6 millones de habitantes; en el mismo año, Humboldt calculaba la cifra de habitantes en 6 millones 500 mil; en 1810, el Semanario Económico consignaba que la cifra era de 5 millones 810 mil 005 habitantes; mientras que en la misma fecha, Navarro y Noriega la calculaban en 6 millones 122 mil 354 habitantes; el Tribunal del Consulado en 1811 señalaba que el país tenía 6 millones habitantes; y para 1817, M. Abad y Queipo reportaba 5 millones de habitantes.

En 1820, el Primer Congreso Mexicano daba la cifra de 6 204 000 habitantes; Humboldt en 1823 calculaba la cifra en 6 800 000 habitantes; ya en el periodo de la primera república federal, Poinsett consideraba que la población era de 6 millones 500 mil habitantes; en 1830, J. M. Pérez Hernández, daba la cifra de 6 millones 382 mil 261 habitantes; en 1834, en el Calendario Galván registraba la cifra de 7 millones 784 mil 292; dos años después, durante la república centralista, la cifra se había incrementado a 7 millones 843 mil 132 habitantes según se señalaba en las Noticias de los Estados y Territorios de la República Mexicana; en 1838 se manejaban dos cifras, la del Dictamen de la comisión de la cámara de diputados que señalaba 7 millones 009 mil 120 y los datos aportados por la Sociedad de Geografía y Estadística que consideraban la población total en 7 millones 044 mil 140; en 1842, se estimaba la población sin contar a Texas en 7 millones 016 mil 300 habitantes; Almonte, en su Geografía de la República, en los años de 1846 y 1856 daba la cifra de 7 millones 661 mil 919 habitantes para el primero y de 7 millones 500 mil habitantes para el segundo; en 1856, Lerdo de Tejada calculaba la población del país en 7 millones 661 mil 520 habitantes, mientras que García Cubas en ese mismo año nos daba la cifra de 8 millones 283 mil 088 habitantes; y por último, en el año de 1857, Hermosa, daba el dato de 8 millones 247 mil 660 habitantes y Orozco y Berra de 8 millones 287 mil 413 habitantes.

En el caso de la Ciudad de México los datos son también muy interesantes: En 1790, Revillagigedo consigna que existen 104 mil 760 habitantes; en 1803, la cifra de Humboldt es de 137 mil 000 habitantes; el Tribunal del Consulado señalaba para el año de 1805 la cifra de 128 mil 218 habitantes; para 1811 el padrón del Juzgado de Policía de la capital calculaba la cifra en 168 mil 846 habitantes; en 1820, Fernando Navarro y Noriega señalaba que la capital tenía 179 mil 830 habitantes; en 1838, el Instituto de Geografía y Estadística señalaba que la ciudad tenía 205 mil 430 habitantes; en los años de 1842 y 1846 la cifra era de 200 mil 000 habitantes según Frantz Meyer y Thomas J. Famham; en 1852, la cifra había

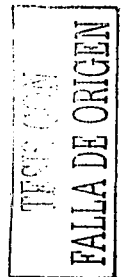
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

disminuido a 170 mil habitantes conforme a los datos de Juan L. Almonte; en 1856, Lerdo de Tejada daba la cifra de 185 mil habitantes; y en 1857, Antonio García Cubas señalaba para la Ciudad de México en 200 mil habitantes, mientras que J. Hermosa decía que había sólo 185 mil habitantes.

Como podemos observar, los datos son muy dispares y esto se puede deber a múltiples factores, sin embargo, podemos considerar que los métodos de recolección de información no eran los más avanzados, que en general reflejaban las condiciones históricas vividas por la nación mexicana en los primeros años de su conformación, que estaban sujetos a variables poco confiables y controlables que reflejaban lo rudimentario de los instrumentos científicos para su recolección y lo poco preparados de los agentes encargados de la recolección; sin embargo, independientemente de los factores negativos que pudiesen desacreditar los datos, también expresan una realidad que nos permite comprender la magnitud del crecimiento de una sociedad pujante, que a pesar de los múltiples problemas en las que se veía envuelta, estaba dispuesta a desarrollar su potencial.

La superficie de la Ciudad de México se había definido conforme al decreto de 18 de noviembre de 1824 en el que, como ya habíamos señalado, Guadalupe Victoria había marcado a la capital como sede de los poderes de la federación, además de definir que su territorio estaba comprendido en un radio de dos leguas cuyo centro era la Plaza Mayor, dejando a los peritos que el gobierno general y el gobernador del Estado de México designaran para que hicieran el estudio de la demarcación conforme a lo antes expresado. Pocos meses después, el 18 de abril de 1826, el Presidente señala que "los pueblos cortados por la línea de demarcación de que habla el artículo 2º de la ley de 18 de noviembre de 1824, pertenecerán al Estado de México si la mayor parte de la población quedase fuera del círculo distrital¹⁸²", acabando así con las controversias que se habían suscitado por el anterior decreto.

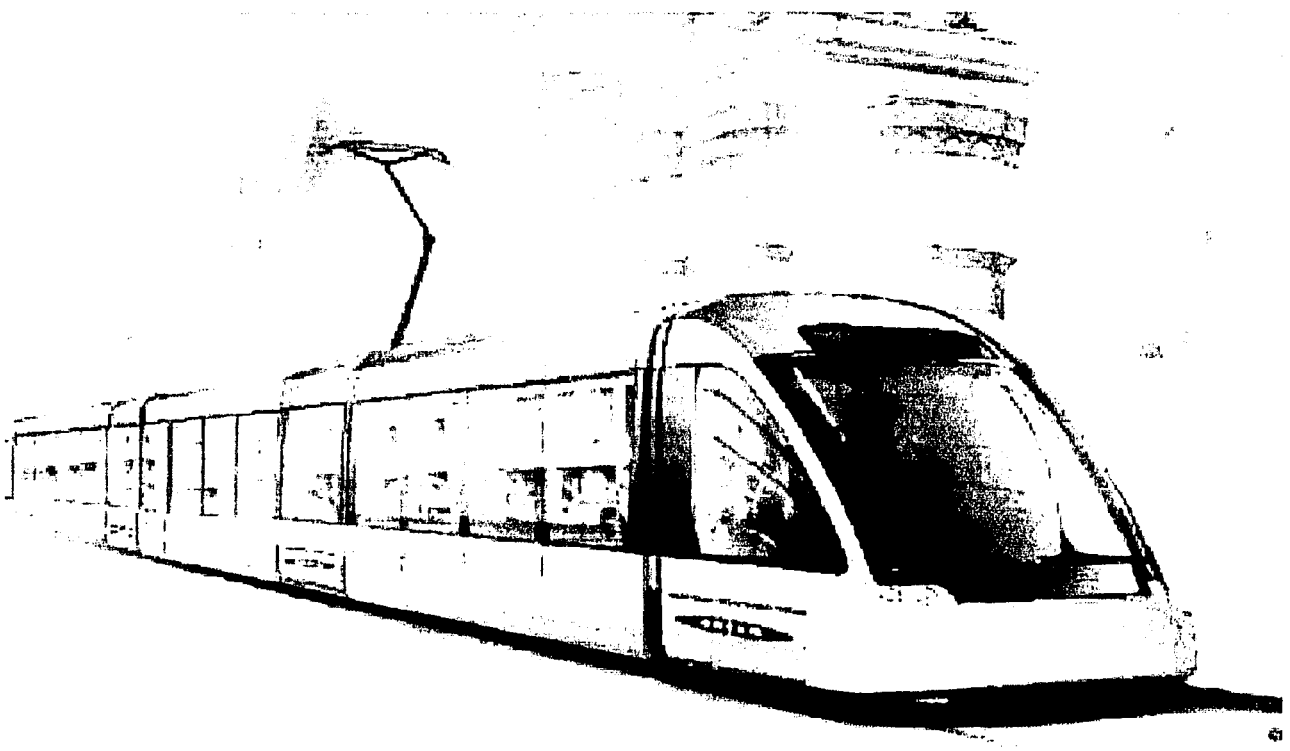
Los límites se mantendrían sin grandes cambios hasta el 16 de febrero de 1854, cuando el Presidente Santa Anna decreta su modificación para quedar de la siguiente manera: " Por el Norte próximamente, hasta el pueblo de San Cristóbal Ecatepec, inclusive; por el Noreste Tlalnepantla; por el Poniente los Remedios, San Bartolo y Santa Fe; por el Sur, Tlalpan; por el Sureste, Tepepan, Xochimilco e Iztapalapa; por el Oriente el Peñón Viejo, y entre este rumbo, el Noreste y Norte hasta la medianía de las aguas del lago de Texcoco¹⁸³", incluyendo las aldeas, fincas, ranchos, terrenos y demás puntos que se encontraran en estos límites. Modificándose el 27 de marzo de 1854 los límites de las prefecturas del Distrito de México.



¹⁸² 18 de abril de 1826. Los pueblos cortados por la línea pertenecerán al Estado de México, si su mayor población quedase fuera del círculo distrital. Dublan y Lozano. Op. Cit., Tomo I. p. 777.

¹⁸³ Decreto del Gobierno de 16 de febrero de 1854. Se declara la comprensión del Distrito de México. *Ibid.*, Tomo VII. pp. 49 y 51.

Primera Parte: El legado histórico (Siglos XVI - XIX)



Capítulo 3 El transporte público del siglo XIX y principios del XX

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO 3

EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL XX

1. Situación política del país y del Distrito Federal durante los gobiernos de Ignacio Comonfort a Porfirio Díaz (1857 – 1911)

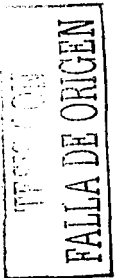
1.1 La guerra de reforma

Como habíamos señalado en el capítulo anterior, Ignacio Comonfort, al tomar posesión de la primera magistratura, en diciembre de 1855, encomendó a sus ministros la elaboración de un plan de gobierno en el que -entre otras cosas- se consignaba la formación de un Congreso Constituyente que evitara que las pasiones siguieran desbordándose y terminaran por desmembrar más el territorio nacional. El 17 de febrero de 1856 se instaló el Congreso, iniciando sus sesiones al día siguiente conforme a lo dispuesto en el Plan de Ayutla. Tras intensos debates entre los liberales y los conservadores, finalmente el 12 de febrero de 1857, fue expedida la nueva Constitución¹.

La carta magna definía a la nación como una República Democrática, Representativa, Federal y Popular, compuesta por estados soberanos en cuanto a su régimen interior pero unidos en una federación. De esta manera, la soberanía quedó depositada en manos del pueblo y ejercida por medio de los Poderes de la Unión. El Supremo Poder de la Federación quedaba integrado por el Legislativo, Ejecutivo y Judicial. El Poder Ejecutivo pasó a manos de un individuo denominado Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, auxiliado por el número de secretarios del despacho que estableciera el Congreso de la Unión.

En palabras de Emilio Rabasa: "Cuando la obra del Constituyente se terminó, tenía enemigos por todas partes, y casi ningún partidario. El grupo progresista que la había arrancado al voto del Congreso, la sostenía con amor, por lo que a favor de las libertades había logrado escribir en ella; pero la veía incompleta por las concesiones que él tuvo que hacer para alcanzarlas. Los moderados la habían votado con repugnancia; el Presidente la tenía por incapaz de servir para un buen gobierno y la juzgaba contraria a los sentimientos de la nación. Para los pueblos cansados de promesas, de Congresos Constituyentes y de constituciones sin aplicación, ¿Qué podía significar la nueva? Toda la historia de las instituciones nacionales, vivida por la generación de 57, se levantaba en su memoria para

¹ *Constitución Política de la República del 12 de febrero de 1857*. Dublan y Lozano. *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*. Tomo VIII. pp. 384 a la 399.



inclinarnos a recibir aquella promesa de regeneración por lo menos con indiferencia y escepticismo².

Numerosos levantamientos se realizaron en todo el territorio nacional porque de una u otra forma no estaban de acuerdo con este nuevo ordenamiento. Tan mal recibimiento había tenido ésta que sólo presagiaba un clima de intranquilidad que auguraba un golpe de estado. A pesar de lo anterior, el Congreso declaró Presidente Constitucional de la República a Ignacio Comonfort (1857- 1858) conforme a lo dispuesto el 12 de febrero de 1857 en la ley electoral³.

El 17 de diciembre de 1857, el general Félix Zuloaga se pronunció en Tacubaya proclamando la suspensión de la nueva Constitución porque a su entender ésta no respondía a los anhelos del país. Además de lo anterior, consideraba que el Presidente Ignacio Comonfort debía mantenerse al frente del gobierno y convocar a un Congreso extraordinario, integrando un Consejo de Gobierno, y así organizar todos los ramos de la administración, en el entendido de que quien no acatara dicha disposición quedaba relevado de su cargo. Dos días después Comonfort se adhirió al plan, se disolvió el Congreso, renunciaron a sus cargos los miembros del ayuntamiento y varios ministros; la ciudad se declaró en estado de sitio y se aprehendieron a los miembros distinguidos del partido liberal; entre los detenidos estaba Benito Juárez que entonces era Presidente de la Suprema Corte.

Los pronunciamientos no se hicieron esperar y los estados de Querétaro, Guanajuato, Michoacán, Jalisco, Veracruz y Tlaxcala rechazaron el Plan y se prepararon a pelearlo. Inútiles fueron los intentos de Comonfort por dar marcha atrás a sus decisiones. Repudiado por los liberales y desconocido por los conservadores, que lo acusaban de incumplir el Plan de Tacubaya se enfrascaron primero en un debate con los sublevados y después en una lucha armada contra las fuerzas del general Zuloaga, y viendo pocas posibilidades de vencer se retiró rumbo a Veracruz expatriándose hacia los Estados Unidos.

En este proceso Comonfort ordenó la liberación de Benito Juárez, quien se retiró de la capital a Guanajuato, en donde el 19 de enero de 1858 estableció el gobierno constitucional con fundamento en el artículo 79 de la Constitución del 1857, que señalaba: "En las faltas temporales del Presidente de la República, y en la absoluta, mientras se presente el nuevamente electo, entrará a ejercer el poder el presidente de la Suprema Corte de Justicia⁴". Posteriormente debido a los intentos del gobierno de Zuloaga para someterlo tuvo que trasladarse a diferentes lugares hasta que el 5 de mayo 1858⁵ quedó establecido su gobierno en Veracruz.

² Rabasa, Emilio. *La Constitución y la Dictadura*. p. 27.

³ *Decreto del Congreso de 21 de noviembre de 1857. Es Presidente Constitucional de la República el general D. Ignacio Comonfort*. Duban y Lozano. *Op. Cit.* Tomo VIII. pp. 650 y 651. *Ley orgánica electoral de 12 de febrero de 1857. Ibid.*, Tomo VIII. pp. 409 a la 418.

⁴ *La Constitución...* .*Op. Cit.*, p. 393.

⁵ *Circular del Ministerio de Gobernación del 5 de mayo de 1858. Se participa la instalación del Gobierno Constitucional en Veracruz. Ibid.*, Tomo VIII. pp. 655 y 656.

TESS CON
FALLA DE ORIGEN

Apoyando sus tareas en Melchor Ocampo, Manuel Ruiz, Guillermo Prieto, Ignacio Ramírez, León Guzmán, Ignacio Zaragoza y Francisco Zarco.

En tanto, en la capital, con el derrocamiento del 21 de enero de 1858 del gobierno de Comonfort, se formó una junta de representantes para designar al presidente interino, recayendo en Zuloaga la designación⁶. Inmediatamente formó un Consejo de Gobierno y lo dotó de una organización, meses después se expidió el reglamento interno de este Consejo⁷. La guerra civil volvió a teñir de sangre el país, la lucha entre los conservadores y los constitucionalistas había provocado nuevamente una enorme inestabilidad que no se veía tuviera fin. En Ayotla, el general Miguel M. Echegaray, partidario en principio de Zuloaga, se pronunció en contra de éste argumentando que los liberales y los conservadores eran demasiado vehementes en sus argumentos, y ofreció la reunión de una asamblea nacional que daría al país una nueva constitución acorde a las circunstancias. Lo que provocó que Zuloaga declarara enemigos a todos los que lo secundaran y decretó a la capital en estado de sitio.

No habían pasado tres días de este pronunciamiento cuando el general Manuel Robles Pezuela se adhirió al Plan de Ayotla secundado por la guarnición de la capital. A Zuloaga no le quedó más remedio que renunciar al cargo y entregar el mando al jefe de las fuerzas pronunciadas. El general Manuel Robles Pezuela (1858 – 1859) quedó como depositario del Poder Ejecutivo a partir del 24 de diciembre de 1858 y seis días después una junta popular integrada por hombres prominentes, conforme a lo dispuesto en el Plan de Ayotla, designó como presidente provisional al general Miguel Miramón⁸, en tanto se establecía el gobierno fue designado al general Manuel Robles Pezuela⁹, para que quedara a cargo del Poder Público, haciendo uso de las facultades necesarias para conservar el orden.

Miramón se presentó en México el día 21 de enero y expidió un decreto en el que restablecía en todo su vigor el Plan de Tacubaya¹⁰, así como la Presidencia de la República en manos del general Félix Zuloaga¹⁰. Una vez en el poder, Zuloaga

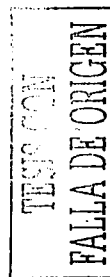
⁶ *Junta de Representantes. 21 de enero de 1858. Lista de individuos que deben formarla, para nombrar Jefe del Estado, de conformidad con el Plan de Tacubaya. Y Bando del Gobierno del Distrito de 23 de enero de 1858.* Arrillaga, José Basilio. *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana.* Diciembre de 1857 – diciembre de 1858. pp. 8, 9 y 12.

⁷ *Decreto de la Secretaría de Gobernación de 25 de enero de 1858. Consejo de Gobierno. Su organización.* *Ibíd.*, pp. 13 a la 16. *Reglamento expedido por la Secretaría de Gobernación de 7 de diciembre de 1858.* *Ibíd.*, pp. 512 a la 528.

⁸ *Decreto del General en Jefe de la División de México de 1° de enero de 1859. Presidente Provisional de la República. Nombramiento del Excmo. Sr. D. Miguel Miramón.* *Ibíd.*, Enero – diciembre de 1859, p. 6.

⁹ *Decreto del General en Jefe de la División de México de 2 de enero de 1859. Se nombra al Excmo. Sr. general D. Manuel Robles Pezuela para ejercer el poder público.* *Ibíd.*, Enero – diciembre de 1859, p. 7.

¹⁰ *Decreto del General en Jefe del Ejército de 24 de enero de 1859. Plan de Tacubaya. Se restablece en todo su vigor.* *Ibíd.*, Enero – diciembre de 1859, p. 21.



decretó los diversos casos en los que podía cubrir la falta del Presidente Interino de la República como son: 1) En tanto se designa a la persona que debe sustituirlo quedaría por ministerio de Ley como depositario del Poder Ejecutivo el presidente del Supremo Tribunal de Justicia de la Nación; 2) En caso de renuncia del titular debía ser resuelto por el Consejo de Gobierno y 3) En caso de muerte, imposibilidad para desempeñar la función, renuncia aceptada o ausencia temporal de la capital, el depositario del Poder Ejecutivo debía ser elegido por los representantes de los departamentos, con estos votos la Junta se convocaría para revisar en escrutinio secreto y procedería a designar al nuevo Presidente¹¹. No habían pasado dos días cuando Zuloaga se percató de su error, reformando el artículo tercero, y dejando abierta la posibilidad de que en ausencia del Presidente de la capital por algún motivo éste dejaría encargado a la persona que lo debía sustituir de forma temporal¹².

Con esta modificación al ordenamiento, Zuloaga estuvo en condiciones de nombrar presidente sustituto al general Miguel Miramón¹³. Investido de las amplias facultades que el poder conservador le había dado con este nombramiento se dirigió a Veracruz para combatir a Benito Juárez, dejando la administración a cargo de los ministros de Estado¹⁴. Durante la campaña en Veracruz se registraron varios enfrentamientos en los que Miramón no tuvo éxito. En estos menesteres estaba ocupado cuando supo del avance del general constitucionalista Santos Degollado en las ciudades de Querétaro y Guanajuato, los cuales, que una vez sometidas, continuó su marcha hacia México. El general Antonio Corona se preparó para repeler a las fuerzas del general Degollado teniendo importantes enfrentamientos en donde se hicieron prisioneros, durante la batalla de Tacubaya, a un buen número de médicos que atendían a los heridos y algunos soldados que habían sido pasados por las armas, obligando al general Degollado a retirarse hacia Michoacán.

Durante su gobierno Miramón expidió la *Ley Orgánica de la Municipalidad de México y de sus fondos*¹⁵: fijando en ella las atribuciones de la policía urbana y de la administración de los fondos de la Ciudad de México; la responsabilidad de la Junta de Propios y Arbitrios, y de la oficina de Hacienda; el restablecimiento y operación de la Junta de Edificaciones y Obras Públicas; y la conformación de las Comisiones sujetas al Gobernador del Distrito: hospitales, alumbrado, cárceles

¹¹ *Secretaría de Gobernación. 27 de enero de 1859. Presidente de la República. Modo de cubrir su falta en los diversos casos que se expresan. Ibid.*, Enero – diciembre de 1859. pp. 25 y 26.

¹² *Secretaría de Gobernación. 29 de enero de 1859. Reforma del artículo 3º del decreto de 27 de este mes, sobre la manera de cubrir la falta de Presidente de la República. Ibid.*, Enero – diciembre de 1859. p. 35.

¹³ *Secretaría de Gobernación. 31 de enero de 1859. Presidente sustituto de la República. Nombramiento del Excmo. Sr. General J. Miguel Miramón. Ibid.* Enero – diciembre de 1859. p. 36.

¹⁴ *Circular de la Secretaría de Relaciones de 15 de febrero de 1859. Ministros de Estado. Su nombramiento, Relaciones Exteriores, Gobernación, Justicia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública, Fomento y Colonización e Industria, Hacienda y Crédito Público, Guerra y Marina. Ibid.*, Enero – diciembre de 1859. pp. 96 y 97.

¹⁵ *Secretaría de Gobernación. 12 de febrero de 1859. Ley Orgánica de la Municipalidad de México y de sus fondos Ibid.* Enero – diciembre de 1859. pp. 57 a la 95.

para la policía y disciplina de ellas, mercados y fiel contraste, diversiones públicas, instrucción pública, limpia de calles y barrios, vacunas y cementerios, y coches de providencia. Dejando en el Ministerio de Gobernación una sección inspectora de la administración de los fondos de la Ciudad de México.

El 27 de abril decretó la división provisional del territorio del Departamento de México y fue fraccionado en dos departamentos: Toluca y Tula; un territorio: Tulancingo; se creó el Departamento del Valle de México con los distritos de México, Tlalpan, Tlanepantla y Texcoco, y se mantuvo el territorio de Iturbide. Los distritos fueron regidos por gobernadores designados por el Presidente¹⁶, quien promulgó la *Ley provisional para el gobierno económico de los Departamentos y Territorios* que señalaba la composición del gobierno interior de éstos y las atribuciones de los gobernadores, jefes políticos, consejos departamentales y territoriales, prefectos, subprefectos, ayuntamientos y comisarios municipales¹⁷.

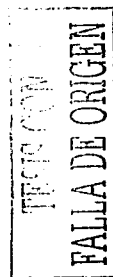
El 9 de mayo de 1860, Zuloaga emitió un decreto por medio del cual reasumía la Presidencia del país y cesaba en sus funciones al presidente sustituto. Miramón en cuanto leyó el documento se dirigió a casa de Zuloaga para arrestarlo. En tanto la Junta Provisional, para legitimar la posición de Miramón conforme a lo dispuesto en el decreto del 27 de enero de 1859, depositó en Ignacio Pavón (1860), presidente del Supremo Tribunal de Justicia de la Nación, el Poder Ejecutivo, para que éste a su vez lo entregara al día siguiente a Miramón (1860), ya no como sustituto, sino como Presidente Interino¹⁸. Las campañas militares continuaron, pero inclinándose la balanza a favor de los constitucionalistas. Para finales de noviembre a los conservadores no les quedaban más ciudades que la de Puebla y México. Los Constitucionalistas fueron avanzando hacia la capital en donde las fuerzas de Miramón se habían replegado, siendo vencido en las lomas de San Miguel Calpulalpan por las tropas del general Jesús González Ortega y no pudiendo negociar con los vencedores pidió al ayuntamiento que nombrase un encargado mientras llegaban las tropas de los constitucionalistas, retirándose derrotado con sus tropas.

En los años que duró la Guerra de Reforma, el gobierno de Juárez emitió leyes fundamentales para la consolidación política del país entre las que destacan: Ley de nacionalización de los bienes eclesiásticos; Reglamento para el cumplimiento de la ley de nacionalización; Ley sobre la libertad de cultos; Ley del matrimonio civil; Ley orgánica del registro civil; el decreto que declara que cesa toda intervención del clero en los cementerios y camposantos; el retiro de la legación

¹⁶ Decreto de la Secretaría de Gobernación de 27 de abril de 1859. *División Política Provisional del Territorio del Departamento de México*. *Ibíd.* Enero – diciembre de 1859. pp. 176 y 177.

¹⁷ Secretaría de Gobernación. 15 de junio de 1859. *Ley provisional para el gobierno económico de los Departamentos y Territorios*. *Ibíd.* Enero – diciembre de 1859. pp. 248 a la 302.

¹⁸ Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores de 13 de agosto de 1860. *Comunica que ha quedado depositado el Poder Ejecutivo en el Presidente del Supremo Tribunal de Justicia de la Nación. Y Decreto por la Secretaría de Relaciones de 14 de agosto de 1860. Es nombrado Presidente Interino de la República el Excmo. Sr. D. Miguel Miramón*. Zaldivar, Luis G. *Recopilación de Leyes*. p. 217 y p. 218.



de México en la sede del gobierno Pontificio; el decreto que seculariza los hospitales y establecimientos de beneficencia; y el decreto que extingue en toda la República las comunidades de religiosas¹⁹.

1.2 La intervención francesa, el Imperio de Maximiliano y la república restaurada

Después de la noticia de que los ejércitos constitucionalistas habían tomado al capital desde Veracruz, se anunció el traslado del gobierno constitucional a México presentándose Juárez en el Distrito Federal el día 11 de enero de 1861 para iniciar la labor de reconstrucción del gobierno federal y local²⁰. Una de las primeras medidas adoptadas por el gobierno juarista fue la reconstrucción y construcción de los caminos de la República, para lo cual promulgó el reglamento de ingenieros directores de caminos en el mes de febrero²¹, creando los recursos, restableciendo la confianza y asegurando las garantías individuales de los ciudadanos.

El 23 de febrero distribuyó los ramos de la administración en seis secretarías: Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores; Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación, dejando entre otras cosas, bajo su responsabilidad el gobierno del Distrito Federal, en lo político y administrativo; Secretaría de Estado y del Despacho de Justicia e Instrucción Pública; Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, la que tenía entre sus responsabilidades el otorgar los privilegios exclusivos, la de carreteras, ferrocarriles, puentes y canales; Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público; y Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina²². Modificando el número de éstas en abril de 1861, para dejarlas en cuatro: Relaciones Exteriores y Gobernación; Justicia, Fomento e Instrucción Pública; Hacienda y Crédito Público;

¹⁹ 12 de julio de 1859. *Ley de nacionalización de los bienes eclesiásticos*. pp. 680 a la 683; julio 13 de 1859. *Reglamento para el cumplimiento de la ley de nacionalización*. pp. 683 a la 688; diciembre 4 de 1859. *Ley sobre libertad de cultos*. pp. 762 a la 766; julio 23 de 1859. *Ley del matrimonio civil*. pp. 254 a la 258; julio 28 de 1859. *Ley orgánica del registro civil*. pp. 259 a la 266; Decreto del gobierno de 31 de julio de 1859. *Declara que cesa toda intervención del clero en los cementerios y camposantos*. pp. 702 a la 705; Resolución del Ministerio de Relaciones del 11 de agosto de 1859. *Se manda retirar la legación de México cerca del gobierno Pontificio*. p. 705; agosto 11 de 1859. *Decreto del gobierno que declara que días deben tenerse como festivos y prohíbe la asistencia oficial a las funciones de la Iglesia*. p. 710 Dublan y Lozano. *Op.Cit.* Tomo VIII. febrero 2 de 1861. *Decreto, quedan secularizados los hospitales y establecimientos de beneficencia*. *Ibid.* Tomo IX. pp. 32 y 33; y febrero 26 de 1863. *Decreto. Se extinguen en toda la República las comunidades de religiosas*. *Ibid.* Tomo IX. pp. 594 y 595.

²⁰ Resolución del Ministerio de Guerra del 27 de diciembre de 1860. *Avisa la traslación del Gobierno Constitucional a México*. *Ibid.*, Tomo VIII. p. 781.

²¹ Febrero 13 de 1861. *Reglamento expedido por el Ministerio de Fomento para los ingenieros directores de caminos*. *Ibid.*, Tomo IX. pp. 76 al la 80.

²² Decreto del Gobierno de 23 de febrero de 1861. *Distribución de los ramos de la administración pública para su despacho, entre las seis Secretarías de Estado*. *Ibid.* Tomo IX. pp. 88 a la 90.

y Guerra y Marina²³. Para posteriormente en junio del mismo año restablecer las seis Secretarías²⁴.

Para dar mayor peso y legitimidad al orden constitucional, Juárez propició la reinstalación del Congreso para que éste se encontrara en posibilidades de emitir la convocatoria para la elección de diputados y Presidente de la República²⁵. En junio de 1861 es declarado Benito Juárez (1861 – 1867), Presidente Constitucional²⁶ para ocupar el cargo por cuatro años conforme a lo dispuesto en el artículo 78 de la Constitución de 1857.

El gobierno juarista se encontraba en una encrucijada pues la ruina de las arcas nacionales, la presión de los acreedores internos y externos y la amenaza de la oposición conservadora, que hacía lo propio para desestabilizarlo, llevaron al presidente Juárez a suspender el pago del servicio de la deuda externa en julio de 1861²⁷. La deuda inglesa ascendía a 69 millones 994 mil 542. 54 pesos; la deuda francesa, incluyendo los créditos Jecker²⁸ era de 1 millón 600 mil de capital y 348 mil de intereses calculados al 1% mensual durante dos años, y la deuda española de 9 millones 460 mil 986.29 para un total de 82 millones 316 mil 290.86 pesos.

El rompimiento diplomático de los gobiernos francés, español e inglés no se hizo esperar; reunidos los representantes de estas naciones acreedoras en Londres decidieron unirse para reclamar el pago por medio de las armas. En noviembre, el Congreso derogó la ley del 17 de julio²⁹, en diciembre llegaron las tropas intervencionistas entrando el gobierno de Juárez en negociaciones con los ejércitos intervencionistas y permitiendo a estas ocupar las ciudades de Tehuacán con los franceses, Córdoba a los españoles y Orizaba a los ingleses en tanto se llevaban acabo las pláticas de la Soledad³⁰ con los representantes de cada país. Por parte de Inglaterra, estaba como representante Sir Charles Lennox Wyke; por España, el general Juan Prim y de Francia, Pierre Elizodor Allphonse Dubois de Saligny.

²³ Decreto de 6 de abril de 1861. Se reducen a cuatro las Secretarías de Estado. *Ibíd.*, Tomo IX. pp. 139 y 140.

²⁴ Decreto del Congreso de 12 de junio de 1861. Se restablecen las seis Secretarías de Estado. Tomo IX. p. 235.

²⁵ Noviembre 6 de 1860. Convocatoria para elecciones de Diputados y Presidente de la República. *Ibíd.*, Tomo VIII. p. 760.

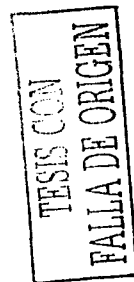
²⁶ Decreto del Congreso de 11 de junio de 1861. Se declara Presidente Constitucional de la República al C. Benito Juárez. *Ibíd.*, Tomo IX. p. 233.

²⁷ Ley del Congreso de 17 de julio de 1861. Arreglo de la Hacienda Pública. *Ibíd.*, Tomo IX. pp. 243 a la 245.

²⁸ Los Bonos Jecker fueron emitidos por el gobierno de Miramón en 1859 para reconvertir la deuda y restablecer el crédito por valor de 15 millones de pesos confiando su venta a la agencia Jecker, Torre & Compañía.

²⁹ Decreto del Congreso de 26 de noviembre de 1861. Se deroga la ley de 17 de julio último y se manda poner en vía de pago lo que se adeuda por convenciones diplomáticas. *Ibíd.*, Tomo IX. pp. 327 y 328.

³⁰ Circular de la Secretaría de Relaciones de 23 de febrero de 1862. Estipulaciones entre los Comisarios de las potencias aliadas y el Gobierno Mexicano. *Ibíd.*, Tomo IX. p. 622.



Para evitar los desórdenes públicos y los posibles ataques de la oposición aprovechando la presencia de los invasores se promulgó una ley para castigar los delitos contra la nación, el orden, la paz pública y las garantías individuales³¹.

El relativo éxito alcanzado en las negociaciones de la Soledad con los plenipotenciarios de las naciones invasoras sobrepasó las expectativas, al grado que las contradicciones entre los intereses de los miembros de esta alianza se agudizaron dejando boquiabiertos a los conservadores, que esperaban una reacción diferente a la de una negociación; no era menos el estupor de los españoles avocados en México con relación a la conducta respetuosa de los españoles para con el gobierno Juarista contrario a su pensar. Los españoles y los ingleses, satisfechos de lo acordado, rompieron con el pacto de Londres el 9 de abril, abandonando sus tropas el territorio nacional, y prefirieron no ser comparsa de la visión francesa que albergaba intereses distintos a los que originalmente se habían planteado, ya que éstos querían aprovechar la oportunidad para imponer a la nación mexicana una monarquía, encabezada por el Archiduque Maximiliano, de Austria, como forma de gobierno, alentada por mucho tiempo atrás por los conservadores nacionales y los grandes beneficios económicos que esto les podía representar.

El gobierno de la República se vio frente a un enemigo que había rechazado toda forma de convencionalismos internacionales para el establecimiento de un tratado, por lo que se dispuso a combatir a los invasores. Durante los siguientes meses el general francés, Lorencez, enfrentaría su mayor derrota en el campo de batalla en Puebla y en el plano emocional al darse cuenta que Juan N. Almonte³² y el representante francés, M. de Saligny habían engañado al rey de Francia al hacerle creer que existía interés de los mexicanos por la implantación de una monarquía y que esta idea sería bien recibida y con muy poca resistencia.

Durante varios meses los soldados franceses permanecieron desmoralizados en Veracruz hasta que a finales de agosto de 1862 recibieron refuerzo; en noviembre llegó el general Elías Federico Forey y para comienzos del año las fuerzas francesas estaban constituidas por 28 mil 126 hombres y 4 mil 165 hombres de las fuerzas mexicanas a favor de la monarquía. Los siguientes meses fueron de cruentas batallas en donde el enemigo se fue posicionando en su avanzada hacia la capital. En febrero, viendo el avance de los ejércitos franceses, se autorizó al gobernador Ponciano Arriaga (1863) a organizar las fuerzas populares de la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

³¹ *Decreto del Gobierno de 25 de enero de 1862. Ley para castigar los delitos contra la Nación, el orden, la paz pública y las garantías individuales. Ibid., Tomo IX. pp. 367 a la 371.*

³² Juan N. Almonte fue hijo natural de José María Morelos y fue Ministro en París del gobierno de Miramón, él junto con José Hidalgo, ex secretario de Legación en Madrid y José María Gutiérrez de Estrada, ex ministro de Relaciones Exteriores e Interiores de Santa Anna, se encargaron de promover en las altas esferas políticas parisinas el interés de México por una Monarquía, obviamente apoyada por los conservadores.

capital³³. En mayo los soldados franceses ocuparon la capital de Puebla y el gobierno declaró en estado de sitio al Distrito Federal³⁴. La gravedad de la situación que había presentado la ciudad de Puebla durante el sitio y las dificultades para la defensa de la ciudad hicieron que Juárez y sus ministros tomaran la decisión de abandonar la capital el 31 de abril de 1863, para instalar temporalmente la sede de los poderes a partir del 9 de junio del mismo año en el estado de San Luis Potosí.³⁵

A la salida de Juárez y su gabinete los conservadores se mostraron a favor de la intervención francesa. El 10 de junio arribó a la capital el general Forey y se nombró una Junta Superior de Gobierno³⁶, compuesta por 35 individuos y presidida por Teodosio Lares, la cual se encargaría de integrar a los miembros del Poder Ejecutivo y a la designación de los miembros de un Consejo de Notables. En Juan N. Almonte, Pelagio Antonio de Labastida, obispo de Puebla, y el general José Mariano Salas se depositó el Poder Ejecutivo y como suplentes Juan B. de Ormaechea e Ignacio Pavón³⁷. Esta representación de gobierno declaró que los decretos que expidiera el general Forey serían atendidos como si éstos fuesen emanados del Poder Ejecutivo.

El 7 julio se instaló el Consejo de Notables³⁸ compuesto por 215 miembros, quienes en sesión secreta integraron una comisión para que presentaran un dictamen acerca de la forma de gobierno que debía adoptar México. El día 10 de julio ante el pleno del Consejo de Notables señalaron que la nación mexicana adoptaba como forma de gobierno la monarquía moderada, hereditaria, representada por un príncipe católico que se haría nombrar Emperador de México. Ofreciéndole la corona a Fernando Maximiliano, Archiduque de Austria para sí y sus descendientes. En caso de no estar posibilitado, Napoleón Tercero señalaría quién debía ocuparla.³⁹ Con base a lo anterior, el 11 de julio se decretó el pronunciamiento de la nación mexicana a favor de esta propuesta⁴⁰. Y el mismo día se señaló que en tanto, llegara el soberano al territorio nacional, los miembros

³³ Decreto del Gobierno de 7 de febrero de 1863. Se autoriza al Gobernador del Distrito para organizar fuerzas populares, bajo las bases que se fijan. Op. Cit., Tomo IX. pp. 582 y 583.

³⁴ Providencia de la Secretaría de Gobernación del 18 de mayo de 1863. Se declara el Distrito Federal en riguroso estado de sitio. *Ibid.*, Tomo IX. p. 617.

³⁵ Junio 9 de 1863. Proclama del Presidente de la República, dada en San Luis Potosí. *Ibid.*, Tomo IX. pp. 623 y 624. Circular de la Secretaría de Gobernación de 10 de junio de 1863. Se comunica a los Gobernadores de los estados quedar establecido el Supremo Gobierno en la Ciudad de San Luis Potosí. *Ibid.*, Tomo IX. p. 625.

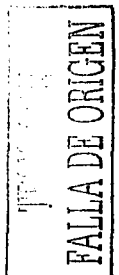
³⁶ Junta Superior de Gobierno. 16 de junio de 1863. Atribuciones. Segura, José Sebastián. *Boletín de leyes del Imperio Mexicano o sea Código de la restauración*. Tomo I. pp. 48 a la 51.

³⁷ Poder Ejecutivo. 16 de junio de 1863. Atribuciones. Y 24 de junio de 1863. Miembros del Poder Ejecutivo. *Ibid.*, pp.55, 56, 59 y 60.

³⁸ Asamblea de Notables. 16 de junio de 1863. Atribuciones. *Ibid.* pp. 51 a la 54.

³⁹ Asamblea de Notables. 8 de julio de 1863. Dictamen sobre la forma de gobierno. *Ibid.* Tomo 1. pp. 501 a la 538.

⁴⁰ Asamblea de Notables. Decreto de 11 de julio de 1863. Forma de gobierno. *Ibid.*, pp. 123 y 124.



del Poder Ejecutivo ejercerían el poder con el carácter de Regencia del Imperio Mexicano⁴¹.

Para dar gobierno a la capital, el general Forey dispuso que Miguel María Azcárate fuese nombrado el 13 de junio prefecto municipal de México y Presidente del Ayuntamiento⁴², y al día siguiente se nombraron 24 regidores, 2 síndicos y un secretario del ayuntamiento⁴³.

Enterados en París de los resultados de la Asamblea General de México el Archiduque Maximiliano aceptó el cargo el 10 de abril de 1864. Entre sus primeras decisiones como emperador fue la de nombrar al general Juan N. Almonte lugarteniente del gobierno del imperio para que éste gobernara en su nombre durante el tiempo que transcurriera hasta su llegada al territorio mexicano⁴⁴, y posteriormente disolvió la regencia para que Almonte pudiese ejercer las tareas encomendadas por el emperador⁴⁵.

El 12 de junio de 1864 arribó a la ciudad de México el archiduque Maximiliano (1864 – 1867) y para desencanto de los miopes conservadores, su elección resultó como era de esperarse: la de un avanzado cameralista, muy lejano a la visión conservadora que sólo deseaba la prolongación de sus viejos privilegios. Durante los años de su gobierno, la ciudad de México adquirió un aire monárquico afrancesado que hacía ver ridículas a las clases pudientes que ignoraban las costumbres y la etiqueta de la corte y un gobierno liberal propio de las monarquías europeas modernas de su tiempo.

Entre las medidas adoptadas por el monarca destacan:

1. El apoyo a la desamortización y nacionalización de los bienes eclesiásticos⁴⁶; la amnistía a los presos políticos⁴⁷; el trato igualitario a los ciudadanos independientemente de su preferencia política⁴⁸; la legislación

⁴¹ *Asamblea de Notables. Decreto de 11 de julio de 1863. Ibid.*, pp. 125 y 126.

⁴² *Prefecto Municipal de México. 13 de junio de 1863. Nombramiento. Ibid.* Tomo I. p. 37.

⁴³ *Junio 14 de 1863. Nombramiento de Regidores, Síndicos y Secretario del Ayuntamiento de México. Ibid.* Tomo I, pp. 38 y 39.

⁴⁴ *Decreto de 10 de abril de 1864. Se nombra al general Juan N. Almonte Lugarteniente del Gobierno del Imperio. Ibid.* Tomo III. pp. 14 y 15.

⁴⁵ *Secretaría de Relaciones. 20 de mayo de 1864. Se comunica que cesa la Regencia del Imperio, en el ejercicio de sus funciones. Ibid.* Tomo III. p. 15.

⁴⁶ *Acuerdo de 27 de diciembre de 1864. Se recomienda con preferencia, la desamortización y nacionalización de bienes eclesiásticos. Ibid.* Tomo III. pp. 285 y 286. Decreto de 26 de febrero de 1865. Al Consejo de Estado se le comisiona para revisar las operaciones de desamortización y nacionalización de bienes eclesiásticos ejecutados a consecuencia de las leyes que se ejerzan, y se le marca lo que debe hacer. *Ibid.* Tomo IV. pp. 194 a la 198.

⁴⁷ *Julio 6 de 1864. Amnistía general concedida a los presos políticos. Ibid.* Tomo III. p. 39.

⁴⁸ *Prefectos Políticos. 3 de noviembre de 1864. Se les da las instrucciones para que obren con igual los ciudadanos, sean del color político que fueren. Ibid.* Tomo III. pp. 190 a la 195.

FALLA DE ORIGEN

sobre la nacionalidad⁴⁹, la ley sobre garantías individuales⁵⁰, la ley de los trabajadores⁵¹ y para el manejo de la información creo el periódico oficial del Imperio⁵².

2. En cuanto a la administración del imperio, dictó: el establecimiento de un Consejo de Estado⁵³; el estatuto provisional de gobierno⁵⁴; se establecieron nueve departamentos ministeriales conforme a lo estipulado en el Estatuto: Ministerio de la Casa Imperial⁵⁵, Ministerio de Estado⁵⁶; Ministerio de Negocios Extranjeros, al que se agrega interiormente el departamento de marina; Departamento de Marina; Ministerio de Gobernación; Ministerio de Justicia; Ministerio de Instrucción Pública y Cultos; Ministerio de Fomento⁵⁷; Ministerio de Guerra; y Ministerio de Hacienda y se le asignaron sus atribuciones⁵⁸. Las medidas para sanear los vicios de la administración⁵⁹; las reglas para el uso de la papelería oficial y las reglas para el despacho de los comunicados; y para la organización del gobierno de los departamentos⁶⁰.
3. En materia municipal se promulgaron la ley electoral de los ayuntamientos⁶¹; la ley de organización de la hacienda municipal⁶²; y los

⁴⁹ *Noviembre 1° de 1865. Ley sobre nacionalidad. En Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio. Tomo VI. pp. 151 a la 154.*

⁵⁰ *Noviembre 1° de 1865. Ley sobre garantías individuales. Ibid. Tomo VI. pp. 143 a la 150.*

⁵¹ *Noviembre 1° de 1865. Ley sobre trabajadores. Ibid. Tomo VI. pp. 185 a la 187.*

⁵² *Diario del Imperio. 31 de diciembre de 1864. Se instituye con este título el periódico oficial del Imperio Mexicano. Segura, Sebastián. Op. Cit., Tomo III. pp. 302 y 303.*

⁵³ *Consejo de Estado. 4 de diciembre de 1864. Se establece uno y se marcan sus atribuciones. Ibid. Tomo III. pp. 244 a la 246.*

⁵⁴ *Estatuto. 10 de abril de 1865. Para preparar la organización definitiva del Imperio. Ibid. Tomo IV. pp. 342 a la 354.*

⁵⁵ El 7 de febrero de 1867 por medio de un decreto se fijan las atribuciones del Ministerio de la Casa Imperial. En *México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo 5. Volumen 1. pp. 503 y 504*

⁵⁶ Este Ministerio fue suprimido para obtener economías por medio del decreto de 15 de junio de 1866. *Se suprime el Ministerio de Estado y sus asuntos serán del Ministerio de Gobernación y Justicia. Ibid., p. 499.*

⁵⁷ *El 26 de julio de 1866 para obtener economías se dicta el acuerdo para disminuir el gasto público el Ministerio de Fomento queda interinamente a cargo del Ministerio de Justicia. Ibid., p. 501.*

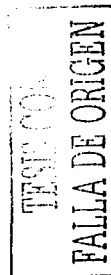
⁵⁸ *Atribuciones. 10 de abril de 1865. Se marcan las de cada uno de los nueve Departamentos ministeriales establecidos en el Estatuto Provisional del Imperio. Ibid., pp. 425 a la 432.*

⁵⁹ *Administración Pública. 9 de noviembre de 1864. Disposiciones para cortar los abusos introducidos en los ramos de ella. Segura, Sebastián. Op. Cit. Tomo III. pp. 108 a la 210.*

⁶⁰ *Ministerios. 19 de octubre de 1864. Se les señala el papel de que han de servirse en las oficinas y las fórmulas que han de usar en las comunicaciones. Ibid. Tomo III. pp. 175 y 176.*

⁶¹ *Noviembre 1° de 1865. Ley Electoral de Ayuntamientos. En: Colección de leyes, decretos, reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del imperio. Op. Cit., pp. 45 a la 51.*

⁶² *Noviembre 1° de 1865. Ley sobre la organización de la Hacienda Municipal. Ibid., pp. 71 a la 75.*



reglamentos de alumbrado y guardas nocturnos de la ciudad⁶³; el de servicio vecinal de policía y orden⁶⁴; de salubridad y limpieza de las calles⁶⁵; y las medidas para el mejoramiento y uso de las calles públicas⁶⁶.

Mientras esto sucedía en la capital, Juárez había tenido que cambiar la sede de los poderes en varias ocasiones evitando así que el enemigo lo hiciera preso, y poder mantener la llama encendida de un gobierno mexicano legítimo. El tiempo estipulado por la Constitución de 1857 para ocupar la presidencia era de cuatro años, ante la imposibilidad de realizar una transmisión del poder de manera pacífica y en condiciones favorables, en noviembre de 1865, Juárez prorrogó los poderes del Presidente de la República y del Presidente de la Suprema Corte de Justicia por el tiempo que fuese necesario hasta que el fin de la guerra permitiera su realización conforme a lo estipulado en la Constitución⁶⁷.

La situación se fue tornando cada día más difícil, los mexicanos mantenían su lucha independentista. Los partidarios de la monarquía empezaron a notar que dicho proyecto se sostendría en tanto estuviese el ejército francés apoyando a Maximiliano. Por su parte, Francia había estado solicitando a los americanos el reconocimiento del gobierno del archiduque, pero Estados Unidos no estaba dispuesto a avalar dicho gobierno y reclamaba la inmediata retirada de las tropas francesas de México. Napoleón no deseaba una guerra con los norteamericanos por lo que decidió retirar sus tropas de forma paulatina y así lo hizo saber al gobierno de Washington.

Napoleón envió con el Barón Saillard una carta para Maximiliano en la que le explicaba que no podría sostener el compromiso de mantener de manera indefinida sus tropas y los recursos de la hacienda francesa, por lo debía verse la forma de lograr la autosuficiencia. En marzo Maximiliano envió a M. Eloin a Europa para una misión secreta, y un mes después a Juan N. Almonte a negociar con Napoleón la estancia de los ejércitos francés sin que éste lograra nada. En un intento desesperado Carlota se trasladó a París para tratar de negociar el apoyo, siendo éste el más desfavorable pues se había iniciado la guerra entre Austria y Prusia sin que la emperatriz lograra el apoyo de Napoleón y sus ministros.

⁶³ *Reglamento de 13 de marzo de 1865. He aquí el dispuesto para establecer el ramo de alumbrado y su resguardo nocturno, y para que los vecinos de México disfruten los beneficios de una regular policía.* Segura, Sebastián. *Op. Cit.*, Tomo IV. pp. 259 a la 268.

⁶⁴ *Reglamento de 15 de mayo de 1865. He aquí el publicado para el servicio vecinal de policía y orden para la Ciudad de México.* *Ibid.*, Tomo IV. pp. 548 a la 552.

⁶⁵ *Salubridad. 20 de marzo de 1865. He aquí las medidas dictadas en pro de la salubridad pública.* *Ibid.* Tomo IV. pp. 184 y 185.

⁶⁶ *Proposiciones. 20 de enero de 1874. He aquí las que aprobó el Excmo. Ayuntamiento de México.* *Ibid.* Tomo III. pp. 100 y 101.

⁶⁷ *Decreto del Gobierno de 8 de noviembre de 1865. Se prorrogan los poderes del Presidente de la República y de la persona que tenga el carácter de Presidente de la Suprema Corte de Justicia.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo IX. pp. 718 a la 719.

FALLA DE ORIGEN

El mariscal Bazaine ordenó en febrero de 1867 la retirada de sus tropas de la ciudad de México y durante su trayecto a Veracruz lo hizo de manera lenta esperando que el archiduque aceptara salir de México; en marzo, las tropas francesas abandonaron el territorio nacional sin que pudieran convencer al archiduque. Con la retirada de los franceses las tropas mexicanas fueron avanzando y recuperando las plazas antes ocupadas por el ejército invasor y los partidarios de la monarquía hasta que finalmente el 15 de mayo de 1867 es hecho prisionero Maximiliano en el Cerro de las Campanas y fusilado el 19 de junio del mismo año.

El 17 de julio Juárez hizo su entrada triunfal en el Distrito Federal encaminando sus acciones al restablecimiento de la república. En agosto lanzó la convocatoria para la elección de los poderes públicos⁶⁸ y en tanto se organizaban los comicios dispuso que los gobernadores nombrados por el gobierno ejercieran las atribuciones del poder ejecutivo local⁶⁹; y restableció la Suprema Corte de Justicia⁷⁰. Efectuados los comicios, el Congreso declaró presidente constitucional a Benito Juárez (1867 – 1871) por mayoría absoluta⁷¹ y poco después el Congreso declaró Presidente de la Suprema Corte de Justicia a Sebastián Lerdo de Tejada⁷². Durante los siguientes años, Juárez y su gobierno continuarían su labor jurídica y de gobierno promulgando importantes leyes. La guerra contra las debilitadas fuerzas conservadores se mantuvo sin tregua.

Un año antes de terminar su periodo de gobierno la agitación política se dejó sentir aunque la reelección no estaba prohibida en la carta magna del 57, en el ánimo de todos; para la primera magistratura se presentaron Benito Juárez, Porfirio Díaz y Sebastián Lerdo de Tejada, resultando electo Presidente Constitucional por mayoría de votos Benito Juárez (1871 – 1872)⁷³. Porfirio Díaz se reveló en el Norte en contra de la reelección de Juárez. Pocos meses después, el 18 de julio de 1872, Juárez murió de un ataque de *angina pectoris*⁷⁴.

⁶⁸ Agosto 14 de 1867. Convocatoria para la elección de los Supremos Poderes. *Ibid.* Tomo X. pp. 44 a la 49.

⁶⁹ Decreto de 14 de agosto de 1867. *Facultades a los Gobernadores.* *Ibid.* Tomo X. pp. 56 y 57.

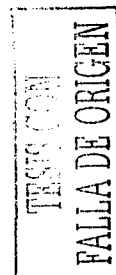
⁷⁰ Decreto del Ministerio de Justicia de 1° de agosto de 1867. *Restablece la Suprema Corte de Justicia.* *Ibid.* Tomo X. pp. 32 y 33.

⁷¹ Decreto del Congreso de 20 de diciembre de 1867. *Ministerio de Gobernación. Declara Presidente Constitucional al C. Benito Juárez.* Diario Oficial No. 124. Diciembre 21 de 1867. En *México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México.* Tomo 16. Volumen II. p. 85.

⁷² Decreto del Congreso de 20 de diciembre de 1867. *Ministerio de Justicia. Declara Presidente de la Suprema Corte al C. Sebastián Lerdo de Tejada.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo X. pp. 219 y 220.

⁷³ Decreto del Congreso de 12 de octubre de 1871. *Se declara Presidente Constitucional al C. Benito Juárez.* Diario Oficial No. 286. Octubre 13 de 1871. En *México a través... Op. Cit.* Tomo 16. Volumen II. p. 89.

⁷⁴ *Comunicación del Ministerio de Relaciones de 19 de julio de 1872. Comunica la noticia de la muerte del Sr. Juárez al Presidente de la Corte de Justicia, en cumplimiento del artículo 1° de la ley de 29 de febrero de 1836.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XII. p. 234.



Con la muerte de Juárez quedó Sebastián Lerdo de Tejada, Presidente de la Suprema Corte de Justicia, como depositario del Ejecutivo⁷⁵ y se convocó a elecciones de Presidente de la República⁷⁶, siendo electo Lerdo de Tejada⁷⁷ para el periodo de 1872 – 1876. Los motivos de la rebelión de Porfirio Díaz y el poco éxito de su campaña contra el régimen Juarista se desvanecieron con la muerte de Juárez, por lo que el general Díaz no tuvo más remedio que pactar con Lerdo de Tejada aprovechándose de la amnistía general que por delitos políticos otorgó la nueva administración⁷⁸.

1. 3 El Porfiriato

Al término del tercer año de gobierno de Lerdo, el clima político para la reelección de Lerdo estaba adquiriendo fuerza en algunos círculos políticos. Porfirio Díaz decidió no participar por tercera vez en la contienda por la vía electoral, por lo que organizó un pequeño ejército y promulgó el *Plan de Tuxtepec*⁷⁹, en el que desconocía a Lerdo de Tejada, se proclamaba el principio de la no reelección y se llamaba al general Porfirio Díaz a encabezar el Ejército Regenerador. A los pocos meses de iniciado el movimiento, el general Díaz reformó el Plan porque el entonces Presidente de la Suprema Corte, José María Iglesias, no apoyaba el movimiento. El artículo 6° del Plan de Tuxtepec quedó en los siguientes términos: "la presidencia interna no recaerá en la persona elegida por la mayoría de los gobernadores adheridos a este plan, sino en el presidente de la Suprema Corte de Justicia. Ante el silencio o la negativa de este funcionario, el Poder Ejecutivo recaerá en el jefe de armas"⁸⁰.

En los siguientes meses la revolución se había extendido hasta el grado que en el momento de las elecciones no funcionó el número de Colegios Electorales suficientes para que hubiese mayoría. El Congreso se empeñó en que sí la había, por lo que Lerdo de Tejada fue nuevamente electo Presidente Constitucional⁸¹

⁷⁵ Circular del Ministerio de Gobernación de 19 de julio de 1872. Se anuncia que el Presidente de la Corte de Justicia ha prestado la protesta de ley ante la Diputación Permanente, por haberse encargado de la Presidencia de la República. Diario Oficial. No. 201. Julio 19 de 1872. En México a través... .Op. Cit., Tomo 16 Volumen II. p.105.

⁷⁶ Decreto de la Diputación Permanente de 27 de julio de 1872. Se convoca a elecciones de Presidente de la República. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo XII. p. 236.

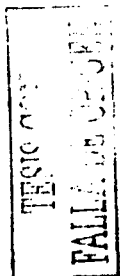
⁷⁷ Decreto del Congreso de 16 de noviembre de 1872. Declara Presidente Constitucional de la República al Ciudadano Sebastián Lerdo de Tejada. Diario Oficial No. 322. Noviembre 17 de 1872. En México a través... .Op. Cit., Tomo 16. Volumen II. p.105.

⁷⁸ Decreto del Gobierno de 27 de julio de 1872. Se concede amnistía general por delitos políticos. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo XII. p. 236.

⁷⁹ Enero 10 de 1876. Plan de Tuxtepec. *Ibid.*, Tomo XIII. pp. 96 a la 99.

⁸⁰ Marzo 21 de 1876. Plan de Tuxtepec reformado en el Campamento de Palo Blanco. *Ibid.*, Tomo XIII. p. 99. Noviembre 25 de 1876. Se manda se publique por Bando los Planes de Tuxtepec y Palo Blanco. *Ibid.* Tomo XIII. pp. 98 y 99.

⁸¹ Decreto de la Cámara de Diputados de 26 de octubre de 1876. Declara que es Presidente Constitucional para el periodo que terminará el 30 de noviembre de 1880, el C. Sebastián Lerdo de Tejada. Diario Oficial No. 302. octubre 28 de 1876. En México a través... . Op. Cit. Tomo 16 Volumen II, p. 106.



para el periodo 1876 – 1880. Los insurrectos exigían la inmediata destitución de Lerdo. El propio José María Iglesias el mismo día que a Lerdo se le declaraba Presidente, publicó un manifiesto declarando nulas las elecciones apoyado en su función de conocer las quejas contra los Colegios Electorales y se retiró a la ciudad de Salamanca para establecer conforme a la Constitución su gobierno.

Ante tan deplorable panorama político, las crecientes adhesiones al general Díaz y la derrota sufrida por las fuerzas del general Alatorre en Lomas de Tecoac, el presidente Lerdo abandonó la ciudad el 20 de noviembre de 1876 para poco después expatriarse, muriendo unos años después en un departamento de un hotel de la ciudad de Nueva York. Tres días después, Porfirio Díaz llegó a la capital y asumió el Poder Ejecutivo⁸² conforme a lo dispuesto en el Plan de Tuxtepec y mandó cesar en el ejercicio de sus funciones a los funcionarios y empleados de la administración de Lerdo⁸³.

Al no haber arreglo entre el general Díaz y José María Iglesias, y siendo necesario acabar con las fuerzas del gobierno de Lerdo, éste se puso al frente de su ejército para combatir a Iglesias y sus partidarios, así como a los últimos bastiones del gobierno de Lerdo dejando en su lugar al general Juan N. Méndez (1876 – 1877), segundo jefe del Ejército Constitucionalista⁸⁴. Durante la ausencia del general Díaz se convocó al pueblo mexicano para elegir Presidente de la República, diputados al Congreso de la Unión y presidente y magistrados de la Suprema Corte de Justicia⁸⁵. El desenlace de esta campaña concluyó con el retiro al exilio de Iglesias el 17 de enero de 1877 y la derrota por las armas de los partidarios de Lerdo.

Terminada la campaña contra los insurrectos, Díaz regresó a la capital el 16 de febrero de 1877 para hacerse cargo nuevamente del Poder Ejecutivo⁸⁶. Ese mismo día para acallar a los opositores expidió un decreto el cual contenía su programa de gobierno, que contribuyera a dar certeza del rumbo que tendría la nación⁸⁷. En mayo fue declarado Presidente de los Estados Unidos Mexicanos por

⁸² Noviembre 28 de 1876. Cuartel General del Ejército Constitucionalista. Se declara que el General en Jefe asume el Poder Ejecutivo. *Op. Cit.*, Dublan y Lozano. Tomo XIII. p. 100.

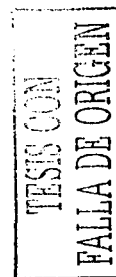
⁸³ Noviembre 25 de 1876. Se mandó cesar en el ejercicio de sus funciones a los funcionarios y empleados de la administración de Sebastián Lerdo de Tejada. *Ibid.* Tomo XIII, pp. 99 y 100.

⁸⁴ Diciembre 6 de 1876. Cuartel General del Ejército Constitucionalista. Se encarga provisionalmente del Poder Ejecutivo el 2° en Jefe del Ejército. *Ibid.* Tomo XIII, pp. 110 y 111.

⁸⁵ Diciembre 23 de 1876. Se convoca al pueblo mexicano para que elija Presidente de la República, Diputados al Congreso de la Unión y Presidente y Magistrados de la Suprema Corte de Justicia. *Ibid.* Tomo XIII, pp. 120 a la 122.

⁸⁶ Febrero 15 de 1877. Cuartel General del Ejército Constitucionalista. El General en Jefe reasume provisionalmente el Poder Ejecutivo de la Unión. Y la Circular del Ministerio de Gobernación de 16 de febrero de 1877. Anuncia que el General en Jefe del Ejército, ha tomado posesión nuevamente del Poder Ejecutivo de la Unión. *Ibid.* Tomo XIII, pp. 159 y 160.

⁸⁷ Febrero 16 de 1877. Decreto exponiendo el Programa de Gobierno. XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados. Los Presidentes ante la Nación. Tomo II. pp. 899 y 900. México. 1966. En México a través... *Op. Cit.* Tomo 5. Volumen II, pp. 23 y 24.



mayoría de votos⁸⁸ para el periodo de 1877 - 1880. El día 5 del mismo mes, conforme a lo previsto en el Plan de Tuxtepec fue reformada la Constitución en sus artículos 78 y 109 dejando impreso el principio de *No – Reección* del Presidente de la República y los Gobernadores de los Estados⁸⁹, obstáculo que el propio Díaz se había impuesto desde el inicio de la lucha armada y que tuvo que cumplir ya como Presidente, entregando al Congreso de la Unión la iniciativa.

Antes de concluir el periodo presidencial, el general Díaz buscó entre sus colaboradores a la persona que mejor pudiese suplirlo, este hombre era sin duda su ex-ministro de Guerra y Marina, Manuel González, quien en el medio político era reconocido por una gran cualidad: ser leal a su palabra. Concluido el gobierno del general Díaz, conforme a su pronóstico, fue electo para ocupar la Presidencia de la República Manuel González (1880 – 1884)⁹⁰. Durante su gobierno se darían el mayor número de concesiones de ferrocarril que hasta entonces se habían dado y sobre todo logrado pero será un asunto que desarrollaremos más adelante. Cabe señalar que el general Porfirio Díaz ocupó la cartera ministerial de Fomento del 1° de diciembre de 1880 al 11 de junio de 1881, retirándose para acallar a sus detractores.

Conforme a su palabra, Manuel González entregó el poder a su amigo, quien sin oposición ocupó la Presidencia por segunda vez para el cuatrienio de 1884 – 1888⁹¹, en franca violación al artículo 78 constitucional. En los siguientes años, más confiado en su fuerza, prestigio y con un país cansado de tantas luchas propició la reforma constitucional de los artículos 78 y 109⁹² para que pudiese ser reelecto para el periodo constitucional inmediato, pero con la salvedad de pasada esta reelección debía esperar cuatro años para ocupar la Presidencia, quedando los gobernadores en la misma condición.

Como era de suponerse, el trabajo político del general Díaz había segado las más grandes ambiciones repartiendo entre muchos de sus allegados los espacios públicos y políticos nulificando cualquier oposición que se pudiese presentar.

⁸⁸ Decreto de la Cámara de Diputados de 2 de mayo de 1877. *Declara que es Presidente de los Estados Unidos Mexicanos el C. general Porfirio Díaz. Op. Cit.* Tomo XIII. p.174.

⁸⁹ Mayo 5 de 1878. *Reforma a los artículos 78 y 109 de la Constitución. Ibid.* Tomo XIII, pp. 708 y 709.

⁹⁰ Decreto de la Cámara de Diputados de 27 de septiembre de 1880. *Declara que es Presidente Constitucional el C. Manuel González.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XIV, p. 520.

⁹¹ Decreto de la Cámara de Diputados de 26 de septiembre de 1884. *Se declara que es Presidente de la República para el cuatrienio de 1884 a 1888 el general Porfirio Díaz. Ibid.,* Tomo XVII. p. 17.

⁹² "Art. 78. El Presidente entrará a ejercer su encargo el 1° de diciembre y durará en él cuatro años, pudiendo ser reelecto para el periodo constitucional inmediato; pero quedará inhábil en seguida para ocupar la Presidencia por nueva elección, a no ser que hubiesen transcurrido cuatro años, contados desde el día en que cesó en el ejercicio de sus funciones. Art. 109. Los estados adoptarán para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular y podrán establecer en sus respectivas constituciones la reelección de los gobernadores conforme a lo que previene el artículo 78 para la Presidencia de la República". *México a través... .Op. Cit.,* Tomo 16 Volumen II, p. 187.

Porfirio Díaz fue electo para el periodo de 1888 – 1892 por mayoría absoluta⁹³. “En 1890 reformó nuevamente el artículo 78 constitucional quedando redactado en los siguientes términos: “El Presidente entrará a ejercer sus funciones el 1° de diciembre y durará en el cargo cuatro años” a partir de esa fecha Díaz se reeligió una y otra vez hasta 1910”⁹⁴.

Durante la tercera administración del general Díaz se reformaron las Secretarías de Estado y conforme a esta nueva organización se distribuyeron los negocios de orden administrativo federal. Se formaron siete Secretarías: 1) Secretaría de Relaciones Exteriores. 2) Secretaría de Gobernación: en donde, entre otras cosas, se encargó de la Guardia Nacional del Distrito y Territorios, y del Gobierno del Distrito y Territorios en todo lo político y administrativo, como elecciones locales, policía urbana, registro civil, beneficencia pública, hospitales, hospicios, escuelas de ciegos y sordo-mudos, casas de expósitos y asilos, monte de piedad, caja de ahorros, casas de empeño, loterías, penitenciarias, cárceles, presidios y casas de corrección, teatros y diversiones públicas; 3) Secretaría de Justicia e Instrucción Pública⁹⁵. 4) Secretaría de Fomento: que tenía a su cargo, entre otras responsabilidades, el otorgar los privilegios exclusivos. 5) Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas: a la que se le confió los correos interiores; las vías marítimas de comunicación o vapores-correos; la unión postal universal; telégrafos; teléfonos; ferrocarriles; obras en los puertos; faros; monumentos públicos y obras de utilidad y ornato; carreteras, calzadas, puertos, ríos, puentes, lagos y canales; consejería y obras en los Palacios Nacional y de Chapultepec; y el Desagüe del Valle de México. 6) Secretaría de Hacienda, Crédito Público y Comercio. 7) Secretaría de Guerra y Marina⁹⁶.

En mayo de 1891 se expidió un reglamento de coches de carga, en el que se señalaba, entre otras obligaciones, que “todo dueño de carros, para poner éstos al servicio del público, deberá inscribirlos en la Administración del ramo, para el pago del impuesto respectivo y recogerá una placa con su número correspondiente, la que colocará en el cajón del carro. Al hacer el administrador del ramo de carros la entrega de dicha placa, marcará a fuego el carro, con un número igual al de la placa, cuyo número, en los carros de cuatro ruedas, se pondrá en el larguero izquierdo del tapextle, y en los de dos ruedas en la vara izquierda”⁹⁷.

TESTES CON
FALLA DE ORIGEN

⁹³ Decreto de la Cámara de Diputados de 19 de octubre de 1888. Hace la declaración de ser Presidente de la República el general Porfirio Díaz. *Ibíd.* Tomo XIX. p. 292.

⁹⁴ México a través... . *Op. Cit.* Tomo 16. Volumen II, p.209.

⁹⁵ El 19 mayo de 1901 estableció dos subsecretarios en esta Secretaría para la mejor atención de la educación. Decreto que establece dos subsecretarios para la Secretaría de Justicia e Instrucción Pública. Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XXXIII, pp. 499 y 500.

⁹⁶ Decreto del Congreso de 13 de mayo de 1891. Establece el modo como deben distribirse los negocios entre las Secretarías de Estado. Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XXI. pp. 79 a la 81. El 18 de mayo de 1905 se estableció la Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes. Diario Oficial. Mayo 18 de 1905. Secretaría de Relaciones. Decreto estableciendo una nueva Secretaría del Despacho, que se llamará de Instrucción Pública y Bellas Artes. En México a través... .*Op. Cit.* Tomo 5 Volumen II, pp. 183 y 184.

⁹⁷ Ayuntamiento Constitucional de México. 4 de mayo de 1891. Reglamento de Carros. *Op. Cit.* Dublan y Lozano. Tomo XXI, p. 68.

El 11 de julio de 1892 Porfirio Díaz es electo por cuarta ocasión por mayoría absoluta para el periodo de 1892 – 1896 conforme a lo prevenido en el artículo 78 de la Constitución⁹⁸. En estos años continuó dándose a la tarea de avanzar en la organización de la administración en diferentes ramos. Con respecto al tema que venimos desarrollando, más adelante y de manera específica lo retomaremos por lo que no nos extenderemos en mayores explicaciones.

Porfirio Díaz fue electo para el periodo de 1896 – 1900, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos⁹⁹. En estos años se reglamentó el ramo de Obras Públicas de la municipalidad de México¹⁰⁰ responsabilizándola de la construcción y conservación de los pavimentos; la construcción, limpia y conservación de las atarjeas, albañales, canales de desagüe, zanjas, acequias, etc., que dependan de la municipalidad; la construcción y conservación de los edificios públicos; la nomenclatura y numeración de la ciudad; la formación de proyectos para el ensanche y regularización de las vías públicas; de planos, avalúos e informes periciales que necesitara el ayuntamiento o el gobierno del Distrito; todos los estudios técnicos que se le encomendara el gobierno del Distrito, y la atención a los siniestros. Con estas facultades la Dirección de Obras apoyaría los dictámenes sobre caminos de fierro en la capital.

En diciembre de 1898 se aprobaron los convenios sobre límites entre el Distrito Federal y el estado de México¹⁰¹ y los correspondientes a los límites entre el Distrito Federal y el Estado de Morelos¹⁰². El 28 de julio se decretaron las municipalidades que integraban al Distrito Federal y sus demarcaciones, a saber: Municipalidad de México; Distrito de Guadalupe Hidalgo; Distrito de Tacubaya; Distrito de Tlalpan; y Distrito de Xochimilco¹⁰³. Con base a lo anterior se determinó la división administrativa del Distrito Federal¹⁰⁴.

⁹⁸ Decreto de la Cámara de Diputados de 26 de septiembre de 1892. Declara Presidente de la República para el cuatrienio de 1892 a 1896. *Ibid.* Tomo XII. pp. 297 y 298.

⁹⁹ Decreto de la Cámara de Diputados de 8 de octubre de 1896. Declaración de Presidente de la República. *Ibid.* Tomo XXVI. p. 450.

¹⁰⁰ Ayuntamiento Constitucional de México. 31 de marzo de 1887. Reglamento del ramo de Obras Públicas de la municipalidad de México. *Ibid.* Tomo XXVII. pp. 137 a la 148.

¹⁰¹ Secretaría de Gobernación. 17 de diciembre de 1898. Aprobación de los convenios sobre límites entre el Distrito Federal y el Estado de México. Diario Oficial de diciembre de 1898. México a través... *Op. Cit.* Tomo 16 Volumen II, pp. 350 a la 353.

¹⁰² Secretaría de Gobernación. 17 de diciembre de 1898. Decreto. Aprobación de los convenios sobre límites entre el Distrito Federal y el Estado de Morelos. Diario Oficial de diciembre 23 de 1898. *Ibid.* pp. 353 y 354.

¹⁰³ Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 28 de julio de 1899. Municipalidades que forman el Distrito Federal. Diario Oficial de Julio 29 de 1899. *Ibid.* pp. 354 a la 359.

¹⁰⁴ Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 18 de diciembre de 1899. División administrativa del Distrito Federal. *Ibid.*, pp. 359 a la 361.

Para el periodo de 1900 – 1904 el general Díaz fue electo por sexta vez Presidente de la República¹⁰⁵. En este cuatrienio se autorizó reformar la organización política y municipal del Distrito Federal y los territorios, quedando en funciones las autoridades que serían cambiadas en 1901 hasta que se expidiese la ley, la cual que se señalaría los cargos de servidores públicos creados en esta reforma¹⁰⁶; posteriormente se reformó para incluir a las municipalidades que tenían que ser cambiadas en 1903¹⁰⁷. En marzo de 1903 por fin apareció la ley de organización política y municipal del Distrito Federal¹⁰⁸ quedando dividida en trece municipalidades: México, Guadalupe Hidalgo, Atzacotalco, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Cuajimalpa, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta e Iztapalapa.

La administración y gobierno del Distrito Federal quedaba dependiente del Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Gobernación que a su vez lo hacía por medio de tres funcionarios, que eran: el Gobernador del Distrito, el Presidente del Consejo Superior de Salubridad y el Director General de Obras Públicas. Éstos constituían el Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal que, entre otras facultades, debían proponer al Secretario de Gobernación los proyectos para la ejecución de obras de importancia general para una o varias municipalidades.

En enero de 1903 se emitió el reglamento para los carros de carga que transitaran en la municipalidad de México especificando el estado que éstos debían tener para prestar servicio, los impuestos a pagar, los sitios y obligación de pase de revista, las penas por infracciones al reglamento, así como la planta de empleados de la administración de carros y sus atribuciones¹⁰⁹.

En abril de 1903 se promulgó la ley sobre incorporación de los impuestos y rentas municipales a la Hacienda Federal¹¹⁰ mediante la cual la administración y recaudación de los impuestos, derechos y rentas de todo género que han percibido hasta ahora los ayuntamientos y las autoridades políticas o

¹⁰⁵ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 10 de octubre de 1900. Se declara Presidente Constitucional a Porfirio Díaz para el cuatrienio que comenzara el 1° de diciembre de 1900 y terminará el 30 de noviembre de 1904.* Diario Oficial. Octubre 1° de 1900. *Ibid.*, p. 407.

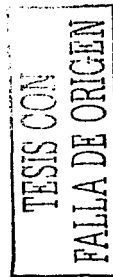
¹⁰⁶ *Secretaría de Estado y Despacho de Gobernación. 14 de diciembre de 1900. Decreto sobre autorización para reformar la organización municipal.* *Ibid.*, pp. 412 y 413.

¹⁰⁷ *Secretaría de Gobernación. 3 de diciembre de 1902. Decreto reformando el artículo 1° transitorio del de 14 de diciembre de 1900.* Diario Oficial. Diciembre 5 de 1902. *Ibid.*, Tomo II. p. 413.

¹⁰⁸ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 26 de marzo de 1903. Ley de organización política y municipal del Distrito Federal.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.*, Tomo XXXV, pp. 336 a la 357.

¹⁰⁹ *Ayuntamiento de México. 14 de enero de 1903. Reglamento de carros para la municipalidad de México. Memoria documentada de los trabajos municipales en el 1er Semestre 1903.* pp. 530 a la 540.

¹¹⁰ *Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público. Ley sobre incorporación de los impuestos y rentas municipales a la Hacienda Federal. 28 de abril de 1903.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XXXV, pp. 463 a la 473.



administrativas del Distrito Federal, correspondían a oficinas federales dependientes de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Para llevar a cabo estas tareas existía la Dirección de Contribuciones Directas. En el caso del Distrito Federal estaba la Dirección General de Rentas del Distrito Federal que se apoyaba en dos subdirecciones: la de Contribuciones Directas y la de Ramos Municipales, esta última tenía la responsabilidad de administrar y recaudar impuestos, rentas e ingresos diversos, entre los que se encontraban los vehículos (carruajes de alquiler, carruajes particulares, carros y velocípedos). La facultad apropiada a los municipios se mantendría vigente hasta que se pudo llevar a la práctica el artículo 115 de la Constitución de 1917.

En el último año de su gobierno se reformó la Constitución en sus artículos 72, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84 y la primera parte del 103. Regresando la figura del Vicepresidente y ampliando el periodo de gobierno a seis años¹¹¹. Resultando electo, por séptima vez, Porfirio Díaz (1904 – 1910) para Presidente, y Ramón Corral para Vicepresidente¹¹².

En 1906 se publicaron las *Bases a que deben sujetarse para el uso de automóviles en el Distrito Federal*, por medio de las cuales se ordenaba que para que estos pudiesen circular debían tener que contar con un permiso especial del gobierno del Distrito con sujeción al reglamento expedido por la Secretaría de Gobernación de 25 de agosto de 1903 y a su vez fuesen emplacados, pagando en la tesorería los impuestos correspondientes¹¹³.

Por último, Porfirio Díaz (1910 – 1911) ocupa la Presidencia por octava vez y Ramón Corral la Vicepresidencia¹¹⁴. Los acontecimientos históricos que provocaron la caída del general Díaz los analizaremos en el siguiente capítulo, cuando tratemos los gobiernos revolucionarios. Estos sucesos lo llevarían a renunciar a la Presidencia y trasladarse al exilio hasta el día de su muerte¹¹⁵.

¹¹¹ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 6 de mayo de 1904. Decreto reformando los artículos 72, 74, 78, 79 a 84 inclusive, y la primera parte del 103 de la Constitución Federal, sobre elecciones de funcionarios federales. Ibid. Tomo XXXVI. pp. 363 a la 367.*

¹¹² *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 26 de septiembre de 1904. Decreto de la Cámara de Diputados del Congreso General, es Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el C. General de División Porfirio Díaz y el Vicepresidente el C. Ramón Corral para el sexenio que comenzará el primero de diciembre de 1904 y terminará el treinta de noviembre de 1910. Ibid. Tomo XXXVI, pp. 1040 y 1041.*

¹¹³ *Abril 30 de 1906. Bases a que deben sujetarse para el uso de automóviles en el Distrito Federal. Ibid., Tomo XXXVIII. Primera Parte. pp. 837 y 838.*

¹¹⁴ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 4 de octubre de 1910. Decreto que declara que es Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el C. General de División Porfirio Díaz y Vicepresidente de los mismos Estados Unidos Mexicanos el C. Ramón Corral, para el sexenio que comenzará el 1 de diciembre próximo y terminará el 30 de noviembre del año de 1916. Ibid. Tomo XLII. pp. 173 y 174.*

¹¹⁵ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 26 de mayo de 1911. Decreto que admite las renunciaciones hechas por el C. General de División Porfirio Díaz, del cargo de Presidente de la República; y el C. Ramón Corral, del cargo de Vicepresidente de la República. Ibid. Tomo XLIII. p. 340.*

En los años que corren de 1857 a 1911, la ciudad de México tuvo 47 gobernadores del Distrito Federal¹¹⁶, un Comandante General del Distrito, seis Prefectos Políticos, un Prefecto Suplente, un Prefecto Municipal y un Jefe Político de la Capital. Los gobernadores del Departamento del Valle de México¹¹⁷ fueron dos más un Comandante General y un Prefecto del Distrito, para un total de 61 autoridades.

¹¹⁶ Los Gobernadores del Distrito Federal en este periodo fueron: Agustín Alcérrecas, 13 de octubre de 1857; Miguel María Azcárate, 21 de enero de 1856; Antonio Corona, 15 de febrero de 1859; Justino Fernández, 2 de enero de 1861; Miguel Blanco, 31 de enero de 1861; Juan José Baz, 25 de junio de 1861; Anastasio Parrodi, 8 de enero de 1862; Ángel Trías, 23 de abril de 1862; Anastasio Parrodi, 1° de mayo de 1862; José María González de Mendoza, 21 de mayo de 1862; José Santiago Aramberri, 20 de septiembre de 1862; Manuel Terreros, 8 de noviembre de 1862; Ponciano Arriaga, 8 de noviembre de 1862; Juan J. de la Garza (Comandante General del Distrito), 18 de mayo de 1863; José Mariano de Salas, 1° de junio de 1863; Manuel García Aguirre (Prefecto Político), 12 de junio de 1863; Miguel María Azcárate (Prefecto Municipal), 13 de junio de 1863; José del Villar Bocanegra (Prefecto Político), 22 de octubre de 1863; Miguel María Azcárate (Prefecto Político), 6 de junio de 1864; José María González de Mendoza (Prefecto Político), 28 de noviembre de 1865; Manuel Campero (Prefecto Suplente), 9 de abril de 1866; Mariano Icaza (Prefecto Político), 19 de septiembre de 1866; Tomás O'Horán (Prefecto Político), 11 de febrero de 1867; Juan José Baz (Jefe Político de la Capital), 21 de junio de 1867; Juan José Baz, 13 de agosto de 1867; Francisco A. Vélez, 7 de septiembre de 1869; Francisco Paz, 27 de enero de 1871; Gabino Bustamante, 17 de marzo de 1871; Alfredo Chavero, 15 de junio de 1871; José María Castro, 18 de septiembre de 1871; Tiburcio Montiel, 2 de octubre de 1871; Joaquín Othón Pérez, 22 de septiembre de 1873; Protasio Tagle, 21 de noviembre de 1876; Agustín del Río, 29 de noviembre de 1876; Juan Crisóstomo Bonilla, 7 de febrero de 1877; Luis C. Curiel, 20 de febrero de 1877; Carlos Pacheco, 2 de diciembre de 1880; Pedro Rincón Gallardo, 11 de enero de 1881; Carlos Pacheco, 13 de enero de 1881; Ramón Fernández, 12 de junio de 1881; Joaquín Díaz, 28 de diciembre de 1881; Ramón Fernández, 31 de diciembre de 1881; Carlos Rivas, 5 de mayo de 1884; José Ceballos, 3 de diciembre de 1884; Manuel Domínguez, 19 de abril de 1893; Pedro Rincón Gallardo, 17 de julio de 1893; Nicolás Islas y Bustamante, 3 de agosto de 1896; Rafael Rebollar, 10 de agosto de 1896; Ángel Zimbrón, 18 de septiembre de 1899; Rafael Rebollar, 3 de noviembre de 1899; Guillermo de Landa y Escandón, 16 de octubre de 1900; Ángel Zimbrón, diciembre de 1900; Guillermo de Landa y Escandón, diciembre de 1900; Ramón Corral, 19 de diciembre de 1900; Guillermo de Landa y Escandón, 11 de septiembre de 1901; Ramón Corral, 11 de noviembre de 1901; y Guillermo de Landa y Escandón, 17 de enero de 1903. En *México a través...* .Op. Cit. Tomo 16. Volumen I. pp. 417, 457, 467. Y Volumen II. pp. 9, 15, 35, 41, 59, 79, 87, 91, 111, 115, 119, 145, 187, 235, 297 y 375.

¹¹⁷ Los Gobernadores del Departamento del Valle de México en este periodo fueron: Rómulo Díaz de la Vega, 2 de mayo de 1859; Francisco García Casanova (Comandante General de México), 10 de febrero de 1860; Pablo Villa (Prefecto del Distrito), 17 de marzo de 1860; Francisco Pérez, 17 mayo de 1860. En: *México a través...* . Op. Cit. Tomo 16 Volumen I. p. 467.

TESORO
FALLA DE ORIGEN

2. El transporte público de pasajeros en carruajes de alquiler (1857 – 1911)

2.1 El reglamento de coches para su colocación en los teatros del 30 de julio de 1868¹¹⁸

Como complemento al reglamento anterior, se dispuso que para la comodidad de los asistentes a los teatros y para que los carruajes no estorbaran la vialidad y molestaran a las personas que caminaban la calle, se señaló cuál sería el sentido de las calles para acercarse al Teatro Principal, Teatro Iturbide y al Coliseo, así como la forma en que deberían salir los carros al término de la función. Cuando se tratase de carros particulares, si el dueño no estaba al momento que el conductor pasaba frente a la puerta principal del teatro o del coliseo, debía darse la vuelta y volverse a formar. Los contraventores serían sancionados según su falta.

2.2 El reglamento de coches de 2 de julio de 1872

El reglamento de 1872, constituye una importante reforma con respecto al de 1856. Éste fue promulgado durante el gobierno del presidente Sebastián Lerdo de Tejada (1872 – 1876) y del gobernador del Distrito Federal Tiburcio Montiel (1871 – 1873). El documento se encuentra integrado por 30 artículos y 5 disposiciones generales. Desde el primer artículo se establece que la autoridad municipal no tenía más intervención en el ramo de coches que la económica-administrativa.

Seguramente por los desórdenes ocasionados por personas no autorizadas para la prestación del servicio, el artículo segundo se refería enfáticamente a que nadie podía poner en circulación carro alguno sin la autorización por escrito del regidor comisionado al ramo de coches bajo la pena de diez pesos de multa por la primera vez, doble por la segunda y cien pesos por la tercera. Este pago de la multa no los eximía de las penas que se tuviesen que aplicar por la defraudación al tesoro municipal y por la falta de aviso oportuno para el pago de sus contribuciones correspondientes.

Otra innovación en este ordenamiento resulta que libera la posibilidad de alquilar los vehículos de servicio público a cualquier hora del día y de la noche. Dejando libre a los dueños de los carruajes para fijar el precio del alquiler, y quedando obligados a publicar en sus establecimientos y en el interior de los carros las tarifas que definieran. Los cocheros debían presentar a sus fletadores los precios impresos de sus tarifas y el número que le correspondía al carro, estando sólo obligados a que dentro de estas tarifas estuviese perfectamente definido el tiempo

¹¹⁸ *Secretaría del Ayuntamiento Constitucional de México. "En Cabildo de ayer se acordó que se recuerde al público, que está vigente, y se hará cumplir, el siguiente Reglamento, expedido el 30 de julio de 1868". En: Castillo Velasco, José M. Del. Colección de leyes, supremas órdenes, bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal. pp. 115 y 116.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mínimo de alquiler que debía ser de un cuarto de hora o de media hora. Queda pues definido que la labor del fletador no iba más allá de pagar por el tiempo que lo ocupara sin que le fuera pedido un pago adicional por el costo de regresar el coche al sitio.

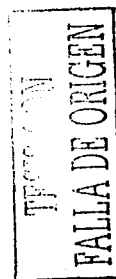
Los cocheros debían mantener encendido durante toda la noche que prestaran servicio las luces del carruaje. No está permitido durante la noche el traslado de muebles, ni dinero. En este reglamento subsiste la idea de que no pueden trasladarse en estos vehículos cadáveres, pero ya no se especifica nada con relación a los enfermos.

En cuanto a las sanciones impuestas a los cocheros habían cambiado de forma importante aunque en el fondo se trataba de faltas ya detectadas desde anteriores ordenamientos. Los cocheros debían tratar con comedimiento al pasaje. "El cochero que se embriague durante las horas que está dedicado al servicio público, será castigado con cuatro días de detención, por la primera vez, ocho días por la segunda, y por la tercera vez no podrá volver a trabajar en ningún sitio público"¹¹⁹. Bajo ningún pretexto los cocheros podían llevar arrimados o *rosquetes*, por lo que cuando se sorprendiera al cochero con éstos, "de plano ocho días de cárcel" para el cochero y remisión del acompañante al tribunal de vagos. Estaban excluidos los mozos a menos de que el dueño los colocara para auxilio, siempre y cuando avisara con tiempo al administrador. Los cocheros que fuesen sorprendidos maltratando a las mulas podían ser castigados hasta con quince días de prisión.

En este ordenamiento se resalta el papel del municipio expresado desde el primer artículo y especificado con más detalle en el onceavo, dejando claro que las cuestiones de orden financiero de los dueños de los carruajes destinados al servicio público y la relación de estos con sus cocheros es un asunto de orden independiente de la autoridad municipal. En lo que se refiere a los antecedentes de los cocheros era obligación del dueño del coche verificar su *carpet* de servicio y estar prevenidos de cualquier situación que se pudiese presentar y quedaban bajo su absoluta responsabilidad. Era además obligación de todas las administraciones de carros la colocación de letreros en lugares visibles en los que se informara al público sobre el número que se les había asignado para su identificación.

Para el establecimiento de carruajes de alquiler debía presentarse el interesado con el regidor comisionado del ramo para que pudiese extender la licencia por escrito, comunicando posteriormente al administrador principal del número que le fue asignado para prestar el servicio. Se reiteraba la oposición sobre que los empleados del ramo de coches tuviesen carruajes de alquiler. Los administradores de cada sitio debían notificar diariamente al administrador general el número de carruajes en servicio diariamente y los nombres de los conductores.

Los carruajes fúnebres quedaban sujetos a este reglamento. Y por primera vez se reglamentaban los que prestaban servicio de forma eventual o extraordinaria. La



¹¹⁹ Reglamento de coches de providencia de 2 de julio de 1872. *Ibid.*, p. 110.

administración principal extendía licencias específicas pagándose los derechos correspondientes en la administración de rentas municipales. Si por algún motivo se sorprendía a alguien ofreciendo este servicio extraordinario el coche era detenido hasta que el contraventor pagara los derechos correspondientes.

Los coches que estaban establecidos en las inmediaciones de la capital no podían prestar servicio más que a las afueras de la ciudad. Esta nueva modalidad era castigada con veinticinco pesos de multa o quince días de cárcel para el dueño y ocho días de cárcel para los cocheros. Para la administración de estos establecimientos había un administrador diferente a los de la capital, costado por los dueños de los carruajes.

Otro asunto que resulta novedoso es la cartilla del cochero en donde se anota las faltas que éste ha cometido al reglamento para llevar un apunte de las faltas que estuviese cometiendo. Pero lo que resulta interesante es que los usuarios también podían escribir su queja en esta cartilla obligando al cochero a notificarlo al administrador para que éste a su vez iniciara una investigación para ver si procedía o no la falta. Las personas al abandonar los carruajes debían checar que no hubiesen dejado pertenencias, pero si a pesar de esta situación se encontrase algún valor el cochero debía entregarlo a la administración y ser transferido a la sección de policía conforme a lo dispuesto por el Ministerio de Gobernación.

En las disposiciones generales del reglamento se hacía énfasis en la colocación de las tarifas en los establecimientos y en los coches. Se definía el tamaño y lugar de colocación de los números de identificación del carruaje, el estado del carruaje interior y exterior, y el buen estado físico de las mulas. Los cocheros que salieran a dar un servicio sin que éste estuviese reportado al administrador debían pagar el equivalente al tiempo de ausencia y ocho días de cárcel, a los que volvieran a cometer dicha falta se les retiraba del servicio público. Se definían las obligaciones de los celadores municipales de coches: Permanecer en los puntos que se les asigne; cuidar y vigilar los carruajes; conocer bien el reglamento para su buena aplicación; llevar la lista diaria nominal para informar al administrador; cumplir y hacer cumplir las órdenes del regidor o del administrador; y vigilar que diariamente estén los coches en su lugar y en buen estado. Por último, se establecía la revista general de todos los carruajes a efectuarse entre el día primero y décimo de cada mes en presencia del regidor y del administrador principal del ramo, sin menoscabo de poderla hacer de forma extraordinaria si fuese necesario.

Un año antes de que apareciera el nuevo reglamento, en septiembre de 1893 la Administración General de la Renta del Timbre señaló que los coches de sitio no causaban el impuesto del timbre sobre movimiento de pasajeros porque éstos no hacían un servicio regular con itinerario fijo¹²⁰.

¹²⁰ *Circular de la Administración General de la Renta del Timbre de 29 de septiembre de 1893.* Dublin y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XXIII. p. 332.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1873 la Comisión de Coches prepara un dictamen para reformar la planta de empleados del ramo. En este documento señala que existen en la capital 25 sitios de coches cuya vigilancia está a cargo de un administrador con 100 pesos de sueldo, 6 celadores con 30 pesos cada uno, un escribiente que lleva el apunte de papeletas y listas en la administración principal, con 30 pesos de sueldo y una gratificación que le dan los dueños de carruajes, además de un mozo con sueldo de 15 pesos. "a simple vista un solo administrador no se puede dar abasto para vigilar los 25 sitios que se hayan repartidos en toda la ciudad y cuyas administraciones son a cargo de particulares nombrados por los dueños de carruajes"¹²¹.

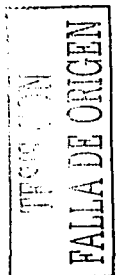
Por lo que el ayuntamiento propone algunas reformas. En cuanto a los 6 celadores, el ayuntamiento considera que las atribuciones que se les han conferido no pueden ampliarse, entre otras razones, por el sueldo asignado, circunstancia que provoca se cometan cierto número de abusos gravísimos sin que se lleve a cabo su objetivo. En opinión del Cabildo, la experiencia ha demostrado además que son inútiles y perjudiciales para la buena administración y por lo mismo deben suprimirse. La comisión de coches atendiendo a las necesidades más imperiosas propuso la consulta al Ayuntamiento para reformar la planta de empleados, ya que en su concepto han sido el origen del desorden en la administración del ramo.

La propuesta concreta fue que en lugar de un administrador debía haber tres con el sueldo de 70 pesos mensuales cada uno, y con las mismas atribuciones y deberes; distribuyéndose entre ellos el trabajo según el orden económico que establezca la Comisión; siendo uno de estos deberes, el cubrir un turno diario de las 7 de la mañana a las 10 de la noche en la Administración General, sin separarse de este local, ni aún para comer, con objeto de que atiendan eficazmente cuantas dificultades ocurran y escuchen todas las quejas del público, dando cuenta a la Comisión. Si el servicio público exigiera otro administrador más se analizaría el caso con toda oportunidad.

La supresión de los celadores y la inclusión de los administradores costaría mensualmente la suma de 810 pesos, a la que sólo había que agregar 10 pesos para el mozo y algunos gastos menores para oficina siendo el total del importe de la planta de 220 pesos. Esta propuesta con respecto a la planta vigente importaba 330 pesos mensuales, por lo que la propuesta resultaba una economía a favor del Ayuntamiento de 110 pesos mensuales. Por otro lado, consideraban que de la misma manera en que los dueños de los carruajes pagaban el sueldo de sus administradores o personas encargadas de llevar el apunte, asimismo debían encargarse del salario del escribiente quien es el que lleva el apunte de sitio general.

Con esta argumentación, la Comisión de Coches pidió al cabildo se aprobaran las proposiciones siguientes:

¹²¹ Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4203. Año 1873. Expediente 316.



1° La nueva planta presentada por la Comisión de Coches y suprimir a los celadores.

2° Que se establezcan tres Administradores Inspectores con el sueldo mensual de 70 pesos cada uno, el cual iba a ser recibido directamente de la administración de rentas municipales.

3° Que se nombren Administradores Inspectores del ramo de coches a los señores: Vicente González, Manuel Piña y Benítez y Felipe Belloc.

4° Que los dueños de carruajes que existan en el sitio principal pagarán desde el próximo mes de marzo el sueldo de la persona que actualmente hace el apunte respectivo.

La propuesta fue aprobada el día 23 de febrero de 1873 por el Cabildo y el día 3 de marzo de 1873 por el Presidente del Ayuntamiento de la siguiente manera: "este gobierno aprueba en todas sus partes el dictamen de la Comisión de coches, que fue acordado en Cabildo secreto, y que se refiere al arreglo del ramo en su total administración". Sin embargo, con fecha 29 de abril de 1873, en el expediente aparece un oficio firmado por Manuel Tapián en el que se revoca el anuncio del Cabildo del 28 de febrero, así como los empleos que fueron creados, quedando sin efecto.

Sabemos por medio de otro expediente que en enero de 1883 el encargado de la Comisión Municipal del Ramo de Coches, Vicente Alcántara, pidió y le fue aprobada la creación de una plaza de Inspección Pericial del ramo, que no fuese pagada con fondos públicos municipales para que atendiera los frecuentes accidentes causados por la torpeza o malicia de los conductores de carruajes, o por el mal estado de los carros o por las malas condiciones en las que se tenía a los animales de tiro¹²².

Durante la vigencia de este reglamento el Señor José María Amat solicitó autorización para establecer una empresa de transporte con 50 carruajes-ómnibus con veinte asientos tirados por caballos o mulas para el servicio de transporte público de pasajeros con distintas líneas, que partirían de la plaza de la Constitución hacia todas las garitas de estaciones de ferrocarriles. Dicha petición fue autorizada a favor de la empresa Líneas Urbanas de la Ciudad de México, propiedad del señor Amat, previo pago del impuesto fijado conforme al número de asientos indicados, obligándose a fijar en el interior de esos coches la tarifa del pasaje previa autorización del Regidor del Ramo¹²³.

¹²² *Ibid.*, Volumen 4204. Año 1883. Expediente 391.

¹²³ *Ibid.*, Volumen 4205. Año 1890. Expediente 447.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

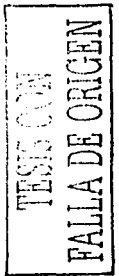
La respuesta a esta petición se autoriza el 24 de abril de 1890, con la condición de que no permanezcan más de 10 carruajes estacionados en espera de salida. A esta empresa se le denominó Líneas Urbanas de la Ciudad de México.

2.3 El reglamento de coches de alquiler del 3 de mayo de 1894

Durante la administración del presidente Porfirio Díaz (1892 – 1896), reelecto por tercera vez, y del gobernador del Distrito Federal, Pedro Rincón Gallardo (1893 – 1896), se expide el reglamento de coches de 1894. Este ordenamiento, a diferencia de todos los anteriores, está compuesto de nueve capítulos, con sesenta y nueve artículos, y en una parte de orden penal se especifica claramente las infracciones a las que se hacen acreedores los que no cumplen con lo señalado en el reglamento.

En materia de licencias y sus requisitos se señalaba la necesidad de tener autorización para la prestación del servicio público del regidor encargado del ramo, quien debía notificar al administrador la resolución del acuerdo, para que estuviese en posibilidad de asignarle un número al carruaje. Las contribuciones derivadas de esta autorización tenían que ser pagadas por adelantado. Una vez demostrando el pago, el administrador expedía la tarjeta de revista, con el sello del regidor siempre y cuando estuviesen en condiciones óptimas los carros y las mulas para la prestación del servicio público. En el caso de servicios extraordinarios, el administrador debía extender las licencias para estos servicios previo pago ante la administración de rentas municipales sin que pudiesen ocupar los lugares de sitio asignados a los que tuviesen permisos regulares. Los permisos para establecer sitios debían contar con la autorización del regidor del ramo, quien a su vez lo consultaba al Cabildo. Aunque se autorizara un sitio, éste podía ser revocado avisando al interesado con quince días de anticipación. Los sitios no se autorizaban en callejones pues se consideraba que éstos tenían que estar a la vista de todos en las avenidas y plazuelas.

En cuanto a los dueños de los carruajes se señala la obligación de fijar las tarifas y colocarlas en lugares visibles en las administraciones y dentro de las unidades, notificando al administrador cualquier cambio que le hicieren por escrito con dos meses de anticipación. Para contratar un cochero exigía el certificado del jurado calificador y su libreta correspondiente, por medio de la cual se podía saber su trayectoria. Cualquier situación que se presentase en la que tuviese culpa el cochero, los dueños eran responsables ante la autoridad municipal y su libreta quedaba, durante el tiempo que éste prestase sus servicios para el mismo patrón, en poder de éste para que pudiese hacer las anotaciones correspondientes. Los dueños de los coches que trabajaban de noche debían presentarse antes de la nueve de la noche con el administrador para sacar una papeleta de velada.



El jurado calificador se reunía en los primeros diez días de enero de cada año con todos los dueños de coches de alquiler para elegir cinco personas que los representaran mediante una elección de mayoría absoluta; esta medida estaba calculada según el número de carruajes de los que fuese propietario. Los interesados podían nombrar un representante, quien era acreditado con una carta firmada por dos testigos. El acto era validado en presencia del regidor del ramo. Los miembros electos justificaban su representación mediante una copia del acta de elección suscrita por el regidor y los electores concurrentes. Este jurado calificaba los méritos de los aspirantes para ser admitidos como conductores de coches de alquiler. Una vez aprobado el aspirante se le asignaba un número progresivo y se adhería una fotografía al documento. Los miembros de este jurado calificador duraban en su encargo un año.

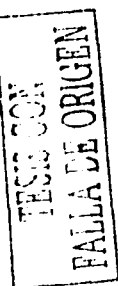
En lo que respecta a los carruajes y sus animales tenían que estar en buen estado para la prestación del servicio público de pasajeros, quedando claro que quien no tenga el carruaje en las condiciones establecidas y las mulas sanas, y no viejas, no podían dar servicio. "Cada coche estará marcado con el número que le corresponda, y este número se señalará en los faroles, en las portezuelas y en la tarifa que todos los coches deben llevar colocada en el interior. Estos números serán claros, sin adornos, y de un tamaño de dos pulgadas de altura. Los modelos de estos números los dará la administración principal del ramo. Los números de las portezuelas serán del color que corresponda a la categoría del coche. Los de los faroles y los interiores serán precisamente negros o de metal niquelado y los interiores podrán colocarse en el vidrio delantero, si fueren pintados o en otra parte, siempre que sea visible si fueren de metal niquelado"¹²⁴.

Por primera vez, se establece la edad mínima de los 21 años a los cocheros para dedicarse al servicio público de coches. Una vez aprobados los requisitos exigidos por el jurado, el aspirante podía presentarse con el administrador para solicitar su libreta quedando bajo resguardo del administrador el certificado del jurado. Además debía entregar una carta de referencia de una persona conocida por éste para que avalara su conducta, y entregaría cuatro fotografías, dos para la libreta y dos para el archivo. Una vez autorizada la libreta eran considerados cocheros y, por tanto, sujetos a este ordenamiento. Para prestar servicio debían "presentarse aseados, vestidos con pantalón, chaqueta, chaleco, corbata y sombrero de fieltro, y calzados"¹²⁵. Estando obligados a portar un ejemplar del reglamento y la tarjeta de revista correspondiente al carro que tienen a su cargo.

Cuando alguna autoridad les solicitara sus documentos debían presentarlos. Les estaba prohibido negarse a dar el servicio. Tenían que cuidar su lenguaje, y no podían juntarse varios cocheros en los sitios para perder el tiempo. Tenían que tratar de buena manera a los animales, sin excederse en el uso del látigo; debían conducir los animales por el lado derecho; y no debían llevar rosquetes ni subir

¹²⁴ Dublan y Lozano. *Op. Cit. Acuerdo del Ayuntamiento Constitucional de México. 3 de mayo de 1894. Reglamento de coches.* Tomo XXIV. p. 71.

¹²⁵ *Ibid.* p. 71



cadáveres ni enfermos contagiosos; no estaba permitido el traslado de bultos voluminosos o de gran peso; les estaba prohibido estacionarse a la salida de los teatros a esperar el final de las representaciones. En la noche podían estacionarse en las calles conservando una línea y sin estorbar la vialidad.

La conformación de la tarifa se determinaba con los dueños de los carruajes y se había acordado la diferenciación de los servicios en tres clases de coches destinados al servicio público con tarifa diferenciada. "1ª Clase, \$ 1.00 la hora. Distintivo y números azules. 2ª clase, \$ 0.75 cts. la hora. Distintivo y números colorados. 3ª clase, \$ 0.50 cts. la hora. Distintivo y números amarillos"¹²⁶. Estos precios regían desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche, cobrándose el doble a partir de las 22 horas. El mínimo a pagar se ocupase o no el tiempo era de media hora, de la media hora hasta la hora se cobraba la hora completa sin que pudiesen exigir un pago adicional por la vuelta de regreso al sitio.

Las administraciones subalternas o sitios de coches estaban identificados por sus rótulos y el número de sitio que les correspondía. Debían llevar sus administradores una libreta foliada en la que anotarían diariamente los números de los coches que trabajaron ese día en el sitio, el nombre de los cocheros, las horas en que trabajaban y la cantidad que producían. Se tenía la obligación de dar parte al administrador principal de lo sucedido el día anterior, pero no de los ingresos. Los administradores de los sitios debían ser pagados por los dueños de los sitios, quienes desempeñaban su labor hasta las nueve de la noche. Pasada esta hora los interesados en trabajar por la noche solicitaban al administrador principal una papeleta de velada. Los dueños de los sitios debían mantener limpio el lugar.

En cuanto a la revista, estaba considerado pasarla en los diez primeros días de cada mes en presencia del regidor del ramo, el administrador general y los celadores, sin que esto significara que la autoridad pudiese hacer las revisiones que considerara pertinentes en cualquier día del año. Se reservaba la facultad de autorizar la colocación de los números del carruaje en su interior al regidor, sin que esto significara que no debieran cumplir con lo expresado en el reglamento. Si a juicio del regidor era necesario imponer una pena, se definía según la falta.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El administrador era el responsable directo de la oficina y de todo lo que se atendiera en ella. Si uno de sus subalternos no estaba cumpliendo con su trabajo debía dar parte al regidor para que lo removiera y lo sustituyera. Las órdenes que el regidor daba al administrador eran por escrito para que no se prestase a confusión. El administrador debía llevar los siguientes libros: "Uno de quejas del público, uno de recibos, uno de servicio de estaciones, uno de altas y bajas de coches, uno de registros y remisiones a la cárcel, y cuatro talonarios: Uno de multas, otro para licencias, otro para registro de certificados del jurado de calificación y otro de filiación de cocheros y penas que se han impuesto en el

¹²⁶ *Ibid.* p. 72.

servicio. Este libro llevará el retrato de cada cochero¹²⁷. La administración principal de coches estaba abierta desde las siete de la mañana hasta las doce de la noche con el objeto de vigilar el servicio y recibir las quejas.

Los celadores estaban a las órdenes del administrador principal, trabajando desde las siete de la mañana a la una de la tarde y de las tres de la tarde a las nueve de la noche, sin perjuicio de la vigilancia nocturna hasta las doce. El celador que no cumpliera con sus obligaciones era sancionado la primera vez con quince días de suspensión y destituido a la segunda; pero si su primer falta era muy grave, el regidor podía cesarlo. Las órdenes del administrador a los celadores debían ser por escrito. Los carros detenidos por los celadores eran conducidos hasta la administración principal para que los dueños pagaran las multas quedando en los depósitos hasta que se pagase la multa. Si esto era por la noche el coche se conducía directamente al depósito para que al día siguiente se aplicara la multa. Si la falta fuese del cochero y éste no pagara la multa debía ser arrestado los días que le correspondieran y devuelto el carro a su dueño.

Las multas a los infractores de los artículos del reglamento variaban según la falta, pero en términos generales éstas iban desde un peso a 20 pesos y de uno a treinta días de arresto. Salvo el caso de dar servicio sin autorización que se pagaba 20 pesos por la primera, 40 por la segunda y 100 pesos por las siguientes, y en el caso del administrador y los celadores que tuviesen carros en los sitios 10 pesos por la primera, 20 por la segunda y destitución del empleo por la tercera.

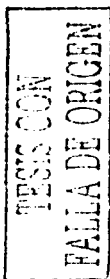
En febrero de 1897 se dictaron medidas por parte del Ayuntamiento para que los coches usaran faroles, y en caso de no cumplir pagaban una multa de diez pesos¹²⁸. En agosto de 1901 se reformó el artículo 26 del reglamento para mejorar el aspecto de los cocheros conforme a la exposición de motivos de la Comisión de Coches: "Como en concepto del suscrito es de todo punto necesario que los conductores de carruajes de alquiler, recomendándoles a que cooperaran a realizar esta idea procurando que sus cocheros estén vestidos con trajes limpios, aunque adecuados a sus costumbres y necesidades; pero que presenten un aspecto conveniente. Teniendo en consideración el suscrito que para obligar a los expresados conductores a cumplir con esta idea es necesario reformar el artículo 26 del Reglamento del Ramo, en el sentido de que los cocheros se presentarán con pantalón, chaleco y chaqueta de paño gris, sombrero ancho de fieltro, color plomo con ribete y cinta negra. Además se les exigirá que tengan cuello y puños blancos¹²⁹".

Aprobado el motivo se reformó el artículo 26 y se agregó al reglamento de coches los siguientes artículos:

¹²⁷ *Ibid.* pp. 73 y 74.

¹²⁸ *Acuerdo de la Secretaría del Ayuntamiento Constitucional de México. Previene que en las noches usen faroles los carros.* Dublan y Lozano. *Op. Cit.* Tomo XXVII, p. 89.

¹²⁹ Volumen 4207. Año 1901. Expediente 659. *Op. Cit.*



"I. Adicional. – La Administración de Coches llevará un libro de registro de cocheros en el cual fijará el retrato, tomará la filiación del interesado y le designará el número de orden que le corresponda y el cual será igual al de la placa que le servirá para comprobar que están admitidos como conductores de carruajes de alquiler.

"II. Todo conductor de carruaje llevará prendida en la solapa de la chaqueta, una placa de metal que tenga el número de registro del conductor y que llevará en el centro su retrato.

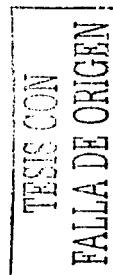
"III. Los conductores recogerán la placa de que habla el artículo II en el administrador principal de coches, previa presentación de los documentos necesarios para acreditar la honradez del interesado, sus aptitudes como conductor y su conocimiento de las calles de la Ciudad.

"IV. El conductor al solicitar, entregará a la Administración de Coches tres ejemplares de su retrato de frente en celuloide de 31 mm., de diámetro y pagará setenta y cinco centavos por placa"¹³⁰.

2.4 El reglamento de coches de alquiler del 28 de agosto de 1905

El reglamento de coches de alquiler de la ciudad de México está compuesto de diez capítulos, 92 artículos y 7 anexos. Entre los requisitos se encuentra la sólida estructura; el perfecto funcionamiento de todas sus partes, faroles, cristales, accesorios, etc.; y el buen estado de su pintura, sus barnices, el forro de sus asientos, respaldos y sus tapetes. Los coches se dividían en primera o segunda clase que además de lo anterior los de primera eran modernos con animales de bien marcada superioridad. Todos los animales debían estar herrados, de la misma alzada, educados, mansos y sin lesiones exteriores que los hagan deformes o defectuosos. Para tirar de los carruajes debían asignar dos troncos para cada carruaje de lanza para el servicio diurno y de tres troncos si estos también daban servicio nocturno. En el caso de vehículos de vara debía haber dos animales para el servicio diurno y tres para el nocturno.

Cubriendo lo señalado anteriormente, el interesado en la prestación del servicio público acudía a solicitar su licencia a la oficina de Inspección de Coches y por primera vez se solicita que éste señale si los va a trabajar en un sitio, de ambulantes o si sólo son para el servicio nocturno y el lugar de encierro. Una vez



¹³⁰ *ibíd.* El 7 de agosto de 1901 el Lic. Francisco A. Serralde, representante de la Sociedad de Conductores de Carruajes de Alquiler, presenta ante la Comisión de Coches la petición de revocación de la reforma al artículo 26 del Reglamento que obliga a los conductores portar placa y uniforme y pagar una cuota por este servicio. Dicha petición no prosperó.

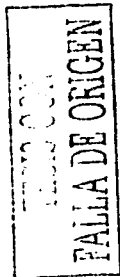
llenada la solicitud por el interesado era corroborada para asegurar de que estaba bien contestada y era correcta su apreciación.

La oficina de Inspección revisaba si era posible mandarlo al sitio escogido o si había posibilidades en otro lugar. Una vez realizada la Inspección se turnaba el documento al gobierno del Distrito para que éste a su vez expidiera la licencia y si era autorizada entonces se ordenaba el pago en la oficina recaudadora, y a la oficina de Inspección se le pedía que fijara una placa o sello de fuego en el carruaje para su fácil identificación y le expedía una boleta con un número específico que el propietario del vehículo debía cargar siempre, y además tenía la obligación de pintar ese número asignado de cuatro centímetros de longitud de un color visible en el cristal lateral más visible de los faroles, en las portezuelas y en el interior del coche. En caso de que el carro fuese una carreta, el número se ubicaba en los faroles y en los costados del pescante.

Además de lo anterior, los coches o las carretas debían fijar en las portezuelas del coche o a un lado del asiento del pescante en las carretelas una faja de treinta centímetros de ancho, de color azul oscuro para los coches de primera y rojo para los de segunda. Para identificar si el carro estaba vacío se requería tener una bandera metálica pintada del color correspondiente a la clase de coche de 15 centímetros de altura que debía llevarse afuera cuando estuviese vacío y retirarse cuando estuviese ocupado. La licencia expiraba al momento en que los carros no contaban con las condiciones otorgadas cuando los carros fueron examinados, por lo que la misma no era un derecho absoluto, sino temporal y limitado que incluso bastaba que el gobierno del Distrito lo estimase conveniente por razones de policía, de orden o interés público para revocarla. Dándose aviso a la oficina de tesorería y a la de Inspección para que supervisara que dicha disposición fuese obedecida y pudiese asignarse a cualquier otro interesado que cubriera los requisitos. La persona a la que se le había retirado el permiso no podía prestar servicio salvo que obtuviese y no estuviese impedido para solicitar una nueva licencia.

El gobierno del Distrito Federal se reservaba el derecho de designar los *sitios de parada* distribuidos en la ciudad debiendo darse el servicio desde las seis de la mañana hasta las diez de la noche. Los sitios se ubicaban en calles amplias o en las plazas dejándose los mejores vehículos para la prestación del servicio en el centro de la ciudad. Era posible asignarse a un solo dueño un sitio siempre y cuando tuviese suficientes carruajes para la prestación del servicio quedando en libertad el gobernador de cambiarlo de lugar o de cancelarle la autorización. Los dueños de coches estacionados en los sitios tenían la obligación de la limpieza pagando los barrenderos que fuesen necesarios. Para evitar que no hubiera carruajes durante las horas de la comida o en el cambio de mulas, debían realizar estos asuntos de manera escalonada.

En cada sitio, el Inspector de Coches tenía un empleado cuyo sueldo corría a cargo de los dueños de los carruajes pagado proporcionalmente al número de



carros que cada uno tuviese en el sitio. Este empleado llevaba las anotaciones de las horas y minutos entre la salida del carruaje y el regreso del mismo para que los dueños tuviesen manera de ajustar las cuentas con sus conductores, además de lo anterior, debía evitar que se formasen de forma inadecuada y respetasen el reglamento, si la falta fuese mayor podían dar parte a la policía.

En el caso de los carros ambulantes, éstos llevaban una papeleta autorizada por el Inspector de Coches que tenían que recoger cada sábado devolviendo la anterior para su identificación. Los dueños de carros que los destinaron para el servicio nocturno, que comenzaba a las diez de la noche y terminaba a las seis de la mañana, debían informar al Inspector de Coches entre las tres de la tarde y las siete de la noche para llevar un puntual registro de quiénes daban el servicio a dicha hora renovando cada sábado la papeleta. Los carros diurnos podían dar servicio nocturno si solicitaban la papeleta. También estaba contemplado que si por algún motivo un coche de los que da servicio en la mañana por alguna razón estuviese todavía en servicio después de la noche debía pedir al agente de policía más próximo que anotase en su papeleta certificada, que estaba dando este servicio para que no fuese molestado y se le fuera a sancionar por no tener la papeleta de autorización de servicio nocturno. Los coches ambulantes nocturnos podían hacer parada en sitios exprofeso autorizados por el gobierno para el descanso de los animales de tiro. El máximo de carros ambulantes autorizados era de 50 en el servicio diurno y 100 en el nocturno quedando el libertad el gobierno de aumentarlos si lo consideraba necesario.

La tarifa para el cobro de pasaje en los coches de alquiler era la siguiente:

"Coches de primera clase (Bandera Azul)

Días comunes:

| | |
|--|---------|
| De 6 a.m. a 10 p.m. Por cada media hora o fracción de ese tiempo | \$ 0.50 |
| De 10 p.m. a 6 a.m. Por cada media hora o fracción | \$ 1.00 |

Días Extraordinarios:

| | |
|---|---------|
| De 6 a. m. a 10 p.m. Por cada media hora o fracción de ese tiempo | \$ 0.75 |
| De 10 p.m. a 6 a. m. Por cada media hora o fracción | \$ 1.00 |

Días especiales:

Doble cuota que para los días comunes.

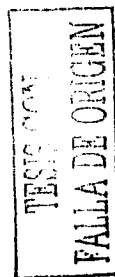
"Coches de segunda clase (Bandera Roja)

Días comunes:

| | |
|--|---------|
| De 6 a.m. a 10 p.m. Por cada media hora o fracción de ese tiempo | \$ 0.37 |
| De 10 p.m. a 6 a.m. Por cada media hora o fracción | \$ 0.75 |

Días Extraordinarios:

| | |
|---|---------|
| De 6 a. m. a 10 p.m. Por cada media hora o fracción de ese tiempo | \$ 0.50 |
|---|---------|



De 10 p.m. a 6 a. m. Por cada media hora o fracción

\$ 0.75

Días especiales:

Doble cuota que para los días comunes.

"Se consideran días extraordinarios, para la aplicación de esta tarifa, los domingos, los días 1° y 6 de enero, 2 y 5 de febrero, 19 de marzo, 2 de abril, 5 de mayo, 24 y 29 de junio, 4 y 14 de julio, 15 de agosto, 15 y 16 de septiembre, 1° de noviembre, 8, 12 y 25 de diciembre, y además los días jueves y viernes santos, jueves de la ascensión, jueves de *corpus* y viernes de dolores.

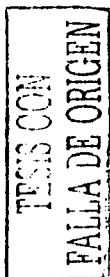
"Se consideran días especiales, para los mismos efectos, el martes de carnaval, 8 de septiembre, 2 de noviembre y los días en que se celebren combates o fiestas florales"¹³¹.

Cualquier controversia que se pudiese suscitar entre el conductor y el pasajero sobre el precio debía dirimirlo el Inspector de Coches, el empleado del sitio o el policía más próximo. No estaba obligado el público a pagar el costo por el regreso del coche al sitio. Y la tarifa tenía que estar pegada en el interior para su fácil consulta.

Para ser conductor de carruajes de alquiler se necesitaba permiso del gobernador del Distrito, tener 21 años, con un desarrollo físico para controlar a los animales, buena conducta, saber leer y escribir, y un buen conocimiento sobre la ciudad y sus alrededores. Los aspirantes manifestaban su interés por escrito acompañado de los documentos que acreditaran su edad, domicilio y dos cartas de recomendación de personas residentes en la ciudad de por los menos cinco años de conocerle.

Una vez cubierto este requisito se presentaban con el Jurado Calificador para ser examinados. Este Jurado se encontraba integrado por el jefe de la sección de Jurado del gobierno del Distrito, el Inspector de Coches y el representante de los propietarios de carruajes electo en el mes de enero de cada año. El jurado se reunía cinco días después de que llegaba la solicitud con capacidad de resolver la idoneidad de los aspirantes, la aptitud de los aspirantes, los conocimientos de lectura, escritura, y sobre la ciudad y sus alrededores. El Jurado Calificador debía dar voto de mayoría y extender por duplicado la constancia de aprobación del examen para que se aceptase continuar con el trámite. El aspirante, una vez aprobado, debía entregar cinco fotografías para que fuesen pegadas dos en las constancias de examen, una para la libreta, en la placa de metal con su retrato y número de libreta y en el registro del cochero de la oficina de Inspección. La libreta contenía el reglamento integro, las generales del conductor y hojas en blanco para

¹³¹ Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 28 de agosto de 1905. *Reglamento de coches de alquiler para la Ciudad de México*. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo XXXVII., primera parte, pp. 1273 y 1274.

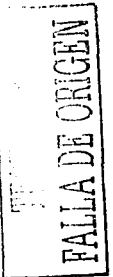


que en ellas se hicieren las anotaciones referentes a la conducta del poseedor de dicha libreta por parte del Inspector o de los propietarios de coches.

Los dueños de los coches no podían emplear a quien no tuviese su libreta o a aquellos que hubiesen sido retirados del servicio por embriaguez o alguna otra falta grave. El gobierno se reservaba el derecho de fijar el modelo de los trajes del conductor. Los conductores en ese entonces llevaban traje de casimir oscuro, compuesto de pantalón, chaleco y chaqueta o saco; calzado, sombrero ancho de fieltro y corbata. Además debían estar aseados en su persona, ropa y calzado, cuidando que ésta se conservase en buen estado sin parches o remiendos.

Entre las obligaciones de los cocheros se contemplaba que: Durante el servicio estaban obligados a traer consigo la libreta, la placa metálica en la solapa de la chaqueta o saco y en su caso la papeleta de servicio ambulante o nocturno expedido por el Inspector de Coches; debían exhibir estos documentos ante la autoridad que los requiriera o incluso a los usuarios; no podía separarse de su coche más que en una necesidad y siempre y cuando hubiese alguien que se quedara cuidándolo; debían tratar al pasaje con respeto; a mantener erguida la bandera del coche cuando estuviese desocupado y doblarla o quitarla cuando estuviese ocupado; a recordarle al pasaje que no deje nada en el coche; a entregar al Inspector o a la oficina del sitio los objetos olvidados ese mismo día; debían conducir con precaución y despacio sobre todo en las bocacalles y cerca de las vías del tren; manejando sobre el lado derecho de la acera, guardando cuatro metros de distancia entre el carro más próximo; a marcar con el látigo las señales que significaban la detención del carruaje o el cambio de dirección; y a respetar las disposiciones de tráfico que marcara la policía para no entorpecerlo.

Entre las prohibiciones de los conductores se señalaban: El alterar la tarifa; admitir acompañante en el pescante, a menos que sea el criado del pasajero; conducir en el pescante o en el toldo bultos voluminosos que pongan en riesgo el servicio; conducir enfermos o muertos salvo que exista orden por escrito obligándose a que una vez que se concluya con el viaje se proceda a su limpieza conforme a lo previsto en el Código Sanitario a costa del usuario del servicio; el transitar sin pasajeros por las calles de la plaza de la Constitución hasta la primera de San Francisco, en caso de que dejase un pasajero en el transcurso de estas calles debía retirar el carro en la siguiente bocacalle; no podían bajar pasaje en medio de la calle; prestar su placa, libreta o papeleta a otra persona no autorizada para prestar servicio pues los documentos eran de uso exclusivo de la persona a quien se le habían otorgado; no debían permitir que se cometieran infracciones de policía o actos de inmoralidad dentro de los carros dando aviso al agente de policía más inmediato; manejar un lenguaje obsceno, ni para que los animales caminen más rápido; no debían maltratar a los animales; entrar en cantinas o pulquerías durante las horas de servicio; y conducir el carruaje en estado de ebriedad o con aliento alcohólico.



Correspondía a la oficina de Inspección de Coches el realizar visitas de supervisión a los lugares de encierro de los coches dos veces por mes sin previo aviso. El motivo de la supervisión era para verificar que todos los carros cumplieran con los ordenamientos previstos por el Reglamento y que los datos que se tenían sobre los carros eran los mismos que existían en los expedientes. De cada una de las visitas se extendía una constancia de los coches revisados, la clase y el número asignado, anotando si éstos estaban o no en condiciones de seguir prestando servicio, dejando una copia de los resultados de la visita para el dueño de los carruajes.

Con los dictámenes, la Comisión, por mayoría de votos, decidía si los carros en mal estado eran retirados, no pudiendo regresar a trabajar hasta que cumplieran con los motivos de la suspensión, en cuyo caso, el Inspector debía dar aviso por escrito a la Comisión de haber revisado el carro y verificado que éste había sido reparado para que se autorizara su reincorporación al servicio, llevando puntual registro de las resoluciones, y dando aviso al gobierno del Distrito. Cuando los carros fuesen retirados del servicio por alguna causa y se encontraran trabajando se amonestaba al dueño y se le pedía que lo reparara, y en caso de no hacer caso y reincidir en la falta, se daba de baja el coche de los registros y se negaba la posibilidad de continuar en el servicio público.

El personal administrativo estaba compuesto de un Inspector, un celador en jefe y una planta de empleados sujeta a la aprobación del presupuesto de egreso vigente, todos dependientes del gobierno del Distrito Federal. Para llevar a cabo sus funciones debían llevar los siguientes libros: "Registro de coches, informes del jurado de calificación, registro de cocheros, reconocimientos o visitas de inspección, quejas del público, talonario de papeletas para coches ambulantes diurnos, y talonario de papeletas para coches nocturnos"¹³². El horario de trabajo era de 9 a.m. a 1 p.m. y de las 3 a las 10 p.m., quedando un celador de guardia para la entrega de las papeletas de servicio nocturno. El Inspector podía sancionar hasta con un día de salario mínimo a sus colaboradores por faltas leves o notificar al gobierno por faltas mayores para que éste señalara lo conducente. Para auxiliarlo en sus tareas estaba el jefe de celadores quien debía supervisar el trabajo de los demás e informar de todo al Inspector. Como en casi todos los ordenamientos estaba prohibido que los servidores públicos del ramo tuviesen coches de alquiler.

Las penas impuestas por este ordenamiento variaban según la falta; el no tener la papeleta o no traerla era una multa de diez a treinta días de arresto o de diez a treinta pesos; el que un carro de segunda clase se hiciera pasar por de primera se castigaba al dueño con el pago de diez a cien pesos, y en caso de reincidencia aunque se trate de coche distinto era el doble de la multa y el retiro del carruaje del servicio; los dueños que ponían a trabajar cocheros sin licencia debían pagar multa de cinco a veinticinco pesos, doble por la segunda y arresto en los dos casos de cinco a treinta días; los cocheros sin libreta eran arrestados de cinco a

¹³² *Ibid.* Tomo XXXVII., primera parte. p. 1279.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

quince días y si eran nuevamente sorprendidos se les duplicaba la pena y se les anotaba en una libreta para no expedirles libreta de conductor; el cochero que no llevase su libreta y su placa, sufría pena de tres a diez días de arresto, el doble por la segunda y suspensión definitiva por la tercera; los cocheros que prestaran sus documentos a otra persona eran borrados del registro y el que fuese sorprendido con los documentos debía ser arrestado de cinco a quince días y doble pena por la reincidencia; el cochero que se presentare a trabajar sin uniforme debía ser retirado hasta que se lo pusiera; las penas a los celadores que no vigilasen el cumplimiento del reglamento eran multados con veinte pesos, suspendidos o dados de baja según la falta; los documentos falsos o alterados de los coches eran castigados con multas de veinte a doscientos pesos o arrestos de diez a veinte días; y por último las faltas no contempladas en este ordenamiento eran castigadas por el gobierno del Distrito con multas que iban desde los cinco a veinticinco pesos o con arrestos de uno a diez días.

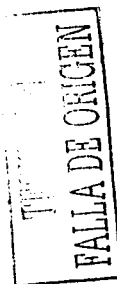
2.5 El reglamento de circulación de carruajes, automóviles y cabalgaduras del bosque de Chapultepec del 24 de septiembre de 1907¹³³

La creciente incorporación de carruajes y automóviles de gasolina, así como de visitantes a caballo en el bosque de Chapultepec motivaron a la autoridad para dictar medidas especiales para la circulación, aunque si bien no es privativo de los servicios públicos es un ordenamiento que los incluye, por lo que aquí lo trataremos. El reglamento es publicado el 24 de septiembre de 1907 y se encuentra compuesto por quince artículos.

En el reglamento se señalaba que sólo se permitía la entrada al bosque a los automóviles y coches de particulares y de alquiler a quienes cumplieran con los reglamentos del 25 de agosto de 1903 y 28 de agosto de 1905. Quedando prohibido el ingreso a los vehículos que transportaran efectos o mercancías que no fueran las que estuviesen destinadas ex profeso al bosque y al castillo. Las personas a caballo o en bicicleta tenían acceso sin restricción, pero debían solamente circular en la calle y no sobre las banquetas destinadas a los peatones. El horario de acceso era de 5 a.m. a 7:30 p.m., salvo del 1° de marzo al 30 de septiembre en que el horario era de 5:30 a.m. a 7:00 p.m. con excepción de las personas que fuesen al castillo por algún asunto o estuviesen en el restaurante, en cuyo caso podían permanecer hasta la hora de cierre del establecimiento.

En los días de gran afluencia los carruajes debían marchar en fila sin poder dar vuelta para regresar por la misma avenida. La velocidad prevista en la Gran Avenida era no más de cuarenta kilómetros por hora, salvo en los días de mayor afluencia en donde la velocidad estaría sujeta al tránsito de vehículos. En el caso de los automóviles, fuera de la Gran Avenida y dentro de las calles del paseo

¹³³ Septiembre 24 de 1907. Reglamento para la circulación de carruajes, automóviles y cabalgaduras en el Bosque de Chapultepec. *Ibid.*, Tomo XXXIX. pp. 461 a la 463.



debía ser invariablemente de veinte kilómetros por hora. En el caso de los conductores de automóviles, debían avisar con toque de sus cornetas o su timbre, su proximidad a los cruzamientos de las calzadas, extendiendo horizontalmente el brazo fuera del carruaje, para avisar la vuelta o detenerse, en tanto los cocheros como siempre debían mover circularmente su látigo.

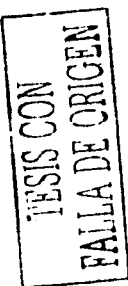
La Gran Avenida tenía prioridad de circulación sobre las calles laterales. La conducción de los carruajes, automóviles, jinetes y bicicletas se desarrollaba sobre el carril derecho y los rebases por el carril izquierdo, previo aviso con la corneta o el timbre al carro de enfrente para permitirle que se orillara a la derecha. Los vehículos concurrentes al bosque deben acatar las indicaciones de tránsito de la policía, siendo los conductores los presuntos responsables de los percances que se pudiesen suscitar por infringir el reglamento poniéndolos a disposición de la autoridad correspondiente y aplicándoles una multa de cinco a quinientos pesos o arresto de uno a quince días o ambas penas a la vez si la falta era administrativa.

2.6 Los sitios de coches de alquiler y los contratos de ómnibus

Para ilustrar la primera parte de este apartado hemos preparado un documento que se presenta como anexo 4. Es una tabla que muestra la ubicación de los sitios de coches de alquiler entre los años de 1866 a 1903. Las fuentes para la conformación de este resumen fueron las Memorias de la Ciudad de México de estos mismos años. Los datos mejor presentados corresponden a las Memorias de 1869 a 1879, y 1894, esto se debe fundamentalmente a que quien se encargó de preparar los informes fue muy cuidadoso para señalar el número de carros en cada sitio, del tipo de unidades y la cantidad promedio de cada una de ellas, además de que es fácil observar su crecimiento e inclusive su desaparición.

En los demás años únicamente tenemos los datos totales de las unidades en servicio; sin embargo, podemos observar un comportamiento con poca variación, ello se debe fundamentalmente a la aparición de los ómnibus y los caminos de fierro que modificaron las bases hasta entonces conocidas de operación de los servicios. En los que encontramos los antecedentes de lo que son los servicios públicos de transporte en ruta, ampliamente difundidos en el Siglo XX.

Pasemos ahora a conocer un poco de los servicios ofrecidos en los ómnibus. Desde el año de 1890 José Amat había solicitado permiso para prestar servicio con ómnibus, mismo que le fue otorgado sin que nunca lo llevase a efecto. Dos años después el interés por prestar un servicio similar lo hicieron Carlos Tejeda Guzmán, Enrique Sort de Sanz y Teodoro Chávez sin que hubiesen cubierto con los requisitos que la autoridad les solicitaba. En 1894, Adalberto Ibarra pidió también permiso para colocar algunos carros en servicio. El ayuntamiento le puso como condición que éstos debían hacer sitio en la esquina de la Moneda y Cerrada de Santa Teresa, circulando por la calles de Moneda, Plaza de la



Constitución, Plateros, San Francisco, Avenida Juárez y Patroni, hasta encontrarse con la estatua ecuestre de Carlos IV. El ayuntamiento determinaría el costo del pasaje. Para fácil identificación se le autorizó la construcción de un kiosco que hiciera las veces de oficina. El contrato era por diez años¹³⁴.

Mr. M. Von Düring, solicitó el 26 de Julio de 1897 autorización para establecer un servicio de ómnibus de 14 líneas de servicio ubicadas en 21 sitios. Los carruajes propuestos eran de modelos recientes de los que se empleaban en Berlín y que eran poco estorbosos, elegantes y muy parecidos a los coches de tranvías. La autorización la quería para 100 carruajes. Los sitios estaban ubicados en las esquinas de: 1) Avenida Oriente y calle Norte 21 acera que mira al oriente. 2) Plazuela Buenavista, frente a la Estación del Ferrocarril Nacional Mexicano, entre las vías de los Ferrocarriles del Distrito. 3) Plaza Mayor, terreno situado en la esquina noreste del jardín del Zócalo limitado al norte por la zona pavimento de asfalto, que conduce del atrio de Catedral a Plateros; al Sur por la banqueta de recinto que comunica al mismo jardín con la indicada calle; por el Oriente el citado jardín, y por el poniente por las vías férreas de los ferrocarriles del Distrito. 4) Avenida Poniente y calle Sur 28, acera que mira al norte. 5) Avenida Poniente 25 y calle Norte 28 acera que mira al norte. 6) Extremo sur de la calle Sur 22 cerca de la Estación del Ferrocarril Nacional. 7) Avenida Oriente 10 y calle Sur 13 acera que mira al sur. 8) Avenida Poniente 8 y calle Sur 40 acera que mira al sur. 9) Terreno situado al frente a la fachada oriente de la antigua garita Romero. 10) Avenida Oriente y calle Norte 21. 11) Calle Norte 12 frente al jardín de Guerrero. 12) Calle Sur 11 y Avenida Oriente 20 acera que mira al oriente. 13) Plazuela de Belén acera que mira al poniente. 14) Plazuela del Carmen por su límite al norte. 15) Avenida Oriente 13 y calle Norte 5 acera que mira al norte. 16) Avenida oriente 22 A, y calle Sur 7 A. acera que mira al norte. 17) Avenida Oriente 15 y calle Norte 1, acera que mira al Poniente. 18) Avenida Oriente 14 y calle Sur 1, acera que mira al sur. 19) Plazuela de Tecpan de San Juan esquina con la Avenida Poniente 18. 20) Avenida Poniente 25 y calle Norte 6, acera que mira al sur, y 21) Esquina de la calle Montealegre y 1ª del Reloj, acera que mira al norte.

El 17 de agosto de 1897 se le autorizó organizar los sitios para ómnibus bajo las siguientes cláusulas: 1ª Colocarlos en los 21 sitios antes señalados: "2ª En los ómnibus que ocupen los sitios que aquí se conceden se hará uso de tracción animal. Para ocupar esos sitios con automóviles se necesitará permiso previo del Ayuntamiento. 3ª No se permitirá que en cada sitio se estacionen al mismo tiempo más de un ómnibus para cada una de las líneas que se exploten. En ningún caso podrán estacionarse más de cuatro ómnibus en el sitio de la Plaza ni más de dos en los demás sitios. 4ª Este permiso no exime al concesionario de la obligación de pagar los impuestos establecidos o que se establezcan en las leyes ni de quedar sujeto a los reglamentos y disposiciones municipales o policía vigentes o que en lo sucesivo se expidan. Los sitios se entenderán concedidos con sujeción a lo que dispone el artículo 141 de la ley del 20 de enero último. 5ª El permiso para

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

¹³⁴ Memoria documentada de los trabajos municipales en 1893. Formada por el C. Lic. Juan Bribiesca. p. 306 a la 308.

ocupar los sitios que aquí se conceden se entenderá revocado si dentro de un plazo de ocho meses no se comenzare a hacer uso al menos de uno de dichos sitios. Se entenderá igualmente revocable el permiso para ocupar todos los sitios de que en el término de dos años no se hubiere comenzado a hacer uso ¹³⁵.

En la misma fecha y bajo las mismas condiciones se le autorizó al señor Carlos Tejeda el organizar sitios de ómnibus en ocho puntos de la ciudad: 1) Cerrada de Santa Teresa extremo sur, acera que mira al poniente. 2) Plazuela de Buenavista, junto a la acera de la calle Norte 16 A. 3) Extremo occidental de la A. P. (sic) frente a la antigua garita Mejía. 4) Plaza de la Constitución en el extremo septentrional del costado oriente del jardín del Zócalo, y en una superficie que no excediera de 400 metros. 5) En el extremo austral de la C. S. (sic) 22 hacia el sur del cruzamiento de esta calle con la calzada de Teja. 6) Esquina de la A. P. (sic) 25 con la calle Norte 26 frente a la Alameda de Santa María de la Ribera. 7) Extremo oriental de la calle 5 de Mayo acera que mira al sur, y 8) Esquina de la A. P. 8 y S. C. (sic) 28 acera que mira al poniente ¹³⁶.

Los señores Luis y Carlos de la Parra solicitaron en mayo de 1899 permiso para establecer dos sitios de ómnibus que viajaran del centro de la ciudad hacia Santa María de la Ribera. La Comisión de Coches autorizó que dicho servicio se ofreciera colocando un solo carro en la calle de Palma y otro en la 3ª calle de Santa María con un total de seis unidades en servicio ¹³⁷.

El 4 de octubre de 1899, Al señor Charles L. Seeger se le autorizaron dos contratos para otorgar el servicio de pasajeros en coches y ómnibus eléctricos, en los cuales se le concedía prioridad para la colocación de sus carros en los sitios existentes aún cuando éstos estuviesen ocupados por otra persona o compañía. El concesionario estaba sujeto a ser removido de un sitio si a juicio del Ayuntamiento en este lugar no debía haber carros de servicio de ningún tipo. Para iniciar operaciones éste debía poner en servicio los primeros veinticinco carros antes del 1º de septiembre de 1901 y llegar al número de cien el 31 de agosto de 1903.

Los sitios asignados para ofrecer el servicio de coches automóviles eléctricos eran: 1) Plaza de la Constitución, frente al Palacio Municipal, esquina a la Callejuela. 2) Portal de Mercaderes, esquina Plateros. 3) Plaza de la Constitución, frente al Ministerio de Hacienda. 4) Jardín de Santo Domingo, frente al Portal. 5) Empedradillo, esquina a Tacuba. 6) Calle de San José el Real, frente a la iglesia de la Profesa. 7) Calle de San Juan de Letrán, frente al Hotel del Jardín. 8) Calle de Betlehemitas, esquina a San Francisco. 9) Calle de la Mariscalá, acera que ve al sur, frente al edificio del Hotel Sanz. 10) Calle de las

¹³⁵ *Op. Cit.*, Volumen 4206, Expediente 566.

¹³⁶ *Memoria documentada de los trabajos municipales de 1897. Formada por el C. Lic. Juan Bribiesca.* p. 395.

¹³⁷ *Memoria Documentada de los trabajos municipales de 1899. Formada por el C. Lic. Juan Bribiesca.* p. 607 y 608.

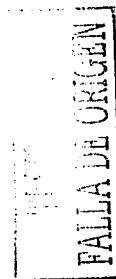
Artes, acera que ve al norte, frente al café Colón. 11) Calle de la Moneda, esquina al Correo Mayor. 12) Calle de Montealegre, esquina a la calle segunda del Reloj. 13) Calle de 5 de Mayo, esquina a Vergara. 14) Calle del Coliseo Viejo, esquina al Coliseo. 15) Calle de San Juan de Letrán, acera que ve al poniente, frente a la iglesia de Santa Brígida. 16) Avenida Juárez, frente a la esquina de Cuajomulco. 17) Portillo de San Diego, esquina de San Diego. 18) Calle de Rosales, esquina del Puente de Alvarado, y 19) Calle de la Plazuela de Buenavista, esquina al Puente de Alvarado.

Esos sitios tenía autorizado la colocación de seis unidades, dando aviso a la autoridad cada vez que fuese a ocupar cada sitio. Al concesionario se le daba la libertad de cobrar el pasaje que juzgase conveniente, pero dando aviso con un mes de anticipación al ayuntamiento de las modificaciones que hiciera a la tarifa. Para asegurar que los primeros veinticinco carros estarían en operación en la fecha fijada, el Ayuntamiento solicitó una finaza de tres mil pesos que podría serle reintegrada al cumplir con esta primera etapa¹³⁸.

En lo que se refiere al segundo contrato, se le autorizaba a colocar dos sitios, el primero frente al Palacio Nacional y el segundo en la calle de Patroni, frente a la estatua de Carlos IV, en donde no podía tener estacionados más de dos carros a la vez. La ruta autorizada era "transitar por el frente del Palacio Nacional, el frente de la Catedral, Avenida Oriente 4 y Poniente 4, desde la Plaza de la Constitución hasta la extremidad oriental del Paseo de la Reforma y Avenida Oriente 2 desde la Plaza de la Constitución hasta la calle Sur I. Su tránsito por las demás calles quedará sujeto a las disposiciones que sobre el particular se dicten"¹³⁹.

El concesionario estaba obligado a poner en servicio en un año, diez ómnibus automóviles eléctricos cobrando 10 centavos el costo del pasaje entre México y Chapultepec, depositando, al igual que en el otro contrato, una fianza de tres mil pesos que se le devolverían al poner los carros en servicio conforme a lo estipulado. Si por espacio de seis meses no se daba servicio o no se cumplía con lo contratado, entonces se declaraba caduca la concesión.

En octubre de 1901, el señor Seeger solicitó la cancelación de los contratos relativo a los coches de alquiler y ómnibus eléctricos por considerar poco atractivo su explotación, entre otras, por el mal estado de las calles; sin embargo, sugirió que del segundo contrato relativo a los ómnibus eléctricos, se modificaran los términos del mismo. El Cabildo autorizó la modificación de la cancelación y modificación de los contratos por considerar que dicho establecimiento era una innovación importante en el país y que el señor Seeger deseaba seguir prestando el servicio. Para mantener la prestación del servicio público de ómnibus se le autorizaba a continuar prestando el servicio en los mismos sitios, pero



¹³⁸ *Ibid.* pp. 609 a la 612. Y *Documentos de la memoria del Ayuntamiento de México en 1900*. pp. 530 a la 533.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 613.

quedándose obligado a incorporar seis unidades más de las seis que ya operaba¹⁴⁰.

3 La normatividad de los caminos de fierro en la Ciudad de México y sus concesionamientos

En el periodo que nos hemos propuesto analizar en este capítulo, se puede considerar cómo el *boom* de los ferrocarriles urbanos, suburbanos y foráneos, y lo poco logrado en la primera mitad del siglo XIX, se revertiría con creces debido a la enorme agitación política y social de la época, y aunque creció el número de proyectos y se construyeron grandes líneas, también hubo gran cantidad de fracasos por el surgimiento y consolidación de una clase parasitaria de especuladores de concesiones que al amparo de los privilegios otorgados por el gobierno buscaban sólo el enriquecimiento personal, a través de la forma especulativa que les permitieran buscar mejores postores nacionales o extranjeros para vender o asociarse en las empresas ferrocarrileras. Aunado a lo anterior, estaba el desmedido apoyo de la autoridad para dar privilegios exclusivos de explotación en algunos casos leoninos para favorecer las inversiones de capital en este sector.

Si bien la capital del país sufrió la más importante transformación de su forma de transportación interna y externa, ésta llegó a compartir en un momento de su historia desde las formas más primitivas de transporte (los cargadores prehispánicos y las trajineras) hasta los más avanzados sistemas de transportación generados hasta entonces por el hombre (ferrocarriles, automóviles y tranvías eléctricos) creando un mosaico de posibilidades de transporte que hacían de la vida en la ciudad diametralmente diferente a cualquier parte del territorio nacional. La vida económica, política, cultural y recreativa alcanzó su mayor esplendor entre finales del siglo XIX y principios del XX. Eso, claro, sin hacer a un lado lo antes comentado sobre la enorme agitación política y social que la segunda mitad del siglo XIX imprimió en la sociedad capitalina y los efectos devastadores del movimiento revolucionario de 1910.

Es claro que el mayor interés de los gobernantes en estos años estaba enfocado a lograr el desarrollo de las líneas ferrocarrileras interoceánicas de Veracruz – México – Acapulco y el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, con el paso del tiempo, con los logros obtenidos y el creciente interés de los inversionistas nacionales y extranjeros, se fue propiciando un clima favorable para la diversificación de las áreas de inversión en materia de transporte. En este apartado presentaremos algunos ordenamientos que acompañan a las concesiones de transporte de fierro otorgadas entre los años de 1857 y 1911 y haremos una breve reseña de las concesiones otorgadas durante estos años de los ferrocarriles cuyo origen y destino estaba en la ciudad de México.

¹⁴⁰ Memoria del Ayuntamiento del México en 1901. Tomo II, pp. 257 y 258.

Para completar dicha información hemos preparado unos cuadros que presentamos como anexos en la parte final de este documento que ilustran los trabajos realizados en la Ciudad de México en materia de concesiones de ferrocarril urbano y suburbano entre los años de 1879 a 1911 conforme a los documentos que acompañan a las memorias del ayuntamiento y los expedientes de las concesiones de tranvías otorgadas para la capital en esos años, que muestran de manera sucinta los problemas y los progresos obtenidos por la Comisión encargada de vigilar, sancionar y autorizar los permisos de construcción, mantenimiento, ampliación y modificación de los servicios públicos de transporte masivo de personas en caminos de fierro.

3.1 La normatividad de los ferrocarriles en el Distrito Federal

3.1.1 El reglamento para el servicio de ferrocarril de la capital de México a la Villa de Tacubaya del 12 de enero de 1858¹⁴¹

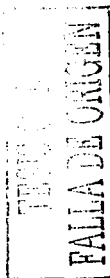
El reglamento contiene nueve artículos en los que se señalaba: que los pasajeros que lo abordaran tuviesen a la mano su boleto para entregarlo al recaudador. Quien no presentase su boleto debía pagar el 50% más del precio por el viaje. Los pasajeros no podían viajar junto al conductor para no distraerlo en la conducción de las mulas y debía solicitar con tiempo su parada, la que por ningún motivo podía ser en las curvas o en los cruces de las calles. Para subir o bajar del coche se utilizaban las puertas laterales y bajo ningún pretexto las que eran para el conductor.

En el interior de los carros no se podía viajar con perros, por lo que el conductor los podía sacar, en caso de que algún pasajero se negara, éste era multado con cinco pesos aplicados a cuestiones de beneficencia. Los coches tirados por dos animales podían transportar veinte personas de pie y veinte sentadas, en el caso de los carros con cuatro bestias podían subir sesenta personas sentadas e igual número paradas. Estaba prohibido fumar en los carros y quien lo hiciera era sancionado conforme al bando del 12 de enero de 1858. El encargado del tren era el que tenía que poner ante la autoridad del gobierno del Distrito Federal al pasajero que violara el reglamento para que le aplicara la multa correspondiente a la falta.

3.1.2 El reglamento para los caminos de fierro de 7 de diciembre de 1867

Este reglamento fue promulgado por el Presidente Benito Juárez, y contiene treinta y cinco artículos, en éstos se señalaba: Para la construcción de caminos de fierro no estaba autorizado utilizar los caminos públicos, salvo en ocasiones

¹⁴¹ De la Torre Villar, Ernesto. *El ferrocarril de Tacubaya*. En *Historia Mexicana*. Volumen 9. Números 35 – 36. Abril – junio 1960. p. 386.

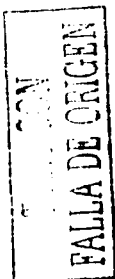


excepcionales pero bajo la supervisión del gobierno. Para las estaciones de ascenso y descenso de pasajeros y carga debían existir buenas construcciones y bien iluminadas hasta la hora que pasase el último tren.

En materia de accidentes se pedía que las máquinas locomotoras debían estar siempre al frente de los vagones para evitar accidentes; en los casos en que el tren fuese de pasajeros no se permitía subir ninguna clase de explosivos o materiales peligrosos que pudiesen provocar incendios; los caminos que tuvieran entrecruzamientos debían existir barreras atendidas por guardias que evitaran accidentes; los conductores guardafrenos debían estar en comunicación con el maquinista para dar, en caso de accidente, la señal de alarma; si una máquina o un vagón estuviese descompuesto los guardias de las vías harían las señales convenientes para que el tren que viniese atrás se detuviera al menos con quinientos metros de distancia del lugar del accidente, y siempre que existiese un accidente por el mal estado de las vías o de los trenes, o por violaciones al reglamento la compañía debía asumir la responsabilidad en los términos que lo definiera el Juez respectivo. En el caso de que alguien colocara piedras o cualquier objeto que pudiese provocar un descarrilamiento, o que se robase los calvos, los rieles y los durmientes serían presentados ante la autoridad competente para que determinara el castigo según la falta.

Para que el tren cubriera su itinerario debía de haber un reloj, sujetándose la partida del convoy de la estación a la hora convenida. Antes de partir se debía hacer un chequeo general a la máquina, los frenos y los vagones para asegurarse que todo marchaba bien. En el trayecto del viaje debía haber una señalización adecuada para que el maquinista en los lugares de poca visibilidad pudiese conducir sin problemas. No estaba permitido detener el tren en el trayecto, salvo en los caso de descompostura en cuyo caso debía moverse hasta la vía alterna de reparación del tren. Los ferrocarriles contaban con línea telegráfica para su uso. En el trayecto del tren debía haber guardias suficientes para vigilar los telégrafos y a su vez poder indicar a los maquinistas el bajar la velocidad o detenerlo si hubiese algún problema. En la proximidad de estaciones, poblados, curvas, túneles y cuando no pareciere libre la vía el maquinista tenía hacer sonar el silbato para advertir su paso. No estaba autorizado que ninguna persona viajara en la cabina del maquinista o en el tender, salvo el conductor y el atizador. Era responsabilidad de la empresa de ferrocarriles el cuidado y manejo de la mercancía, bestias y objetos que le fuesen confiados. La tarifa debía ser autorizada por el gobierno.

Nadie podía construir ferrocarriles sin la autorización expresa del gobierno, para lo cual se tenía que presentar el plano general de la obra en escala de 1/10000, un perfil longitudinal de 1/1000 con las distancias en kilómetros del camino de fierro desde su origen, "la longitud e inclinación de cada pendiente o rampa, el radio de cada una de las curvas del trazo, y los perfiles trasversales en las curvas de la vía. El ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles, debía ser de un metro con cuarenta y cinco centímetros, en donde hubiese dos vías el ancho de la



entrevía, medida entre los bordes exteriores de los rieles, será de dos metros. El ancho de las partes comprendidas de cada lado entre el borde exterior del riel y la arista superior del terraplén, será de un metro por lo menos. Se dejará al pié de cada talud del terraplén una banqueta de cincuenta centímetros de ancho. La compañía establecerá a lo largo del camino de fierro, los fosos o alcantarillas que se consideren necesarios para que reciban el agua del camino. El radio *minimum* de las curvas será de 100 metros. El *máximum* de inclinación en las pendientes y rampas será de tres por ciento”¹⁴².

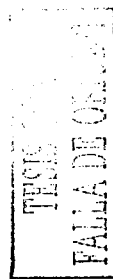
La compañía no podía poner en operación un tramo del camino sin que estuviese colocado el balastro y los travesaños cubiertos en toda su extensión, también era necesario que se hicieran las pruebas de los puentes, viaductos y alcantarillado, para lo cual debía en principio construirlo con materiales de primera calidad y probar convenientemente su operación. Una vez realizado lo anterior debía informar al gobierno para que este supervisara y determinara la conveniencia o no de poner el tramo en explotación.

En el mes de enero la compañía debía entregar un informe al Ministerio de Fomento en el que señalara: El nombre de los accionistas y su domicilio, los nombres de los directores y su lugar de residencia, el importe del capital suscrito y la cantidad que se hubiese pagado, el importe que hubiesen recibido de parte del gobierno mexicano por concepto de subvenciones, la descripción de la vía construida, las obras de arte que se hubiesen ejecutado, el estado que guarda los avances, los costos devengados hasta la fecha del informe, el número de pasajeros, el volumen de la carga transportada, los gastos pormenorizados efectuados por la compañía, el estado de la deuda, de que tipo era y con quien.

3.1.3 El reglamento para el servicio de los ferrocarriles en el Distrito Federal del 12 de abril de 1877¹⁴³

¹⁴² Ministerio de Fomento. 7 de diciembre de 1867. Reglamento para los caminos de fierro. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo X. pp. 213 y 214.

¹⁴³ Este reglamento es una modificación del publicado el 20 de enero de 1877 y que contenía 31 artículos. En éste se cancelan los siguientes artículos: “Artículo 9°. Los conductores quedan obligados a ayudar siempre a los ancianos, inválidos, señoras solas y niños a subir y bajar de los trenes. Artículo 12. Los conductores anunciarán a los pasajeros en voz alta en cada viaje, los nombres de las calles o parajes públicos que atraviesen. Artículo 14. No se permitirá en los coches de pasajeros el transporte de materias explosivas, pestilentes o grasientas, ni de animales. Artículo 15. No se admitirá mayor número de pasajeros que los que estrictamente puedan caber en perfecta comodidad, y nunca se les permitirá que viajen en las plataformas. Artículo 18. Tan pronto como un coche se encuentre lleno con el número de personas que se calcule de antemano puedan caber cómodamente, se anunciará al público por una bandera roja que se colocará en lugar conveniente, y desde ese momento no se admitirán más pasajeros”. Los demás sufrieron modificaciones para enfatizar algún aspecto pero que en esencia ya lo explicamos en este apartado. Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Vicente Riva Palacio. p. 273 y 274.



El reglamento consta de 25 artículos y en él se señala que "todo ferrocarril urbano será explotado por tracción animal, no pudiendo en ningún caso sustituirse por otro sistema, sin el previo permiso del Ministerio de Fomento"¹⁴⁴. Los concesionarios estaban obligados a mantener en buen estado los pavimentos de las calles, avenidas y calzadas por donde circularan sus carros, incluyendo las atarjeas. La velocidad permitida era al trote de los animales. Los cocheros debían mantener una distancia de treinta metros entre carros, salvo en el caso de las terminales. Estaba prohibido detener los carros en las bocacalles a menos que hubiese un accidente. Los animales llevaban una campana atada al cuello para que se escuchara el avance de los carros.

En materia de cocheros, debían ser cuidadosamente seleccionados para que fuesen corteses con el pasaje, muy cuidadosos con los peatones para evitar accidentes y sobre todo con los niños, por lo que estaban obligados a portar un silbato que pudiese poner en alerta a los transeúntes. Los conductores tenían que estar atentos para detener el coche siempre que se lo solicitara el pasajero. Además de lo anterior, no debían permitir que subieran personas en estado de ebriedad. Los conductores debían utilizar libreta y traer boletos para vender en el trayecto.

En los carros no se podían transportar materiales explosivos, grasientos, pestilentes o animales. Para evitar confusión con los usuarios los carros debían tener señales distintivas que permitieran al pasaje saber su origen y destino. Los coches eran de 1ª y 2ª clase identificados por colores. Debía haber suficientes carros para atender la demanda y comodidad de los pasajeros. Para el servicio nocturno debían tener lámparas de luz blanca en el interior y al frente y una roja en la parte trasera para que se supiera hacia donde circulaban. En las estaciones debía haber un libro de quejas para que el inspector pudiese atenderlas según la gravedad.

Las compañías estaban obligadas a publicar un folleto que indicara las líneas de servicio, con las horas de salida de los coches, el número de espacios en los carros, el precio del pasaje, el nombre de las estaciones, paraderos y expendios de boletos que además debía estar pegado en el interior de cada carro. La empresa podía aumentar el número de viajes nocturnos previa autorización del Inspector de Ferrocarriles e incluso cobrar una tarifa diferente aprobada por el gobierno. La empresa no estaba autorizada a cobrar doble el pasaje a cualquier individuo que viajara sin boleto, sino a el costo normal del pasaje, pues esta falta se consideraba grave para la empresa infractora. La compañía era responsable de las infracciones que se cometieran en este reglamento que fuesen imputables a ella, aunque de manera solidaria estaban obligados a presentar a los conductores infractores, y de no hacerlo la responsabilidad recaía en la empresa.

¹⁴⁴ Ministerio de Fomento. 12 de abril de 1877. Reglamento para el servicio de los ferrocarriles del Distrito Federal. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo XIII. p. 170.

FFC
FALLA DE ORIGEN

3.1.4 La autorización de ejecutivo para la construcción de vías férreas en el Distrito del 25 de diciembre de 1877¹⁴⁵

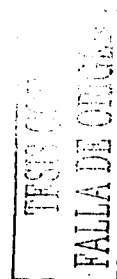
Para facilitar el crecimiento de los caminos de fierro en la capital, el Congreso de la Unión autorizó al Ejecutivo para que concediera permisos para el establecimiento de vías férreas a todos los que lo solicitaran bajo las siguientes condiciones:

Toda concesión que se otorgue deberá estar sujeta a lo previsto en el reglamento del 7 de diciembre de 1867. En el caso de que la empresa requiriera algunos terrenos o materiales de construcción de propiedad particular para el establecimiento y reparación de la vía, de sus dependencias, estaciones y demás accesorios, se debía: 1) Cuando la empresa y el propietario no llegaban a un arreglo sobre los terrenos o los materiales de construcción se tenía que nombrar un perito valuador por cada una de las partes presentando sus avalúos en el término de un mes; si existía diferencia, el Juez de Distrito abría un juicio verbal y nombraba un perito en discordia si lo considerara conveniente, dando su veredicto en no más de un mes para que se pague lo justo al dueño. 2) Si el dueño no tenía que dinero para pagar un perito el Juez de Distrito nombrará un valuador que representase los intereses del dueño. 3) Si hubiese una controversia sobre quién es el dueño, entonces el Juez, con base en el avalúo de la empresa y del perito del gobierno, fijaba la cantidad que debía ser depositada para entregársela a quien corresponda. 4) Los peritos para poder realizar sus avalúos tomaban en cuenta los pagos de contribuciones del objeto expropiado, así como los daños y perjuicios que causaría esto al propietario.

En cuanto a la exención de impuestos para materiales, útiles y efectos de procedencia nacional o extranjera, que a juicio de la Secretaría de Fomento fuesen necesarios para la construcción, reparación y explotación de la vía y de sus oficinas o talleres, se estipulaba como condición el cumplimiento de las metas fijadas en relación con el número de kilómetros a construir gozando de veinte años contados a partir de la concesión y tampoco debían pagar en ese mismo lapso de tiempo contribución alguna ni ellos ni sus hijos si fuese el caso, así como por los capitales que fuesen invertidos en este mismo periodo de tiempo. Además de lo anterior, se autorizaba al Ejecutivo para que por cada kilómetro construido se les autorizara la exportación de cualquier objeto relacionado con el transporte, libre de todo derecho hasta por la suma de seis mil pesos.

Todas las empresas tenían como obligación: 1) Permitir bajo condiciones equitativas y recíprocas el tránsito de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes a otras empresas sobre las vías que le pertenezca con tal de que éste no excediera el 60 % del monto del flete; 2) conducir de forma gratuita la correspondencia, impresos y empleados que trabajaran en la oficina de correos; 3)

¹⁴⁵ Decreto del Congreso de 25 de diciembre de 1877. Autoriza al Ejecutivo para contratar la construcción de vías férreas en el Distrito. *Ibíd.* Tomo XIII. pp. 411 a la 413.



trasladar personas y materiales empleados en la Federación, a la mitad del precio que se fijara en las tarifas y 4) Y no cobrar por transporte ordinario de cada pasajero más de tres centavos en carruajes de 1ª clase, y uno y medio en 2ª por kilómetro recorrido, sin embargo, fijar como percepción mínima seis centavos para la 1ª y tres para la 2ª por cada pasajero.

En todos los contratos para construir vías férreas se fijaba el número de kilómetros a construir antes de los seis meses, contados desde la fecha de la autorización. Esto con el objeto de que se pusieran en operación de forma inmediata, de no cumplirse cualquiera de estos dos supuestos, se podía declarar caduca la concesión y se dejaría sin efectos las franquicias y subsidios antes señalados.

3.1.5 El reglamento para el transporte de cadáveres humanos por ferrocarril del 10 de marzo de 1887

Este ordenamiento consta de tres capítulos y nueve artículos. Las facilidades otorgadas por un medio de transporte más rápido y seguro abrieron la posibilidad de transportar cadáveres de un lugar a otro. En este documento sobresalen las medidas sanitarias para el traslado de los mismos. Los permisos debían ser extendidos por la autoridad local y, en caso de provenir del extranjero, del cónsul. Los permisos debían especificar el nombre y apellido del finado, la edad que tenía, la fecha del deceso, la enfermedad o motivo de su muerte, el lugar de origen y el destino del embarque, así como los datos de la persona que acompañara al cuerpo.

Estaba prohibido trasladar cadáveres de personas fallecidas por tifo, fiebre tifoidea, difteria, viruela y cólera asiático. La única excepción era que las víctimas hubiesen muerto de vómito prieto al momento de ser trasladados lejos de las costas y a mayor altura. En caso de estar en avanzada descomposición también se negaba el traslado. Los cuerpos debían ser llevados al tren en carruajes ex profeso autorizados para esta actividad. El ataúd debía ir en los convoy de objetos siempre y cuando éstos no llevaran alimentos.

3.1.6 Las prevenciones para evitar accidentes en los ferrocarriles urbanos del 29 de septiembre de 1894

En esta fecha, con objeto de evitar los frecuentes accidentes provocados por el mal uso que hacían los pasajeros en las plataformas delanteras de los *wagones* al bajarse o subirse al carro en movimiento, el Gobernador del Distrito, Pedro Rincón Gallardo dispuso que los artículos de los ordenamientos vigentes fuesen publicados nuevamente para recordatorio del público en general.

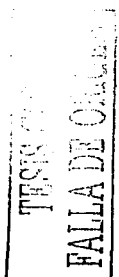
Estos artículos escogidos fueron cuatro y en ellos se señalaba: 1) La velocidad de los wagones en el interior de la ciudad no debía exceder el trote de los animales empleados en su tiro; 2) la prohibición de subir o bajar del carro en movimiento; 3) el traslado de materiales explosivos, grasientos o animales y 4) el impedir el acceso a los carros a personas en estado de ebriedad. Castigados conforme a la falta cometida, para garantizar la supervisión de dichos ordenamientos se facultaba al cochero y el boleterero como agentes de la policía preventiva para que pudiesen remitir ante la autoridad a los infractores¹⁴⁶.

3.1.7 Las prevenciones para el otorgamiento de concesiones para la construcción de ferrocarriles en las calles, plazas y calzadas del Distrito Federal del 15 de diciembre de 1894

En este documento podemos apreciar las medidas adoptadas por el general Díaz para el otorgamiento de concesiones en el Distrito Federal. En esta época se deseaba tener mayor control sobre las mismas sujetándolas a las siguientes condiciones: 1) Que no se podría permitir la "construcción de líneas férreas en el interior de las alamedas, parques o jardines, ni en la calzada de la Reforma, ni en las Avenidas 2 y 4 Oriente de la ciudad de México, desde las calles del 5 Sur hasta la 2 A sur, o sea en las calles del 5 de Mayo en toda su extensión, ni en las de Plateros, San Francisco y Puente de San Francisco, ni establecer nuevos cruzamientos en estas calles y en la calzada de la Reforma; 2) tampoco podrá permitirse el establecimiento de líneas férreas ni en la ciudad de México, ni en las poblaciones foráneas del Distrito Federal, en calles, avenidas o calzadas, cuya anchura sea menor de siete metros"¹⁴⁷; 3) en las calles mayores de siete metros y menores de diez y seis se autorizaría el servicio con la posibilidad de una vía de escape no mayor de cincuenta metros; 4) en las calles de diez y seis metros se podía autorizar la construcción de hasta dos líneas férreas; 5) bajo ninguna circunstancia se autorizarían más de dos vías en una calle; 6) la medida de las calles sería desde la fachada de las casas y el ancho del arroyo vehicular; 7) las empresas debían acatar las normas establecidas por la autoridad para la construcción de banquetas en calles, avenidas y calzadas sin que se alterara en más de 25 centímetros su altura para el establecimiento de una línea férrea; 8) por último, se respetaba a las empresas que ya estaban establecidas pero se solicitaba a la autoridad que se fuese regulando con éstas en la medida de lo posible los cambios necesarios para el cumplimiento de este ordenamiento.

¹⁴⁶ Acuerdo del Gobierno del Distrito Federal del 29 de septiembre de 1894. *Prevenciones para evitar accidentes en los ferrocarriles urbanos*. *Ibid.* Tomo XXIV. p. 331.

¹⁴⁷ Decreto del Congreso de 15 de diciembre de 1894. *Fija prevenciones para el otorgamiento de concesiones para la construcción de ferrocarriles en las calles, plazas y calzadas del Distrito Federal*. *Ibid.* Tomo XXIV. pp. 464 y 465.



3.1.8 El reglamento para la construcción, conservación y servicios de los ferrocarriles del 1° de Julio de 1883¹⁴⁸

Este reglamento comprende 209 artículos y está dividido en catorce capítulos en los que se señalaba: Que para la construcción de un ferrocarril se requería de la autorización expresa de la Secretaría de Fomento entregando los planos que mostraran a escala todo el programa de la obra y sin que se usaran los caminos públicos para pasar por ellos el ferrocarril, a menos que hubiese consentimiento expreso del gobierno. Una vez aprobado el proyecto se podía iniciar la obra.

Una vez realizada la obra no se podía poner en marcha sin autorización de la Secretaría de Fomento, misma que verificaría que todo estuviese correcto. La empresa estaba obligada a colocar toda la señalización necesaria para el buen funcionamiento de los caminos de fierro en todo el trayecto incluyendo las obras complementarias.

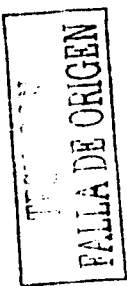
Estaba previsto que hubiese los materiales móviles suficientes y conforme a lo estipulado en el contrato, para lo cual la autoridad se reservaba el derecho de inspeccionar los materiales, así como las placas que identificaran las partes, su número de registro de fabricación y la empresa fabricante. Los frenos de los carros debían estar fabricados conforme a las especificaciones técnicas señaladas conforme al tipo de trabajo al que serían sometidos los carros y a las características del terreno en el que prestaría el servicio.

Como en otros ordenamientos se exigía la marcha de la locomotora al frente para evitar accidentes, en los trenes mixtos, primero se colocaban los carros de carga, luego los carros de viajeros, inmediatamente después de los carros de carga se colocaban los de 3ª clase, después los de 2ª y al último los de 1ª. En los trenes en los que fuesen pasajeros no estaba permitido que se llevaran carros con explosivos o que pudiesen producir incendios a excepción de las maderas, leña, carbón y materiales textiles, o los trenes destinados al traslado de tropas.

En las estaciones de servicio deberá colocarse un letrero que indique su nombre. Deben tener un reloj sincronizado con los demás puntos del recorrido para que se conozca el movimiento de los trenes. En las estaciones se pedía una adecuada señalización que facilite a los usuarios identificar todas las oficinas, zonas de despacho de boletos, áreas de espera y abordaje, ubicación de las zonas de ascenso y descenso, etcétera.

Para la circulación de los trenes se preveía que éstos salieran a la hora programada; que la locomotora no viajara mas que el personal estrictamente necesario para su operación; estaba prohibido detener el tren fuera de las estaciones autorizadas, salvo en caso de accidentes tomando las precauciones necesarias para avisar a los trenes que pudiesen estar circulando en la misma vía.

¹⁴⁸ Secretaría de Obras Públicas. *Obras Públicas en México. Documentos para su historia 2. Ferrocarriles de México. Reseña Histórica – Reglamentos (Siglo XIX)*. pp. 3 a la 62.



En caso de accidente, la empresa trasladaba al Inspector Oficial al lugar de accidente, y si éste no llegase a tiempo quedaba bajo la responsabilidad de la autoridad local dar seguimiento de lo ocurrido. La empresa debía mantener informado al público en las estaciones mediante escritos pegados en los andenes el motivo del accidente, así como el nombre y estado de salud de las personas lesionadas.

En el caso de las tarifas, debía estar sancionada por la autoridad en base al kilometraje del recorrido tanto para las personas como para los objetos quedando bajo la responsabilidad de la empresa todos los objetos que pudiesen ser sustraídos o deteriorados en el transcurso del viaje.

3.1.9 La reforma al reglamento de ferrocarriles del 25 de octubre de 1894¹⁴⁹

Once años después de haber publicado el reglamento de ferrocarriles y la experiencia adquirida, el ejecutivo consideró necesario hacer algunas reformas al mismo en la parte técnica. Los capítulos reformados fueron: 1) Construcción y reparación de la obras; 2) seguridad de las obras a que están obligadas las empresas; 3) del material móvil destinado a la explotación; 4) de la formación de trenes; 5) de las señales y 6) De la circulación de los trenes. Para un total de 119 artículos reformados. Por tratarse de cuestiones técnicas muy específicas y que sobrepasan el objetivo de este trabajo no entraremos a comentarlas a detalle, aunque estamos claros que en la construcción, mantenimiento, prevención y operación del servicio eran fundamentales.

3.1.10 La ley sobre ferrocarriles del 29 de abril de 1899

Este extenso ordenamiento cuenta con 187 artículos y un transitorio. Si bien se refiere a un servicio público de transporte, éste es de carácter federal por lo que únicamente haremos mención a él por el impacto que causó en la construcción de ferrocarriles en el Distrito Federal. Realizada esta aclaración pasemos a comentar este cuerpo legislativo: La ley sobre ferrocarriles señalaba que los ferrocarriles dependientes de la federación se dividían en tres clases: 1) Vías generales de comunicación; 2) vías de interés local en el Distrito Federal y territorios y 3) vías de interés local en los estados. En cuanto a las vías de interés local estaban consideradas las que unieran entre sí dos o más municipalidades del Distrito Federal o de los Territorios; y las que tuviesen uno de sus puntos extremos fuera del recinto de las poblaciones.

Se consideraba que existían dos tipos de líneas, las de importancia principal y las secundarias. Las líneas, desde el punto de vista de su anchura, estaban divididas



¹⁴⁹ Decreto del Gobierno de 25 de octubre de 1894. Reforma el reglamento de ferrocarriles de 1° de julio de 1883. Dublan y Lozano. *Op.Cit.* Tomo XXIV. pp. 398 a la 421.

en: 1) Líneas de un metro 435 milímetros; 2) Línea de 914 milímetros y 3) línea de 60 centímetros. La anchura se medía entre los bordes interiores de los rieles. El punto dos y tres eran los tipos de rieles utilizados en tranvías eléctricos y carros de mulitas.

Mediante esta ley quedaba claro que las autorizaciones encaminadas a la construcción de ferrocarriles era facultad expresa del Ejecutivo, que la ejercía a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a lo cual los interesados debían dirigir sus peticiones para ser revisadas, modificadas y en su caso aprobadas. Toda petición debía contener los lugares extremos del recorrido, los puntos intermedios y en su caso los ramales; el número de kilómetros a construir anualmente, el tiempo de conclusión de todo el proyecto y las tarifas de pasaje, carga, servicios express, servicios telegráficos y la tarifa que permitía la circulación de otras compañías en su red.

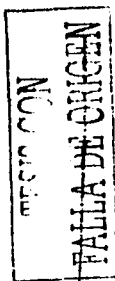
Además de lo anterior, se debía entregar un depósito ante la Tesorería General de la Nación calculando "la extensión de la línea proyectada y sus ramales, tomando como base la línea recta entre los puntos extremos, aumentando en un diez por ciento, y el depósito se constituirá a razón de ciento cincuenta pesos, en títulos de la Deuda Pública Consolidada, por cada kilómetro"¹⁵⁰.

Estaba previsto en este ordenamiento la posibilidad de que el gobierno publicara una convocatoria para que los interesados presentaran solicitud. Las concesiones de los ferrocarriles daban derecho a la construcción del ferrocarril, del telégrafo o teléfono, y su explotación por todo el término de la concesión que en ningún caso podía exceder de 99 años y sin posibilidad de otorgar prórrogas en ésta y en los beneficios fiscales para los inversionistas del sector. Por ningún motivo se podía traspasar, hipotecar ni enajenar la concesión a gobierno o Estado extranjero, ni hacerlo socio de la empresa, pues se consideraba cualquier transacción de este tipo nula de todo derecho. Si por alguna causa prevista en este reglamento fuese cancelada la concesión, el gobierno se podía organizar en un Consejo de Incautación en tanto se decidía qué hacer con la misma conforme a lo previsto en otros ordenamientos.

La nacionalidad y personalidad de la empresa debía ser mexicana, aunque se organizara en el extranjero. Si bien se daban garantías a los capitales extranjeros que fuesen empleados en la construcción o explotación, y los empréstitos para este objeto quedando salvaguardados por la nación y exentos de represalias y confiscaciones o embargos por causa de guerra.

La tarifa y sus diferentes clasificaciones debía ser aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y debidamente publicada para conocimiento de todos los interesados. La nación se reservaba los derechos de pagar el 50% de los costos establecidos para el traslado de sus empleados federales, agentes, comisionados y militares. Los inmigrantes o colonos tendrían este mismo beneficio

¹⁵⁰ Decreto del Gobierno de 29 de abril de 1899. Ley sobre ferrocarriles. *Ibíd.* Tomo XXXI. p. 90.



previa identificación expedida por el Secretario de Fomento. En el traslado de equipo militar también gozarían de este precio, aún tratándose de los casos cuando se pretendía utilizar todo el tren para el transporte de tropas. En el uso del telégrafo y teléfono las condiciones tarifarias serían igualmente del 50%. Si la empresa diese facilidades en el pago de tarifas a los particulares, el estado se beneficiaría con una tarifa mejor a la otorgada durante el periodo de la promoción. En el caso de la correspondencia y los empleados de la Administración de Correos el traslado sería gratis por el tiempo que durara la concesión.

En circunstancias que pusieran en peligro la defensa de la nación, los ferrocarriles, su personal y todos los materiales de explotación quedarían a disposición de la nación para disponer de ellos como lo juzgare conveniente pagando las indemnizaciones correspondientes y en el periodo de paz se encargaría de repararlo con fondos públicos.

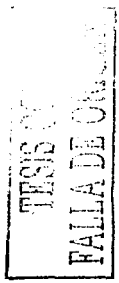
3.1.11 El reglamento para los ferrocarriles eléctricos del 24 de febrero de 1900¹⁵¹

El documento estaba compuesto de 28 artículos y 12 incisos. Éste quedaba sujeto de forma complementaria a los ordenamientos del 1° de julio de 1883, a la reforma del 25 de octubre de 1894 y a la ley del 29 de abril de 1899. Sus artículos se refieren a las características técnicas a las que se tenían que sujetar sus trenes, estaciones y subestaciones eléctricas, y las prevenciones que debían tener con respecto a otras instalaciones, tales como las telegráficas y telefónicas. Además de la obligación de informar a la oficina de Inspección Técnica sobre cualquier accidente importante que hubiese sucedido.

Por otro lado, el reglamento señala la obligación del concesionario para llevar puntual registro sobre la explotación, para informar al Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas a través del Inspector Técnico. Este registro diario contenía el número de coches en servicio, corriente máxima suministrada a la línea, voltaje máximo, pérdida total de corriente por la línea aérea. El registro mensual comprendía los aislamientos de los *feeders* (guarda ruedas) de distribución y los aislamientos de los *feeders* de regreso. El registro anual estadístico debía contener el máximo y mínimo de coches en servicio diariamente, distinguiendo los aeromóviles y los remolcadores, el número máximo, mínimo y medio de coches y kilómetros diarios por cada especie de vehículo, los resultados interesantes e imprevistos de la explotación, y los detalles de los accidentes o acontecimientos anormales ocurridos durante el año.

En materia de prevenciones generales resalta la velocidad de los mismos dentro de la ciudad a 20 kilómetros por hora, y fuera de los poblados a 40 kilómetros por

¹⁵¹ Decreto del Gobierno del 24 de febrero de 1900. Reglamento para los ferrocarriles eléctricos. *Ibid.* Tomo XXXII. pp. 87 a la 93.



hora. En los cruces deberían reducir al máximo la velocidad y anunciar con el timbre su proximidad para evitar accidentes. Los carros debían detenerse para bajar o subir pasaje en los lugares previstos por la compañía para este efecto. Los pasajeros debían bajar con el carro detenido en su totalidad. Éstos no podían viajar en el habitáculo del conductor. El chofer debía reportar ante la policía a cualquier persona que estuviese ocasionando desorden. Para evitar los alcances de carros, éstos debían conservar entre sí una distancia mínima de quince metros. Los carros tenían que contar con un alumbrado independiente para que en caso de una falla de corriente estos estuviesen iluminados. Los carros debían llevar su gato para volver a poner el carro en la línea cuando se descarrilara. Los carros no podían ser remolcados sin un garrotero, ya que tenía que ir vigilando la maniobra. Y los carros deberían estar provistos de protectores, salvavidas o guarda ruedas.

3.2 Las concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos

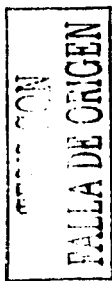
3.2.1 El ferrocarril de la Villa de Guadalupe

Durante la administración de Santa Anna, en agosto de 1855, se concedió un privilegio para la construcción de un camino de fierro desde San Juan, en el Departamento de Veracruz, hasta Acapulco u otros puntos de la costa del Mar Pacífico. La concesión se otorgó a los señores Moss hermanos. "El curso del camino de San Juan a Puebla será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos, designe como el más conveniente, siendo el del camino de México a Puebla por los llanos de Apan, y respecto al de México a Acapulco u otro punto de la costa del Pacífico, la empresa procurará que atraviase las ciudades de Querétaro, Guanajuato y Guadalajara, en caso de que las dificultades sean insuperables en el Departamento de Guerrero"¹⁵².

Como ya habíamos señalado esta concesión fue adquirida por Antonio Escandón en 1856 quien terminó el tramo de México – Guadalupe siendo en el periodo de Comonfort su inauguración, el 4 de julio de 1857. En los años que ésta permaneció sin variaciones se reportan las siguientes cifras de pasajeros:

| "Año | Pasajeros |
|------|-----------|
| 1869 | 153,588 |
| 1870 | 161,863 |
| 1871 | 223,602 |
| 1872 | 255,382 |

¹⁵² Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1855. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro desde San Juan, en el Departamento de Veracruz, hasta Acapulco. *Ibid.* Tomo VII. p. 549.



| | |
|------|------------------------|
| 1873 | 248,490 |
| 1877 | 677,671 ¹⁵³ |

3.2.2 El ferrocarril de Tacubaya

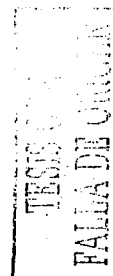
Como ya habíamos comentado en el capítulo anterior, Comonfort autorizó en 1856 un privilegio para la construcción de un camino de fierro desde la Plaza de Armas de la capital hasta la villa de Tacubaya a favor de Jorge Luis Hammeken¹⁵⁴, siendo inaugurado el 1° de enero de 1858. Para regular su vida se fijaron la normas que la población debía seguir en su utilización; "el 2 de julio de 1858 el gobernador del Distrito Federal, de acuerdo con la empresa, expidió el primer reglamento para el servicio de ferrocarril de la capital de México a la Villa de Tacubaya, que es el primero dado para los transportes urbanos y suburbanos junto con el de 12 de enero de 1858, que velaba por el buen estado de las vías férreas..."¹⁵⁵.

Esta línea tuvo en su tiempo una gran demanda de usuarios y ampliaciones que la hicieron atractiva. Esta línea estuvo un tiempo asimilada por la Compañía Imperial Mexicana del Ferrocarril de México a Veracruz y más tarde fue vendida a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito. En los años de 1869 a 1877 se reportaron los siguientes datos de movimiento de pasajeros:

| "Año | Pasajeros |
|------|--------------------------|
| 1869 | 1,670,706 |
| 1871 | 1,698,674 |
| 1872 | 1,905,377 |
| 1873 | 2,191,418 |
| 1877 | 2,885,551 ¹⁵⁶ |

En diciembre de 1870 se le autorizó a la empresa de ferrocarril de México a Tacubaya la construcción de una doble vía en los lugares que considerara más adecuados entregando el gobierno federal los terrenos a la empresa de forma gratuita, con exención de impuestos durante el tiempo de la obra y exención de derechos de importación equivalentes a seis mil pesos por cada kilómetro construido.

La empresa quedaba obligada a consentir a otras empresas en condiciones equitativas y recíprocas al tránsito de carruajes, máquinas y trenes pertenecientes a otras empresas siempre y cuando no excediera del 60% del valor del flete.



¹⁵³ De la Torre Villar, Ernesto. *La capital y sus primeros medios de transporte: Prehistoria de los Tranvías*. En *Historia Mexicana*. Volumen 9. Números 33 –34. p. 241.

¹⁵⁴ *Decreto del Gobierno de 13 de mayo de 1856. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro desde la Plaza de Armas de la capital, hasta la villa de Tacubaya*. *Op. Cit.*, Dublan y Lozano. Tomo VIII. pp. 225 y 226.

¹⁵⁵ De la Torre Villar, Ernesto. *El ferrocarril...* .*Op. Cit.*, p. 385.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 389.

Debían conducir gratuitamente la correspondencia, impresos y los empleados de la administración de correos. Trasladar personas y objetos federales a la mitad del costo de la tarifa autorizada. No podían cobrar a cada pasajero ordinario "más de tres centavos en los carruajes de 1ª clase, y uno y medio en los de 2ª por kilómetro de distancia recorrida o por una fracción que no llegue a un kilómetro, pudiendo sin embargo fijar como percepción mínima, seis centavos por la 1ª clase, y tres 2ª por cada pasajero"¹⁵⁷. Y por último debían tener en operación las vías dobles en la parte ya construida, y el ramal hasta la fuente de Tlaxpana antes del seis de mayo de 1871, y hasta Popotla antes del 1º de enero bajo la pena de quedar insubsistentes los beneficios antes señalados.

3.2.3 El ferrocarril a Chalco

En 1861 el Presidente Juárez concedió a los señores Arbeu y socios para formar una compañía con mexicanos para que se encargara de la construcción de un camino de fierro de la capital a Chalco pasando por los pueblos de Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan. El capital social de la compañía estaba proyectado para ser de dos millones de pesos, dividida en dos mil acciones con valor cada una de mil pesos. El gobierno apoyaría comprando 200 acciones, entregándose 60 mil pesos al inicio de la obra y el resto en pagos según los avances de la obra. Los recursos los proporcionaría el gobierno de los productos de la desamortización de los bienes eclesiásticos¹⁵⁸.

En la Memoria de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de 1868, el Secretario Blas Balcárcel (1867 – (1871) informaba al Congreso de la Unión que en esa época existían en "explotación los siguientes tramos de ferrocarril:

| Origen - Destino | Kilómetros |
|--------------------|------------|
| México a Tacubaya | 8 |
| México a Coyoacán | 12 |
| México a Guadalupe | 6.7 |
| México a Apizaco | 139 |

"Quedando por construir:

¹⁵⁷ Decreto del Congreso del día 9. Publicado el 15 de diciembre de 1870. Sobre autorizaciones concedidas a la empresa del ferrocarril de México a Tacubaya. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo XI. p. 453.

¹⁵⁸ Decreto del Gobierno de 26 de abril de 1861. Se concede permiso a los Sres. Arbeu y socios para la construcción de un camino de fierro de esta capital a Chalco. *Ibid.* Tomo IX. pp. 173 a la 175.

FALLA DE ORIGEN

| Origen - Destino | Kilómetros |
|--|-------------------|
| Coyoacán a Chalco, pasando por Tlalpan | 46 ¹⁵⁹ |

3.2.4 El ferrocarril de México a Toluca

En 1870 se autorizó a la compañía, que para estos efectos conformara Mariano Riva Palacio¹⁶⁰, a construir y explotar un ferrocarril de México a Toluca con un ramal a Cuautitlán con exención de impuestos por un periodo de 50 años y un apoyo de tres mil pesos en efectivo por cada kilómetro realizado. La empresa se denominó Compañía de Ferrocarril de México a Toluca y Cuautitlán. Los planos de la obra debían ser autorizados por el Ministerio de Fomento caducando la concesión si antes de dieciocho meses no estaban construidos al menos diez kilómetros¹⁶¹.

La compañía no cumplió con los plazos establecidos, por lo que el gobierno le extendió uno nuevo¹⁶², que nuevamente incumplió. Al presidente Lerdo de Tejada le correspondió la inauguración del tramo de México a Tlalnepantla con una longitud de 16 kilómetros sin que la empresa concluyera con la obligación de llevarla hasta la ciudad de Toluca.

Durante el gobierno del Presidente Díaz se autorizó a la Compañía la continuación de la construcción del ferrocarril hasta Toluca pasando por Lerma y edificando un ramal a Cuautitlán con derecho de explotación por 99 años. Debiendo concluir la obra en un término de dos años y medio, con posibilidades de dos prórrogas de seis meses previo pago de una multa de cincuenta mil pesos en efectivo por cada semestre más una multa de mil pesos por cada kilómetro que no estuviese concluido¹⁶³.

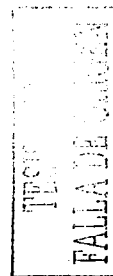
¹⁵⁹ Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio presenta al Congreso de la Unión. pp. 22 y 23.

¹⁶⁰ Mariano Riva Palacio fue Gobernador Constitucional del Estado de México de 26 de septiembre de 1869 al 30 de abril de 1870. Su hermano Vicente Riva Palacio fue Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, del 17 de febrero de 1877 al 30 de noviembre de 1880 con el Presidente Porfirio Díaz en su primer periodo de gobierno.

¹⁶¹ Decreto del Congreso de 10 de octubre de 1870. Se autoriza a la compañía que organice D. Mariano Riva Palacio para construir y explotar un ferrocarril de México a Toluca. Dublan y Lozano. Op. Cit. Tomo XI. pp. 182 y 183.

¹⁶² Decreto del Congreso de 18 de junio de 1875. Autoriza al Ejecutivo para celebrar nuevo contrato para la terminación del ferrocarril de México a Toluca. *Ibid.* Tomo XII, p. 772.

¹⁶³ Decreto del Congreso de 22 de diciembre de 1877. Autoriza la construcción de un ferrocarril de México a Toluca. *Ibid.* Tomo XIII. pp. 402 a la 411.



3.2.5 Otras concesiones de caminos de fierro

La Secretaría de Fomento autorizó, conforme a lo estipulado en la ley del 25 de diciembre de 1877, al señor Agustín López, representante de la empresa de los ferrocarriles del Distrito, para la construcción de un ramal de camino de fierro entre la garita de Belén y el panteón de la Piedad, con posibilidades de ser prolongado hasta el pueblo del mismo nombre, y tres tramos de doble vía en la calzada de la Villa de Guadalupe con un plazo de ocho meses para su construcción¹⁶⁴. En 1878 la Secretaría de Fomento concedió un permiso a la señora Concepción Álvarez de Escalante el establecer y explotar un ramal de ferrocarril desde la glorieta de Carlos IV hasta la ciudad de Tacubaya, corriendo de forma paralela a la Calzada de Reforma para ser construido en un plazo de un año¹⁶⁵. En 1879 se autorizó al señor Agustín López, representante de la empresa de ferrocarriles del Distrito, para la construcción de los tramos de camino de fierro entre la estación de Tacubaya y el pueblo de Atzacapotzalco, Tlalpan a Tacuba, y Tacuba a Atzacapotzalco, con un plazo de construcción de diez meses¹⁶⁶.

En 1881, el Presidente Manuel González autorizó al señor José María Amat y a la Compañía de Ferrocarril de la Mesa Central para la construcción de un camino de fierro de México a Toluca, pasando por Cuernavaca, Puente de Ixtla, Tenancingo, Tenango, para ligarse con la línea de Toluca a Ixtapa el Oro; debiéndose prolongar desde este último punto hasta el Pacífico en el Puerto de Zihuatanejo, y estableciendo ramales de esta línea a las poblaciones de Tacámbaro, Ario, Tancítaro y Huetamo, en el estado de Michoacán. El tiempo de vida del contrato era de 99 años contados a partir de la fecha de la firma, y con posibilidades de ser adquirido por el gobierno con todos sus accesorios pagando a los dueños el precio que fuese fijado por los peritos designados por cada uno de los interesados o, en su caso, por el perito tercero en discordia respetándose a la compañía su derecho al tanto¹⁶⁷.

En este mismo año, la creciente llegada de especialistas extranjeros ocasionó grandes conflictos con los trabajadores por lo que la autoridad mediante una circular, solicitó a la empresa de ferrocarriles que los empleados extranjeros que trajeran a trabajar aprendieran el idioma del país para evitar así la falta de comprensión de los trabajadores mexicanos sobre sus órdenes y

¹⁶⁴ *Secretaría de Fomento. 19 de febrero de 1878. Contrato celebrado para la construcción de un ramal de ferrocarril urbano. Ibid.* Tomo XIII, pp. 467 a la 469.

¹⁶⁵ *Secretaría de Fomento. 20 de septiembre de 1878. Contrato para la construcción de un ferrocarril entre México y Tacubaya. Ibid.* Tomo XIII, pp. 639 a la 641.

¹⁶⁶ *Secretaría de Fomento. Contrato celebrado para la construcción de un ramal de vía férrea entre Tacuba y Atzacapotzalco. Ibid.* Tomo XIV, pp. 163 a la 165.

¹⁶⁷ *Decreto del Gobierno de 29 de julio de 1881. Contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril de México a Toluca. Compañía del Ferrocarril de la Mesa Central. Ibid.* Tomo XVI, pp. 36 a la 45.

CON
 FALLA DE ORIGEN

fundamentalmente evitar los malos tratos¹⁶⁸. Al año siguiente, la Secretaría de Fomento hace la misma recomendación para que los empleados extranjeros que laboraban en las estaciones conocieran el idioma y pudieran orientar fácilmente a los pasajeros¹⁶⁹.

En 1881 se autorizó al señor Delfino Sánchez para la construcción de una línea de ferrocarril con su correspondiente telégrafo de la Garita de Peralvillo, pasando por los Baños del Peñón, y ligándose en los Reyes con el ferrocarril que va de los Reyes a Irolo, con derecho de explotación por 99 años, y un plazo de construcción de 20 meses¹⁷⁰.

El Congreso de la Unión autorizó en 1887 a Ramón Díaz Barreiro para establecer un ferrocarril con sistema "Decauville" con telégrafo o teléfono entre el puente de Molino y el pueblo de Ixtacalco, con posibilidades de prolongarlo hasta el pueblo de Mexicalcingo, con un plazo de construcción de 18 meses, pasando a propiedad de la nación al término de la vigencia del contrato que era de 50 años¹⁷¹.

En 1886 se celebró un contrato con el señor Agustín Cerdan para la construcción de un ferrocarril que partiera de la Avenida Juárez, pasando por las calles de Dolores, Santísimo, San José, Plaza de San Juan, Calzada del Campo Florido y continuando por la garita de Niño Perdido, hasta el pueblo de Tezompa, municipio de Xochimilco, tocando las poblaciones de Coyoacán, Huipulco y Xochimilco, con posibilidades de construir dos ramales: uno que partiendo de la línea principal ligara las poblaciones de Tacubaya, San Ángel y Contreras; y otro que partiendo de Huipulco y pasando por Tlalpan, ligara con las fábricas de La Fama, Peña Pobre y San Fernando. El contrato era por 50 años con un plazo de construcción de dos años. Al término de la vigencia del contrato el ferrocarril, con todos sus implementos, pasarían a propiedad de la nación¹⁷².

El Congreso de la Unión aprobó en 1891 un contrato para la construcción de vías férreas en el Distrito Federal aplicando la electricidad como fuerza motriz, con derecho a su explotación por 50 años ligando dos o más municipalidades quedando la empresa obligada a presentar en un periodo de tres meses el trazo de una línea y de las instalaciones productoras de electricidad, debiendo tener

¹⁶⁸ Circular de la Secretaría de Fomento de 15 de diciembre de 1881. Recomienda a las Empresas ferrocarrileras que sus empleados que tengan a su cargo una o más cuadrillas, conozcan el idioma del país. *Ibid.* Tomo XVI, p. 172.

¹⁶⁹ Circular de la Secretaría de Fomento de 26 de octubre de 1882. Recomienda a las empresas de ferrocarril que los empleados en las estaciones conozcan el idioma del país. *Ibid.* Tomo XVI, pp. 333 y 334.

¹⁷⁰ Decreto del Gobierno de 23 de diciembre de 1881. Contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la garita de Peralvillo se ligue en los Reyes con el de Irolo. *Ibid.* Tomo XVI, pp. 182 y 183.

¹⁷¹ Decreto del Congreso de 13 de diciembre de 1887. Aprueba el art 6° del contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril entre el Puente del Molino y el Pueblo de Ixtacalco. *Ibid.* Tomo XVIII, pp. 434 a la 437.

¹⁷² Decreto del Gobierno de 31 de agosto de 1888. Aprueba el contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibid.* Tomo XIX, pp. 261 a la 264.



construida la primera estación eléctrica en un plazo de diez y ocho meses a partir de la firma del contrato, a los seis meses de concluida esta primera estación eléctrica debería tener al menos cuatro kilómetros de vía férrea. La empresa debía ser siempre mexicana. El gobierno se obligaba a no concesionar a otra persona o compañía, de forma igual o semejante, durante los siguientes doce años sin perjuicio de quienes ya gozaban de un derecho¹⁷³.

El 20 de mayo de 1891 el Presidente Díaz autorizó al C. Juan Violante para construir un ferrocarril que partiera de la garita de Ocampo hasta el barrio de San Francisco Cuautla, del pueblo de Coyoacán, Distrito Federal por un periodo de 50 años con locomotoras de cualquier tipo: vapor, aire comprimido, electricidad o cualquier otro sistema. El plazo de construcción era de dos años. Al término de la vigencia del contrato pasaría a manos de la nación¹⁷⁴.

En junio de este mismo año, se autorizó al General Herman Sturm la construcción de un ferrocarril que partiendo del lado Norte del límite del Bosque de Chapultepec y pasando por el lado norte de la ciudad, alcanzara las garitas de San Lázaro, Niño Perdido y la Piedad y terminara en el punto de partida de Chapultepec, con derecho de explotación por 50 años, con un plazo de tres años para su construcción con máquinas de vapor¹⁷⁵. En 1893 se reforma el contrato en sus artículos 1° y 6° concediéndole que además de la ruta autorizada se pueda extender a otras partes que pudiesen estar comprendidas en la circunvalación señalada con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, además de realizar en el sur de la ciudad una línea de circunvalación. El segundo punto se refiere a la posibilidad de emplear a parte de vapor otro medio de locomoción previa autorización de la misma dependencia¹⁷⁶.

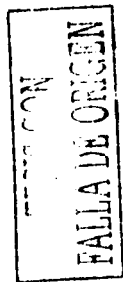
En octubre de 1893 se autorizó a Ignacio Ceballos la construcción de un ferrocarril que partiendo de la capital pasara por Chapultepec, Tacubaya, Panteón de Dolores, Molino de Valdés, Molino de Belén, Santa Fé y terminara en las Cruces, que era el límite del Distrito Federal, con posibilidad de establecer un ramal al desierto y a otros puntos cercanos a la línea troncal con la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El privilegio exclusivo era por 50 años, con un periodo máximo de construcción de cinco años, utilizando máquinas de vapor u otros medios de locomoción previa autorización; como las demás

¹⁷³ Decreto del Congreso de 18 de mayo de 1891. Aprueba el contrato con S. Lesem para el establecimiento de vías férreas en el Distrito Federal, y aplicación de la electricidad como fuerza motriz. *Ibid.* Tomo XXI, pp. 97 a la 100.

¹⁷⁴ Decreto del Gobierno de 20 de mayo de 1891. Aprueba el contrato con J. Violante, para la construcción de un ferrocarril de México a Coyoacán (Distrito Federal). *Ibid.* Tomo XXI, pp. 108 a la 112.

¹⁷⁵ Decreto del Gobierno de 30 de junio de 1891. Aprueba el contrato con H. Sturm para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Chapultepec circunvale la Ciudad de México (Distrito Federal). *Ibid.* Tomo XXI, pp. 528 a la 531.

¹⁷⁶ Decreto del Gobierno de 30 de mayo de 1893. Aprueba el contrato de reforma del de 30 de junio de 1891 con H. Sturm, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Chapultepec circunvale la Ciudad de México (Distrito Federal). *Ibid.* Tomo XXIII, pp. 194 y 195.



concesiones al término de su vigencia pasaban a formar parte del patrimonio de la nación. Al año siguiente, se modificó la concesión para modificar los plazos establecidos para cada uno de los tramos de operación, sin que se modificara el término final antes señalado¹⁷⁷.

En noviembre de 1893 se autorizó a la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito el establecimiento de una línea férrea de Chapultepec a la garita de Artega de la Ciudad de México, pasando por las Calzadas de la Verónica y Consulado de los Gallos. El tiempo de construcción debía ser de un año y en los mismos términos de los contratos que el gobierno tenía con esta empresa¹⁷⁸.

En el siglo XX se otorgaron también nuevas concesiones, tales como la de los señores Enrique Torres Torija y César F. de la Reguera, para construir un ferrocarril de México a Chalco, pasando por Xochimilco¹⁷⁹. En 1902 se autorizó a la Compañía Mexicana de Tracción, representada por Juan J. Molán, para construir un ferrocarril de Tacubaya que pasara cerca de Chapultepec por el lado sur¹⁸⁰. Al mismo señor Molán, en 1904, le autorizaron la construcción de un ferrocarril que partiendo del pueblo de San Ángel llegase a un lugar llamado la Cieneguillas, pasando por Tizapán, San Jerónimo, y la Magdalena, con posibilidades de construir ramales a las fábricas de Loreto, La Hormiga, El Águila, y La Magdalena, prolongándose hasta la ciudad de México¹⁸¹. En diciembre del mismo año se autorizó al señor Pablo Martínez del Campo la construcción de un ferrocarril miniatura que viajara siguiendo el trazo futuro de la calle de Reforma 6 Norte, de la Ciudad de México, desde su intersección con la Avenida Reforma I, hasta la intersección de ésta con la Calzada de la Verónica, a un precio de diez centavos por persona con derecho de explotación por diez años¹⁸².

¹⁷⁷ Decreto del Gobierno de 23 de julio de 1894. Aprueba el contrato de reforma de la concesión de 24 de octubre de 1893 al I. Ceballos para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibíd.* Tomo XXIV, p. 240.

¹⁷⁸ Decreto del Gobierno de 10 de noviembre de 1893. Aprueba el contrato con la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, para el establecimiento de un ferrocarril de Chapultepec a México. *Ibíd.* Tomo XXIII, pp. 377 y 378.

¹⁷⁹ Decreto del Gobierno de 27 de julio de 1900. Aprueba el contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de México, pase por Xochimilco y termine en Chalco. *Ibíd.* Tomo XXXII, pp. 232 y 233.

¹⁸⁰ Enero 24 de 1902. Contrato celebrado entre el C. general Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. D. Juan J. Moylan, presidente de la Compañía Mexicana de Tracción (The Mexican Traction Company, S. A.), para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibíd.* Tomo XXXIV, pp. 47 y 48.

¹⁸¹ Septiembre 1° de 1904. Contrato celebrado entre el C. Ingeniero Leando Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. D. Juan J. Moylan, para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibíd.* Tomo XXXVI, pp. 1075 a la 1077.

¹⁸² Diciembre 10 de 1904. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Pablo Martínez del Campo, para la construcción en la Municipalidad de México de un ferrocarril sistema miniatura. *Ibíd.* Tomo XXXVI, pp. 1334 a la 1336.



En 1905 se celebró un contrato con el Licenciado Joaquín de Casasús para fijar las bases para concesiones de la Compañía de Tranvías Eléctricos de México. En el que se le reconocía los derechos adquiridos por ésta con el ayuntamiento de México expirando todos estos el 24 de febrero de 1982, dando prioridad al gobierno para su adquisición. Los contratos futuros estarían normados conforme a lo establecido en el decreto de 1882¹⁸³. Bajo los efectos de este contrato se le concedió a la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México la posibilidad de construir y explotar un circuito de ferrocarril que circulara por las calles de la 1ª a la 5ª calle del Chopo, con dirección al norte; de la calle 4ª a la 8ª de la calle de la Rosa, hacia el poniente; de la 4ª a la 1ª de Fresno hacia el sur y 8ª y 7ª de Sor Juana Inés de la Cruz, al oriente, enlazándose con el circuito de Santa María en los cruceros de las calles Colonia con el Chopo y calles de Sor Juana Inés de la Cruz con las del Naranja¹⁸⁴.

En agosto de 1906 la Compañía del Ferrocarril Nacional de México obtuvo una autorización para construir y explotar un ferrocarril que partiendo del Ferrocarril Interoceánico, cercano a la estación de San Lázaro siguiera hacia el sur por los terrenos al oriente de las calzadas Balbuena y la Coyuya, hasta conectarse con la línea de ferrocarril de San Rafael y Atlixco. También se le otorgaba autorización para construir dos ramales: uno partiendo de algún punto del anterior que corriera al oeste hacia la ribera este del canal de la Viga, con escapes hasta las fábricas de la Unión, la Victoria, de ácidos y hornos de ladrillos; y el otro ramal que partiendo al igual que el anterior en un punto que para este efecto se fijase para llegar a la fábrica El Salvador¹⁸⁵.

En 1907 se autorizó a la Compañía de Tranvías Eléctricos la construcción y explotación de un ferrocarril que partiendo de la terminal de San Lázaro, recorriera la Avenida Oriente 2, hasta la intersección con la calle Sur 27, frente a la antigua garita de San Lázaro, siguiendo por esta última hasta la Calzada del Peñón, y continuando por esta última hasta los cuarteles de San Lázaro y Escuela de Tiro¹⁸⁶. En ese mismo año se le otorgó a esta compañía la explotación de la

¹⁸³ Julio 31 de 1905. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Joaquín D. Casasús en la de la Compañía de Tranvías Eléctricos de México, fijando las bases para las concesiones que se otorguen a dicha compañía relativas al establecimiento de vías férreas en el Distrito Federal. *Ibid.* Tomo XXXVII, primera parte, pp. 1206 y 1207.

¹⁸⁴ Agosto 2 de 1905. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Joaquín D. Casasús en la de la Compañía de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía férrea en esta Capital. *Ibid.* Tomo XXXVII, segunda parte, pp. 1352 y 1353.

¹⁸⁵ Agosto 13 de 1905. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Guillermo de Landa y Escandón, en la de la Compañía del Ferrocarril Nacional de México, para la construcción de una línea y ramales del ferrocarril en la Municipalidad de México. *Ibid.* Tomo XXXVIII, segunda parte, pp. 999 y 1000.

¹⁸⁶ Marzo 27 de 1907. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una

Avenida Insurgentes con un carril de ida y otro de vuelta con la cesión de los derechos que sobre esta tenía la empresa a favor del gobierno federal¹⁸⁷.

Al año siguiente a la misma empresa se le autorizó la construcción y electrificación de unas líneas de ferrocarril que conectase: 1) el Ferrocarril del Valle en el Municipio de San Ángel con el hotel de San Ángel y la colonia Altavista; 2) una conexión de la línea de San Ángel con el ramal ya construido que corría de la cantera de Santa Catarina o Panzacola; 3) la Construcción de unas curvas que unieran el Ferrocarril del Valle con el ferrocarril del distrito, de México a San Ángel; 4) las curvas de conexión de la línea de Ferrocarril del Valle con las líneas de los Ferrocarriles del Distrito, en sustitución del crucero en Guadalupe; 5) el levantamiento de vías en los cruceros de Guadalupe y San Ángel y 6) el ensanchamiento de la vía del Ferrocarril del Valle en los tramos de conexión con la línea de San Ángel y Tizapán¹⁸⁸. En febrero del mismo año se les autorizó la construcción de otro ferrocarril urbano en el circuito denominado Merced y Condesa¹⁸⁹; la construcción del ferrocarril de Tacubaya al parque de Chapultepec por el lado sur¹⁹⁰; la construcción y explotación de un circuito de Mixcoac, desde la estación de Córdoba y pasando por la plaza de Gómez Farias y calles de San Juan, plaza Jáuregui y calle de la Campana hasta la estación de San Ángel¹⁹¹; la construcción de un ferrocarril en las calles de Manuel María Contreras,

línea de ferrocarril en la Municipalidad de México. Ibid. Tomo XXXIX, primera parte, pp. 305 a la 307.

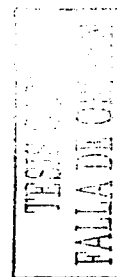
¹⁸⁷ Mayo 17 de 1907. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la cesión de la Calzada de los Insurgentes, hecha por la compañía al gobierno, y construcción de unas vías férreas en esta Capital. *Ibid.* Tomo XXXIX, primera parte, pp. 474 a la 476.

¹⁸⁸ Enero 4 de 1908. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, Sociedad Anónima, para la construcción y electrificación de unas líneas de ferrocarril. *Ibid.* Tomo XL, segunda parte, pp. 53 a la 55.

¹⁸⁹ Febrero 28 de 1908. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una línea de ferrocarril urbano en la Ciudad de México. *Ibid.* Tomo XL, segunda parte, pp. 100 a la 102. El 10 de mayo de 1909 sufrió una reforma. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, reformando el de 28 de febrero de 1808 referente a la construcción de las líneas que constituirán el Circuito Merced Condesa. *Ibid.* Tomo XLI, segunda parte, pp. 482 y 483.

¹⁹⁰ Febrero 28 de 1908. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, S. A., para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibid.* Tomo XL, segunda parte, pp. 102 y 103.

¹⁹¹ Febrero 28 de 1908. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, relativo a la construcción y explotación de un circuito de ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibid.* Tomo XL, segunda parte, pp. 103 y 104.



continuando por la calle 4ª y 5ª de Díaz Covarrubias y volviendo por la de Lorenzana para seguir por la 12ª y 11ª de las Artes, hasta conectarse con las líneas de la calle 10ª de las Artes¹⁹²; y uno más de doble vía entre los tramos de la línea México a Tlalpan, entre las hacienda de San Antonio y Huipulco¹⁹³.

En 1909 se autorizaron las siguientes líneas a la Compañía de Tranvías de México: 1) De la calle de Amor de Dios, continuando por el sur por las calles de 1ª de Venegas, Jesús María, puente de Jesús María, estampa de la Merced, puente de fierro, de los Ciegos, de la Quemada, 1ª y 2ª de Cuevas, continuando por Cuauhtemotzín y siguiendo por ella hacia el oriente y al norte de la calle de Topacio hasta su fin para después incorporarse al oriente de la calle de la Higuera, donde daba la vuelta hacia el norte siguiendo por la calle del Olvido, las tres calles del Embarcadero, San Miguelito, hasta el cruce de las calles de Roldán y puente de la Leña¹⁹⁴; 2) una doble vía en el tramo de la línea de México a Tlalpan, comprendido entre Taxqueña y la hacienda de San Antonio, y un ramal en Mixcoac que conecte el Ferrocarril del Valle para la conducción de materiales y maquinarias para la subestación en los terrenos de la compañía¹⁹⁵; 3) una vía y curva desde la avenida Hospital hasta los talleres de Indianilla, pasando por la 5ª calle de Doctor Navarro, y una vía provisional de la 11ª calle de Guerrero, 7ª y 8ª de la Luna, hasta los almacenes de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S.A. en la estación Nonoalco¹⁹⁶, y 4) Una doble vía en la calle que se abriría como prolongación de hacia el sur de la de Gante, así como las conexiones dobles con las vías existentes en la avenida de 16 de septiembre y en la calle Zuleta¹⁹⁷.

¹⁹² 5 de septiembre de 1908. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una línea de ferrocarril en la Ciudad de México. *Ibid.* Tomo XL, segunda parte, pp. 223 y 224.

¹⁹³ Octubre 15 de 1908. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una línea de ferrocarril en la Ciudad de México. *Ibid.* Tomo XL, segunda parte, pp. 236 y 237.

¹⁹⁴ Enero 9 de 1909. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía en la Ciudad de México y modificación de un tramo de la línea de Ixtapalapa. *Ibid.* Tomo XLI, segunda parte, pp. 430 y 431.

¹⁹⁵ Octubre 23 de 1909. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, S.A., para la construcción de unas líneas de ferrocarril. *Ibid.* Tomo XLI, segunda parte, pp. 543 a la 545.

¹⁹⁶ Octubre 23 de 1909. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía de ferrocarril en esta capital. *Ibid.* Tomo XLI, segunda parte, pp. 545 a la 547.

¹⁹⁷ Diciembre 6 de 1909. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el

En 1910 se autorizaron a las siguientes líneas a la Compañía de Tranvías de México: 1) Una línea como prolongación de la del Rastro, por el lado sur de este establecimiento, hasta el Gran Canal, pasando por el puente hasta la Compañía Mexicana de Aceros y Productos Químicos, S.A.¹⁹⁸; 2) para la realización de una curva en la calle del Puente de la Mariscala y Avenida de los Hombres Ilustres; otra en la esquina de la 2ª calle de la Santísima y Banco de la Santísima; una más en la esquina de la 8ª de calle de Cuahutemotzín y calle del Puente de San Antonio Abad; y una cuarta y última curva en la esquina de la 3ª calle de Ramón Guzmán y 4ª calle de las Artes; además la construcción de una línea troncal de la Piedad a Mixcoac hasta la fábrica de ladrillos de la Noche Buena¹⁹⁹; 3) una línea desde San Sebastián siguiendo por las calles 1ª a la 6ª del mismo nombre, dando vuelta por Lecumberri para unirse con la línea de Penitenciaría y Niño Perdido, y otra línea de doble vía del Panteón de Dolores, entre el rancho de La Hormiga y la Calzada de la Fundación Nacional²⁰⁰, y 4) una línea de la colonia Roma a Mixcoac pasando por Tacubaya²⁰¹.

Todos estos contratos celebrados con la Compañía de Tranvías Eléctricos desde la autorización de construir vías aéreas electrificadas en 1900 transformarían de manera radical el transporte de la ciudad de México en el siglo XX. Éstas son el anuncio de la muerte de la tracción de sangre, de los famosos trenes de mulitas y del acelerado crecimiento de nuevas formas de transportación. No podemos concluir esta parte sin antes invitar a nuestros lectores para que revisen al final de este trabajo los anexos 5 y 6.

El primero de éstos, contiene los acuerdos de cabildo de los años 1879 a 1902 armados a partir de las Memorias del Ayuntamiento de la ciudad. En ellos se

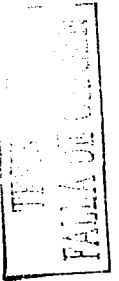
C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía de ferrocarril en la Ciudad de México. *Ibid.* Tomo XLI, segunda parte, pp. 584 y 585.

¹⁹⁸ Junio 18 de 1910. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía de ferrocarril en la Municipalidad de México. *Ibid.* Tomo XLII, segunda parte, pp. 183 a la 185.

¹⁹⁹ Septiembre 9 de 1910. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de unas líneas de ferrocarril en las Municipalidades de México y Mixcoac. *Ibid.* Tomo XLII, segunda parte, pp. 239 a la 241.

²⁰⁰ Septiembre 19 de 1910. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía de ferrocarril en la Municipalidad de México. *Ibid.* Tomo XLII, segunda parte, pp. 267 y 268.

²⁰¹ Diciembre 2 de 1910. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía de ferrocarril en el Distrito Federal. *Ibid.* Tomo XLII, segunda parte, pp. 281 a la 283.



reúnen los trabajos de las concesiones a particulares de los llamados caminos de fierro. En general, es preciso mencionar que para el otorgamiento de una concesión se debía presentar la solicitud especificando el objeto de la misma para que el Cabildo la incluyera en su agenda de acuerdos, después era analizada y cuidadosamente dictaminada, señalando a juicio de la autoridad las observaciones pertinentes para posteriormente dar su aprobación. El seguimiento del establecimiento de las vías férreas corría a cargo de distintas Comisiones gubernamentales tales como la de Obras Públicas, Aguas, Rentas y las áreas de supervisión. Por su parte, había una intensa negociación entre los particulares para permitir el cruce de unas y otras líneas propiedad de otras personas o empresas teniendo el gobierno una gran injerencia como mediador y regulador de las mismas. Los cuadros están divididos en siete secciones acompañados de un subtítulo, esta división corresponde a los documentos tratados en cada memoria o documento consultado para respetar su origen. Cabe aclarar que su elaboración es una síntesis personal de lo que en los originales se encuentra y esto fundamentalmente porque las discusiones del Cabildo a veces eran muy extensas.

El anexo seis, trata sobre las concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos de la Ciudad de México entre 1903 y 1916. Si bien los alcances del capítulo están considerados hasta 1911 no era conveniente la ruptura de esta información que en gran medida hasta estos años estuvo sujeta a la legislación porfiriana. La información se presenta por año, la solicitud presentada, los términos de la misma y las observaciones. En este cuadro se modifica la forma de presentación por dos motivos fundamentales: El primero es que la forma de preparación de los informes en las memorias y en los archivos de la época tuvo una variación en su registro y composición obligándonos a cambiar el método de presentación.

El segundo es que con la aparición de la *Ley de organización política y municipal del Distrito Federal*, en marzo de 1903, se cambiaron las reglas de aprobación, pues dejó de tener injerencia en el tema el Cabildo para pasar a manos de otras instancias de gobierno. En el Distrito Federal, como ya habíamos comentado, se definió la conformación de un Consejo Superior de Gobierno del Distrito presidido por el Gobernador, e integrado por el Director General de Obras Públicas y el Presidente del Consejo Superior de Salubridad. Para analizar un proyecto de vías urbanas o suburbanas podía ingresar por diferentes instancias de gobierno que invariablemente se turnaban a la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos del ayuntamiento quien a su vez lo turnaba al Consejo Superior de Gobierno para su análisis. Al Director General de Obras Públicas correspondía la firma del dictamen, éste era enviado a través de la Secretaría de Gobernación, instancia a la que el Distrito Federal estaba sujeta de manera jerárquica para que éste lo enviara a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para su autorización. Una vez aceptado, correspondía a la Dirección General de Obras Públicas los trabajos de supervisión expresados en los ordenamientos vigentes.

No siempre se respetó este procedimiento, podrán ustedes ver en el cuadro algunas decisiones tomadas inclusive por el jefe del Ejecutivo como las

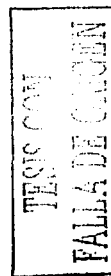
concesiones de 1907. O la mano del sobrino del general Porfirio Díaz, Félix Díaz, en algunos de estos negocios. Las concesiones del siglo XX están unidas al retiro paulatino de los tranvías de mulitas y de los carros de vapor.

4 El crecimiento de la población 1857 - 1910

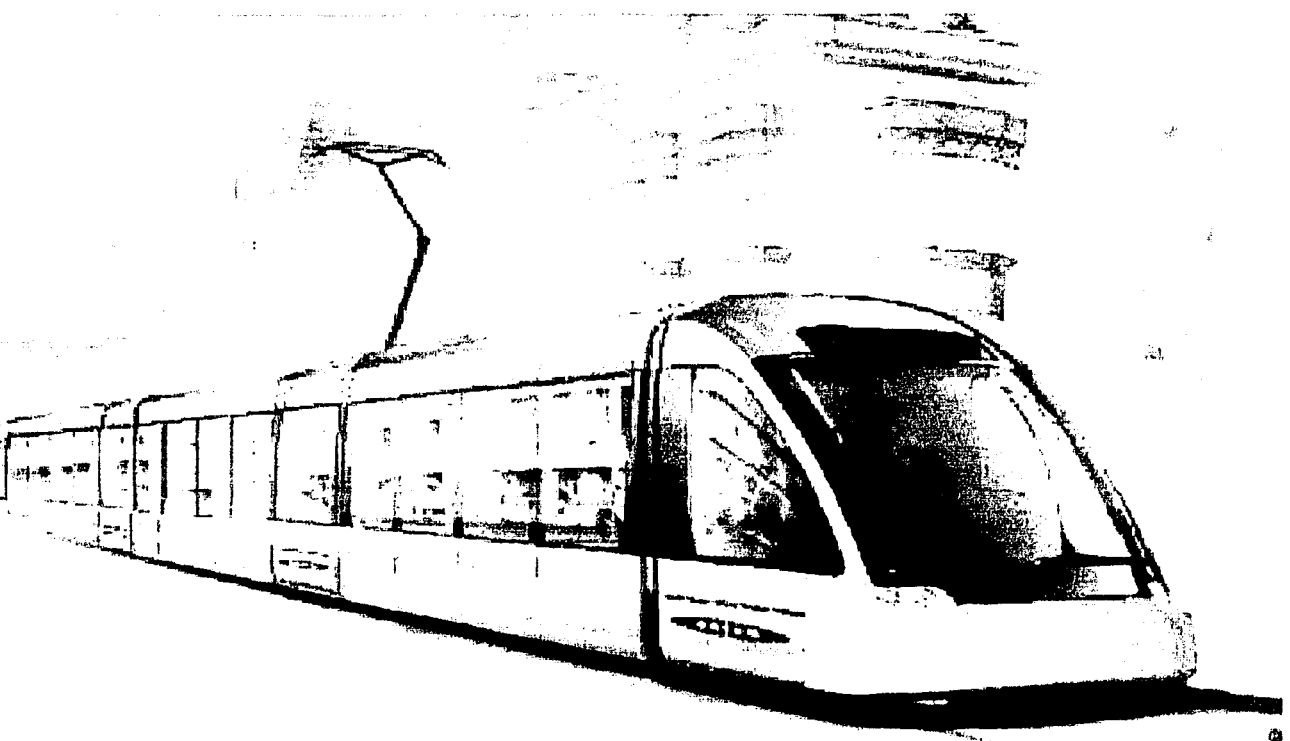
La superficie total de la Ciudad de México, creció de 14.1 km² en 1845, a 21.1km² en 1900 y a 40.1km² en 1910. Los censos de población registraron a nivel federal los siguientes datos (Ver anexo 1): En 1857 se reportaba 8 millones 287 mil 413 habitantes. En 1861, la cifra era de 8 millones 212 mil 579 habitantes. En 1865, teníamos 8 millones 259 mil 080 habitantes. En 1871, éramos 9 millones 097 mil 056. En 1875, había 9 millones 495 mil 157 habitantes. Para 1880, el país contaba con 9 millones 557 mil 279 habitantes. En 1885, la cifra era de 10 millones 477 mil 984 habitantes. En 1892 se contabilizaba una población de 11 millones 872 mil 137 personas. A principios del siglo XX la población registrada era de 13 millones 607 mil 259 habitantes. Antes de la revolución, en 1910 la cifra era de 15 millones 160 mil 369 habitantes.

En el caso de la Ciudad de México (Ver anexo 2) las cifras eran: En 1857, había 200 mil habitantes. En 1865, la cifra se mantenía. En 1870, tan sólo se había reportado un incremento de 25 mil personas. En 1880 la cifra alcanzaba las 250 mil personas. Para 1895, los datos eran de 476 413 personas. En 1900, había 541 516 habitantes. Al término del porfiriato los datos eran de 720 mil personas.

Aunque los datos siguen reflejando interesantes disparidades, ya hemos mencionado que con el paso del tiempo se fueron perfeccionando los métodos de recolección de datos. Para efectos de esta investigación podemos decir que los grandes avances en materia de transporte no fueron suficientes para una explosión demográfica de gran envergadura como la que se llevaría a cabo después de la Revolución. Sin embargo, en este periodo se consolidó el crecimiento físico de la ciudad que permitiría en el futuro el desbordamiento de emigrantes de todos los estados federados hacia la metrópoli, como efecto de su expansión económica, política, social, cultural, urbana y el indudable mejoramiento de sus servicios con una visión política altamente centralista y concentradora.



Segunda Parte: El Transporte público en el siglo XX



Capítulo 4

EL ORIGEN

La administración pública
y los transportes 1911 - 1946

CAPÍTULO 4

LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y LOS TRANSPORTES 1911 - 1946

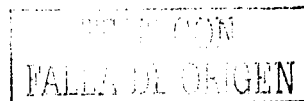
1. Los gobiernos de la revolución

El régimen de Porfirio Díaz, desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, había entrado en contradicciones que ponían cada vez más en duda la conveniencia de su permanencia. En los sectores intelectuales y progresistas se desafiaba al gobierno. En 1899 se formó en la ciudad de San Luis Potosí el Círculo Liberal Ponciano Arriaga, al que se fueron sumando nuevos Círculos Liberales con principios muy parecidos. Los periodistas como Ricardo Flores Magón y Filomeno Mata fueron encarcelados por sus ideas y escritos, no fue menor la represión del gobierno porfirista contra los miembros de los Círculos Liberales.

La penetración de los capitales extranjeros en grandes extensiones de tierras en la frontera de México, el aumento en el precio de los productos agrícolas, la revaloración de las fincas rústicas por la presencia de los caminos de fierro y las fuertes presiones sobre la incipiente clase obrera fuertemente explotada y reprimida para mantener la confianza en los inversionistas extranjeros, poco a poco fueron mermando la paciencia de los campesinos, los artesanos y los obreros.

En el caso de los transportes, los obreros ferrocarrileros constituían una gran fuerza que siempre estuvo en contra de que los extranjeros manejaran todos los puestos, desplazándolos de cualquier posibilidad de crecimiento. Es bien conocido que en los transportes eran los americanos principalmente los que ocupaban los cargos de dirección, de segunda, tercera o cuarta categoría relevando a los mexicanos a las tareas más desagradables. Ya en el capítulo anterior comentamos los decretos en los que se sugería a las empresas que los empleados en los transportes de pasajeros hablaran español. El movimiento de huelga de la empresa del Ferrocarril Central Mexicano, suspendiendo las labores en los talleres, si bien no es de gran actividad, anunciaba las grandes desavenencias del sector frente a los patrones.

Las contradicciones por la excesiva explotación pronto tuvieron graves consecuencias como en el caso de la huelga de los obreros de la Compañía Consolidada de Cobre de Cananea, en la que el gobierno aceptó la represión de los *rangers* americanos del movimiento. Las noticias de los sucesos de Cananea se extendieron a otros estados de la República provocando nuevos movimientos de huelgas como la de los trabajadores de la Industria de Hilados y Tejidos, siendo la fábrica de Río Blanco, esta huelga también fue sofocada mediante la represión



de la policía rural. Estos y otros sucesos dejaron encendida la mecha de un movimiento social hasta entonces no dimensionado.

En 1908 apareció en la revista norteamericana *Pearson's Magazine* una entrevista concedida a James Creelman por el presidente Porfirio Díaz, y después publicada en español en *El Imparcial* en la que Díaz, en síntesis, expresaba que el gobierno democrático era justamente lo que requería la nación, además de afirmar que al término de su gobierno se retiraría. A raíz de esta declaración se desataron las publicaciones abordando la temática en estos años, entre otras, se publicaron las siguientes: "Querido Moheno publicó *Hacia dónde vamos*. Manuel Calero: *Cuestiones electorales*; Emilio Vázquez Gómez: *La reelección indefinida*; Francisco P. Senties: *La organización política de México*; Ricardo García Granados: *El problema de la organización política*; Francisco Madero: *La sucesión presidencial*"¹.

Llegado el momento de la sucesión, el general Díaz se presentó nuevamente a contender por la máxima magistratura. Es de todos conocido que para estos comicios se presentaron como contendientes Francisco I. Madero y Francisco Vázquez Gómez para la elección de Presidente y Vicepresidente. En los círculos cercanos al poder esta fórmula la consideraban incapaz de vencer al régimen porfirista. Como era de esperarse, la fórmula de Díaz y Corral obtuvo el triunfo en un clima de paz impuesto por el terror para el gobierno que iniciaba el 1° de diciembre de 1910 y con Madero y sus principales correligionarios en la cárcel de San Luis Potosí, error cometido por el general Díaz, que contribuyó a la exacerbación de los ánimos de los opositores y a atraer nuevas simpatías a favor de la causa maderista.

Con grandes dificultades Madero logró escapar rumbo a los Estados Unidos en donde formuló el Plan de San Luis, el 5 de octubre de 1910². En él se declaraban nulas las elecciones; se desconocía al gobierno de Díaz; se señalaba ley suprema de la República el principio de la *no reelección* de Presidente y Vicepresidente de la República, de los Gobernadores de los estados y de los Presidentes Municipales; Madero queda al frente de la Presidencia de manera provisional convocando a elecciones en cuanto se tuviese en manos de las fuerzas revolucionarias más de la mitad de los estados; y la oposición al régimen sería por medio de las armas.³

Iniciada la lucha revolucionaria, tardaría un tiempo para ir prendiendo en el ánimo de los mexicanos, sin embargo con el paso de los meses ésta fue adquiriendo su propia fuerza y ambos mandos buscaron la manera de firmar un acuerdo de paz

¹ Aguilar Camín, Héctor y Lorenzo Meyer. *A la sombra de la Revolución Mexicana*. p. 25.

² El Plan de San Luis lleva este nombre precisamente porque es en esta ciudad donde a raíz de los acontecimientos anteriores y posteriores al proceso electoral, Madero y sus correligionarios deciden tomar acciones más enérgicas redactándolo en el exilio en la ciudad de San Antonio, Texas.

³ *Plan de San Luis Potosí* en Silva Herzog, Jesús. *Breve historia de la Revolución Mexicana*. tomo 1. p. 157 a la 168.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que no prosperaría hasta avanzado el mes de mayo de 1911. En Ciudad Juárez Francisco S. Carvajal, representante del gobierno del general Porfirio Díaz y Francisco I. Madero, Francisco Vázquez Gómez y José María Pino Suárez firmaría un convenio mediante el cual Porfirio Díaz aceptaba renunciar a la Presidencia y Corral a la Vicepresidencia quedando como encargado del Poder Ejecutivo por ministerio de ley el Secretario de Relaciones Exteriores, Francisco León de la Barra (1911), quien se encargaría de convocar a nuevas elecciones, cesando en todo el territorio de la República las hostilidades reparando las vías telegráficas y las ferrocarrileras suspendidas durante el tiempo del conflicto. Con la renuncia de Díaz y Corral, León de la Barra asumió de forma interina la primera magistratura y convocó el 1° de junio de 1911 al pueblo mexicano a elecciones⁴.

1.1 Francisco I. Madero 1911 – 1913

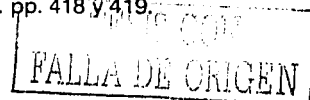
Los comicios conforme a la declaratoria favorecieron a Francisco I. Madero (1911 – 1913) para Presidente y a José María Pino Suárez para la Vicepresidencia para el periodo comprendido entre noviembre de 1911 y noviembre de 1916⁵. El 27 de noviembre de 1911, conforme a la palabra empeñada, se reformaron los artículos 78 y 109 de la Constitución del 57 para que el Presidente y Vicepresidente duraran en el cargo seis años y nunca fuesen reelectos. Para evitar la tentación del Presidente de ocupar la Vicepresidencia al término de su encargo, también estaba contemplado que no pudiese hacerlo. En el caso del Vicepresidente hacia la Presidencia, podría hacerlo siempre y cuando mediara el sexenio inmediato. Para evitar que quien por razones fortuitas ocupara la Presidencia de forma Interina sucumbiera a la tentación de lanzarse a la conquista de la primera magistratura y aprovechara la posición, se había previsto que éste quedara impedido para participar en las elecciones. Esta situación fue extendida a las gubernaturas de los estados⁶.

La Revolución de 1910 no estaba consumada, el gobierno de Madero no había siquiera mínimamente satisfechos los verdaderos motivos por los que los mexicanos se habían decidido por la lucha armada, que en términos generales, eran las enormes desigualdades sociales provocadas por los caciques, la explotación de los peones, de los obreros en las fábricas, las enormes ventajas que el gobierno había otorgado a los hacendados sobre la propiedad rural, el cientificismo de la burocracia adinerada que apoyaba el acaparamiento comercial y financiero y la competencia ventajosa de los grandes negocios sobre los

⁴ Secretaría del Despacho y de Gobernación. 1° de junio de 1911. Se convoca al pueblo mexicano a elecciones de Presidente y Vicepresidente de la República. En Dublan y Lozano. *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*. Tomo XLIII, pp. 357 y 358.

⁵ Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 3 de noviembre de 1911. Decreto que declara quiénes son Presidente y Vicepresidente de la República en el periodo constitucional que terminará el día 30 de noviembre de 1916. *Ibíd.*, tomo XLIII, pp. 417 y 418.

⁶ Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 27 de noviembre de 1911. Decreto que reforma los artículos 78 y 109 de la Constitución Federal. *Ibíd.*, Tomo XLIII, pp. 418 y 419.



pequeños, y el predominio y protección de los extranjeros sobre los nacionales en todos los campos de la actividad productiva.

Antes de la toma de protesta, Paulino Martínez, Policarpo Rueda y Francisco I. Guzmán firmaron el Plan de Tacubaya, que reformaba el Plan de San Luis desconociendo las elecciones, a Madero y Pino Suárez, acusándolos de haber faltado a los preceptos vertidos en el Plan de San Luis; así mismo se ignoró al Congreso y todos los actos que de éste emanaran; fue y nombrado a Emilio Vázquez Gómez para ocupar la Presidencia y que convocase a elecciones de Presidente, Vicepresidente, Diputados y Senadores para el rápido restablecimiento del orden Constitucional⁷.

El general Bernardo Reyes lanzó su propio plan revolucionario el 13 de diciembre de 1911 en el que también desconocía a Madero y apoyaba el *Sufragio efectivo. No reelección*. Logrando pocos adeptos, siendo finalmente sometido el día 25 de diciembre del mismo año y conducido a prisión en la Ciudad de México en donde Madero le perdonó la vida. En noviembre de 1911, en Morelos, se levantó en armas Emiliano Zapata enarbolando el Plan de Ayala, en el que reclamaba a Madero el haber traicionado los principios básicos por los que se había iniciado la Revolución y reclamando su inmediata renuncia⁸. El general Félix Díaz, sobrino del general Porfirio Díaz, se alzó en armas en Veracruz siendo sometido, aprehendido y trasladado a la prisión en la capital, obteniendo el indulto de Madero para ser fusilado conforme a la ley militar.

En marzo de 1912, en Chihuahua, se levantó el General Pascual Orozco mediante el Pacto de la Empacadora o también conocido como Plan Orozquista. En este documento acusa a Madero de haber terminado la revolución en un pacto que traicionaba los principios del movimiento armado, de haberse coludido con los norteamericanos para lograr recursos para la guerra y de haberse rodeado de sus familiares y amigos otorgándoles concesiones y con esto violaba los principios del Plan de San Luis. Para ocupar la Presidencia de forma interina, una junta de quince miembros, elegida por los generales, jefes y oficiales del Ejército Nacional Revolucionario y los miembros de la sociedad civil también revolucionarios, sería la encargada de definir quién sería el encargado de la primera magistratura o si a la usanza del sistema suizo debería estar compuesta de tres miembros dejando al encargado fuera de la contienda electoral. Celebrándose las elecciones en un año para dar tiempo a su debida organización, y sin dar al responsable del poder ejecutivo por ningún motivo facultades extraordinarias⁹.

A todos estos movimientos debemos agregar el levantamiento del general Manuel Mondragón al frente de dos mil hombres en la Ciudad de México, el 9 de febrero de 1913, contra el gobierno de Madero, dando con ello inicio a lo que se conoce como la Decena Trágica. Mondragón liberó a Bernardo Reyes y a Félix Díaz, el

⁷ *op. cit.*, Silva Herzog. *Plan de Tacubaya que reforma el Plan de San Luis*. p. 278 a la 286.

⁸ *Ibid.*, *Plan de Ayala*. p. 286 a la 293.

⁹ *Ibid.*, *Pacto de la Empacadora*. p. 293 a la 310.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

primero quiso tomar el Palacio Nacional pereciendo en el intento. Félix Díaz y Mondragón se quedaron en la retaguardia retirándose hacia la Ciudadela. Victoriano Huerta fue designado comandante militar jefe de las operaciones, permitiendo que muchos hombres leales al gobierno perecieran sin que se lograra diezmar a las fuerzas rebeldes. Al paso de los días, la desconfianza en Huerta fue creciendo y finalmente mostró sus verdaderas intenciones, ordenó el 18 de febrero la detención del Presidente y Vicepresidente de la República y firmó el pacto de Ciudadela¹⁰ entre Félix Díaz y Victoriano Huerta, desconociendo el gobierno de Madero. En un plazo de 72 horas, huerta, acepto la Presidencia interina, definiendo a los miembros del gabinete, la creación de un ministerio encargado de los asuntos agrarios, la declinación del general Díaz para ser parte del gobierno provisional, quedando a cargo del Poder Ejecutivo Félix Díaz y Victoriano Huerta en tanto se organizaba legalmente el nuevo gobierno¹¹, dando aviso a los representantes extranjeros, e invitando a todas las fuerzas revolucionarias a cesar los movimientos armados. Madero y Pino Suárez tuvieron que renunciar a sus cargos el 19 de febrero de 1913, siendo llamado a ocupar la Presidencia interina Pedro Lascuráin, Secretario del Despacho de Relaciones, quien nombra a Victoriano Huerta Secretario de Gobernación¹².

1.2 Pedro Lascuráin y Victoriano Huerta 1913 – 1914

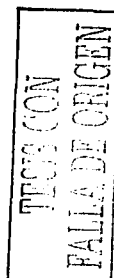
El día 20 de febrero renunció a la Presidencia interina Pedro Lascuráin y fue llamado a protestar como Presidente interino de la República Victoriano Huerta (1913 – 1914)¹³. Dos días después fueron asesinados Madero y Pino Suárez a espaldas de la Prisión de Lecumberri, aplicándoles la ley fuga, lo que causó una enorme conmoción en el país y el extranjero. Las protestas contra el gobierno de Huerta se hicieron en todos los órdenes y éste con sangre, las acalló. Entre las víctimas de su ira se encuentran Gustavo A. Madero, Serapio Rendón y Belisario Domínguez y un buen número de funcionarios depuestos o que prefirieron renunciar ante la intolerancia de Huerta. Los gobiernos de los estados de Sonora y Durango se levantaron en armas.

¹⁰ Este documento es conocido históricamente como el Pacto de la Embajada por haber sido firmado en la Embajada de los Estados Unidos. El derrocamiento del régimen maderista estuvo alentado por el Embajador Henry Lane Wilson que no ocultaba su severo juicio sobre Madero, y se aprovechó de las ambiciones de Victoriano Huerta. *Ibid.*, *Pacto de la Embajada*. pp. 346 a la 349.

¹¹ *Febrero 19 de 1913. Se hacen cargo del Poder Ejecutivo Félix Díaz y Victoriano Huerta. En México a través de los informes presidenciales. La ciudad de México. Tomo 16. Volumen II. p. 599.*

¹² *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 20 de febrero de 1913. Se admiten las renuncias del Presidente Francisco I. Madero y del Vicepresidente José María Pino Suárez y se llama a Pedro Lascuráin para protestar como Presidente interino de la República. Ibid.*, pp. 599 y 600.

¹³ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 20 de febrero de 1913. Se admite la renuncia de Pedro Lascuráin, Presidente Interino de la República, y se llama a Victoriano Huerta para que preste protesta de ley como Presidente Interino de la República. Ibid.*, p. 600.



Durante su gestión, promulgó la convocatoria para elecciones extraordinarias de Presidente y Vicepresidente de la República¹⁴ conforme a lo dispuesto en la Ley Electoral¹⁵ expedida para ese efecto. Las contradicciones de su gobierno con el Poder Legislativo y el considerar a muchos de sus miembros partidarios de los movimientos revolucionarios que bajo el amparo del fuero conspiraban contra el gobierno, lo llevaron a tomar la decisión de disolverlo el 10 de octubre de 1913 y a retirarles, a los integrantes de la XXVI legislatura del Congreso de la Unión, el fuero Constitucional dejándolos a merced de la jurisdicción de los tribunales, en caso de ser responsables de cualquier delito o falta¹⁶. En tanto, se formaba la nueva cámara, se abrogaron las facultades extraordinarias mediante el decreto de 17 de diciembre de 1913 en materia de hacienda, guerra y gobernación. Para contender por la Presidencia y la Vicepresidencia se presentó únicamente la fórmula integrada por Huerta y Blanquet con muy pocos votantes, el camino escogido para legitimar su gobierno se había desvanecido. Para sostenerse en la Presidencia el 26 de octubre de 1913 se declararon nulas las elecciones al amparo del artículo 42 fracción III de la ley electoral de 31 de mayo de 1913 en las que se consideraban nulas la elecciones si en la mayoría de las cabeceras electorales éstas hubiesen funcionado de forma ilegal¹⁷.

En enero de 1914, Huerta reformó el artículo 1°, Párrafo 6° de la ley del 13 de mayo de 1891, en el que se definían las tareas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas¹⁸, a saber: Correos interiores; vías marítimas de comunicación o vapores-correos; unión postal universal; telégrafos; teléfonos; ferrocarriles; obras en los puertos; faros; monumentos públicos y obras de utilidad y ornato; obras públicas del Distrito Federal; carreteras, calzadas, puertos, ríos, puentes, lagos y canales; conserjería y obras en los Palacios Nacional y Chapultepec; y el Desagüe del Valle de México. Además separó de la Secretaría de Gobernación la Dirección General de Obras Públicas, enviando el archivo de los asuntos que se ventilaban en esta oficina a la Secretaría de Comunicaciones, y con esto dejaban de triangularse las actividades de obra entre el Distrito Federal, la Secretaría de Gobernación y la Secretaría de Comunicaciones.

El 17 de febrero del mismo año se modificaron los decretos de 13 de mayo de 1891¹⁹, del 16 de mayo de 1905²⁰ y el del 18 de diciembre de 1911²¹ referentes a

¹⁴ Decreto que convoca al pueblo mexicano para elecciones extraordinarias de Presidente y Vicepresidente de la República. Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos del 31 de mayo de 1913.

¹⁵ Ley electoral. Diario Oficial del 31 de mayo de 1913.

¹⁶ Decretos de Victoriano Huerta con motivo de la disolución de las cámaras. Op. Cit. Silva Herzog, Jesús. Breve... pp. 104 a la 113.

¹⁷ Decreto del Congreso nulificando las elecciones para Presidente y Vicepresidente de la República, celebradas el 26 de octubre último. Diario Oficial de 15 de diciembre de 1913.

¹⁸ Decreto que reforma el artículo 1° párrafo 6° de la ley de 13 de mayo de 1891, relativa a la organización de las Secretarías de Estado. Diario Oficial de 19 de enero de 1914.

¹⁹ Decreto del Congreso de 13 de mayo de 1891. Establece el modo como deben distribuirse los negocios entre las Secretarías de Estado. Op. Cit. Dublan y Lozano. Tomo XXI. pp. 78 a la 81.

²⁰ Decreto estableciendo una nueva Secretaría del Despacho, que se llamará de Instrucción Pública y Bellas Artes. Diario Oficial de 18 de mayo de 1905.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

la organización de los ramos de la administración pública federal pasando de siete a nueve Secretarías en la forma que sigue: 1) Secretaría de Relaciones Exteriores. 2) Secretaría de Gobernación. 3) Secretaría de Justicia. 4) Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes. 5) Secretaría de Industria y Comercio. 6) Secretaría de Agricultura y Colonización. 7) Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. 8) Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y 9) Secretaría de Guerra y Marina²². Dejando a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con los asuntos definidos en el decreto del 19 de enero anteriormente comentado.

En el campo de batalla Zapata se mantenía fiel a sus principios y se mantuvo en pie de lucha contra el gobierno de Huerta reformando el Plan de Ayala para desconocer el gobierno de Huerta y se declara indigno a Pascual Orozco del honor que se le había conferido por los elementos de la revolución del Sur y del Centro²³. Por su parte, Venustiano Carranza desconoció a Huerta y solicitó al Congreso de Coahuila facultades extraordinarias para combatir al gobierno usurpador invitando a los Gobernadores de los demás estados a sumarse a la causa²⁴. Con el propósito de derrocar al gobierno huertista y restablecer el orden constitucional, se firmó el Plan de Guadalupe²⁵ formándose el Ejército Constitucionalista al mando de Venustiano Carranza. Con el paso de los días y las semanas se fueron sumando y levantando en armas numerosos grupos como los encabezados por los generales Francisco Villa y Álvaro Obregón.

Sintiéndose Carranza que los resultados le eran favorables decretó la creación de ocho Secretarías de Estado para organizar los ramos de la administración pública, que eran: 1) Secretaría de Relaciones Exteriores. 2) Secretaría de Gobernación. 3) Secretaría de Justicia. 4) Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes. 5) Secretaría de Fomento. 6) Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. 7) Secretaría de Hacienda, Crédito Público y Comercio. 8) Secretaría de Guerra y Marina²⁶. Dejando encargada a la Secretaría de Gobernación, entre otras responsabilidades, el gobierno político y administrativo del Distrito y los Territorios

²¹ Decreto estableciendo una oficina denominada Departamento del Trabajo. Diario Oficial de 18 de diciembre de 1911.

²² Decreto que reforma la ley de 8 de mayo de 1891 que distribuyó los ramos de la Administración Pública Federal en siete Secretarías de Estado. Diario Oficial de 17 de febrero de 1914.

²³ Reformas al Plan de Ayala. Op. Cit. Silva Herzog, Jesús. Breve... .pp. 54 y 55.

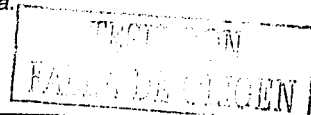
²⁴ El Constitucionalista. Órgano Oficial de la Primera Jefatura, en Hermosillo, Son., 2 de diciembre de 1913. Decreto del XXII Congreso Constitucional del estado de Coahuila, del 19 de febrero de 1913. En el que desconoció al General Victoriano Huerta, como Presidente de la República, concedió facultades extraordinarias al Ejecutivo y excitó a los gobiernos de los demás estados a secundar su actitud.

El Constitucionalista. Hermosillo, Sonora 6 de diciembre de 1913. Circular en la que el C. Venustiano Carranza, como gobernador del estado de Coahuila invita a los gobernadores de los demás estados a sostener el gobierno de la Legalidad.

²⁵ Plan de Guadalupe. Op. Cit. Silva Herzog, Jesús. Breve... .pp. 41 a la 45.

El Constitucionalista. Hermosillo, Sonora 2 de diciembre de 1913. Decreto de la H. Diputación Permanente del XXII Congreso Constitucional del Estado de Coahuila, del 19 de abril de 1913. Por el que se acepta, segunda y sanciona el Plan de Guadalupe, del 26 de marzo de 1913.

²⁶ El Constitucionalista, en Hermosillo, Sonora. Diciembre 3 de 1913. Decreto que crea ocho Secretarías de Estado adscritas a la Primera Jefatura del Ejército Constitucionalista.



y en la de Comunicaciones y Obras Públicas los Ferrocarriles y la construcción de carreteras, calzadas, puentes, etc.

Por su parte, el gobierno norteamericano había retirado a su embajador y había tratado de que Huerta renunciara. Para hacer presencia en nuestro país el gobierno del Presidente Wilson se valió de un incidente en el que siete soldados y un oficial norteamericano desembarcaron del acorazado *Dolphin* frente al puerto de Tampico en un sector bajo control militar. Éstos fueron detenidos y liberados con disculpas al Almirante jefe del barco extranjero. Éste la consideró una grave falta y a la dignidad del Gobierno y del pueblo norteamericano por lo que exigió una disculpa oficial, la detención del oficial que los había detenido, el izamiento de su bandera y la salutación con veintiún cañonazos.

El incidente se tornó diplomático y se dijo que no había inconveniente siempre y cuando la bandera de México recibiera la misma salutación. No se pusieron de acuerdo y Wilson solicitó al Congreso de su país amplias facultades para emplear las fuerzas armadas para obtener del gobierno de Huerta el reconocimiento de los derechos y la dignidad de los Estados Unidos. Además de conservar su incólume influencia para el servicio de la libertad en Estados Unidos como en cualquier parte del mundo que beneficiara²⁷. Al poco tiempo, la flota de los Estados Unidos se hallaba en Veracruz y desembarcó sometiendo a sangre y fuego la plaza el 21 de abril de 1914.

A mediados de julio de 1914 todas las ciudades fronterizas a los Estados Unidos estaban en poder de la Revolución, lo mismo que todo el norte, casi todo el Centro y una parte del sur. Con la presencia invasora en Veracruz, se presionó a Huerta para buscar la manera de que renunciara. En estas condiciones se encontraba Huerta, que ya no pudo resistir las presiones, por lo que presentó su renuncia el 16 de julio de 1914, expatriándose y entrando como Presidente Interino, Francisco Carvajal (1914) que en ese momento era su Secretario de Relaciones Exteriores²⁸ y a él le correspondía conforme a la Constitución el interinato.

Francisco Carvajal no pudo resistir la presión de los revolucionarios, que veían en su figura la extensión del gobierno usurpador huertista, por lo que renunció al cargo dejando encargado al licenciado Francisco S. Carvajal, quien en vano trató de obtener garantías con los revolucionarios. Envío a Teoloyucan a Gustavo Salas, comisionado de la Secretaría de Guerra y a Eduardo N. Iturbide, gobernador del Distrito mientras éste se retiraba a Veracruz para abandonar, al igual que Huerta, el país, dejando encargado de la capital al jefe del Ejército

²⁷ *Ibíd.*, pp. 86 y 87.

²⁸ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. Se admite la renuncia del Presidente Interino de la República Victoriano Huerta y llámese a Francisco Carvajal para que proteste de ley como Presidente Interino de la República. Op. Cit., En México a través de los informes presidenciales. La administración pública. p. 601.*

Federal José Refugio Velasco. Iturbide se entrevista con Álvaro Obregón y firma los Tratados de Teoloyucan²⁹ en los que se define la forma de entrega de la plaza.

Volviendo al tema de la invasión norteamericana, Carranza sostuvo comunicación con el gobierno de Washington para que se retiraran las fuerzas americanas del territorio considerando que la renuncia de Huerta ponía fin a la controversia que había generado la intervención y que los mexicanos no deseaban un conflicto con los norteamericanos. El gobierno de Wilson señaló que se retiraría una vez que se convocara a elecciones y se hubiesen realizado los comicios que dieran fin a la lucha armada revolucionaria. Estos permanecerían hasta el 15 de septiembre, fecha en que desocuparon Veracruz.

En julio, las diferencias entre Villa y Carranza habían llegado a un punto en el que debía ponerse un alto, antes que terminaran por arrojar a las partes a una nueva lucha armada. El 8 de julio de 1914 los carrancistas y villistas firmaron en Torreón algunos acuerdos que reformaban el Plan de Guadalupe y en los que se señalaba, entre otras cosas, que el Presidente Interino convocara a elecciones generales y se entregara el poder a quien resultase electo, haciendo lo propio en los estados en donde Huerta hubiese sido reconocido. Además de lo anterior, ningún jefe constitucionalista podía contender como candidato a la Presidencia o Vicepresidencia de la República. Al triunfo de la Revolución se llevaría a cabo una Convención en donde se definiría el programa de gobierno de quien resultase electo³⁰.

1.3 Venustiano Carranza 1914 – 1917

El 20 de agosto de 1914, Venustiano Carranza expidió un decreto por medio del cual se hacía cargo del Poder Ejecutivo como Primer Jefe del Ejército Constitucionalista conforme al artículo 3° del Plan de Guadalupe³¹. Carranza buscó la manera de reconciliar los intereses de los zapatistas, comisionando a Luis Cabrera y Antonio I. Villarreal para que se entrevistaran con los zapatistas en la ciudad de Cuernavaca, las pláticas se realizaron en un clima muy tenso, ya que exigían antes que cualquier cosa la total sumisión al Plan de Ayala³². Para el 1° de octubre se había citado a la Convención de Jefes Constitucionales, conforme a lo dispuesto en el pacto de Torreón, a celebrarse en la ciudad de México. Al cuarto día se decidió trasladar a la ciudad de Aguascalientes la Convención por considerarla un punto neutral para todas las fuerzas. El 10 de octubre se reabrieron las sesiones en la nueva sede. Se formaron dos comisiones para invitar

²⁹ *Tratados de Teoloyucan. Op. Cit.* Silva Herzog, Jesús. Breve... Breve... pp.131 a la 134.

³⁰ *Pacto de Torreón entre Villistas y Carrancistas. Ibid.*, pp. 174 a la 181.

³¹ *Ejército Constitucionalista. 20 de agosto de 1914. Secretaría de Gobernación. De conformidad con el artículo 3° del Plan de Guadalupe, Venustiano Carranza se hace cargo del Poder Ejecutivo. Op. Cit., En México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo 16 Volumen II p. 635.*

³² *Informe rendido por los señores General Antonio I. Villarreal y Licenciado Luis Cabrera. Op. cit., Silva Herzog, Jesús. Breve... pp. 182 a la 189.*



a Carranza y a Zapata. El Primer Jefe envió un documento para ser leído en la asamblea y declinó la participación en ella. Por su parte, el caudillo del Sur envió una comisión en su representación.

En la Convención de Aguascalientes se acordó que Carranza dejase de ser el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, encargado del Poder Ejecutivo; que Villa dejaba de ser el jefe de la División del Norte; y que se nombrase un Presidente Provisional por 20 días en tanto se trasladaba la Convención de nuevo a la capital recayendo la nominación en el general Eulalio Gutiérrez (1914 – 1915). Carranza desconoció los acuerdos de la Convención y se retiró a Veracruz para reorganizar sus fuerzas³³.

En diciembre se modificó el Plan de Guadalupe, en el que se relataban los sucesos desde el asesinato de Madero y Pino Suárez hasta la Convención, en donde se acusaba a los villistas de haber presionado a los miembros de la misma a favor de sus intereses y con esta actitud se perdió la verdadera intención de la misma, por lo que se tomó la decisión de continuar la lucha al amparo del Plan de Guadalupe, en su parte esencial. Carranza quedaba al frente del Ejército Constitucionalista y encargado del Poder Ejecutivo hasta el restablecimiento de la paz, y se le dieron facultades para convocar, organizar y dirigir al Ejército Constitucionalista, para nombrar y remover a los gobernadores y comandantes militares de los estados, "a realizar las expropiaciones que por causa de utilidad pública fuesen necesarias para el reparto de tierras, fundación de pueblos y demás servicios públicos; para contratar empréstitos y expedir obligaciones del Tesoro Nacional, con indicación de los bienes con que han de garantizarse; para nombrar y remover libremente a los empleados federales de la administración civil y de los estados y fijar atribuciones de cada uno de ellos; para hacer, directamente, o por medio de los jefes que autorice, las requisiciones de tierras, edificios, armas, caballos, vehículos, provisiones y demás elementos de guerra; y para establecer condecoraciones y decretar recompensas por servicios prestados a la Revolución.³⁴ Al triunfo de la Revolución se reinstalarían en la Ciudad de México los poderes, se efectuarían las elecciones de Ayuntamientos, Congreso y Presidente.

Eulalio Gutiérrez entró a la Ciudad de México para hacerse cargo del poder Ejecutivo como Presidente de la Soberana Convención Revolucionaria, acompañado de las fuerzas villistas y zapatistas. Durante el corto periodo de su administración se crea por segunda vez la Secretaría de Agricultura y Colonización y le cambió de nombre a la Secretaría de Fomento para llamarse en lo sucesivo Secretaría de Fomento, de la Industria y del Comercio³⁵.

³³ *El Constitucionalista en Veracruz, Ver., diciembre 12 de 1914. Decreto declarando que la Primera Jefatura y las Secretarías de Estado, de su dependencia, residirán fuera de la ciudad de México, en los lugares que lo requieran las necesidades de la campaña.*

³⁴ *Adiciones al Plan de Guadalupe de 12 de diciembre de 1914 y Decretos dictados conforme a las mismas. Ibid., pp. 201 y 202.*

³⁵ *Secretaría del Despacho de Instrucción Pública y Bellas Artes. Decreto de creación de la Secretaría de Agricultura y Colonización, y cambio de denominación de la Secretaría de Fomento*

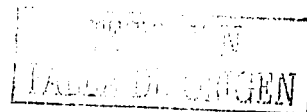
Las contradicciones entre Eulalio Gutiérrez y Francisco Villa terminaron en la retirada del primero, en su renuncia y en la sumisión de éste ante Carranza. Para suceder a Gutiérrez, la convención puso en manos del general Roque González Garza (1915) el encargo del Poder Ejecutivo. Durante su administración publicó los términos acordados por la Soberana Convención Revolucionaria para que éste ocupase el cargo hasta el 31 de diciembre de 1915, fecha en la que debía entregar el poder al Presidente Constitucional que resultase electo conforme a la convocatoria que en su momento daría a conocer la Convención. En caso de que por algún motivo el Presidente encargado tuviese que dejar el cargo, éste sería sustituido por el Ministro de Relaciones Exteriores o el que siguiese en el orden del protocolo. La Convención constituida en Gran Jurado podía destituir al encargado del Poder Ejecutivo con la votación de las dos terceras partes si éste violara los principios de la Convención, atentara contra la soberanía e integridad de la misma, y se separara de la residencia oficial de la Convención sin la debida autorización de la ésta. Igualmente los Ministros eran solidariamente responsables de la política de Gobierno e individualmente de los acuerdos que tomasen en sus respectivos ramos. En todos los acuerdos del Presidente debía estar estampada la firma del Ministro del Ramo o del Consejo de Ministros. La negación del refrendo se sometería a la decisión de la Convención. Por último, el nombramiento o remoción de un Ministro debía contar con la aprobación de la Convención, e incluso la misma podía destituirlo si las dos terceras partes de los integrantes así lo decidieren³⁶.

Álvaro Obregón organizó un ejército para combatir a Villa, en donde los obreros pertenecientes a la Casa del Obrero Mundial, en cumplimiento al pacto firmado con Carranza en Veracruz³⁷ para acelerar el triunfo de la revolución conforme a lo expresado en el decreto del 12 de diciembre de 1914, se sumaron a la lucha formando los llamados batallones rojos. "Las autoridades militares dispusieron que el primero de esos batallones, integrado en su totalidad por obreros de la Maestranza Nacional de Artillería, fuera enviado al mando inmediato del general Manuel Cuéllar a El Ébano, S. L. P.; el segundo, compuesto por la Federación de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías y otros gremios, fue enviado de guarnición a la Huasteca veracruzana, a las órdenes del general Emilio Salinas; el tercero y cuarto, integrados por obreros de la industria de hilados y tejidos,

por el de *Secretaría de Fomento de la Industria y del Comercio*. Diario Oficial de 19 de diciembre de 1914.

³⁶ *Decreto del Ciudadano Presidente, Encargado del Poder Ejecutivo, fijando el término en que funcionará el Presidente Provisional de la República, los casos posibles de su sustitución o destitución y las responsabilidades de los Ministros de su Gabinete*. Diario Oficial de 25 de marzo de 1915.

³⁷ El 20 de febrero de 1915 se firmó un Pacto entre los obreros de la Casa del Obrero Mundial y Carranza. Este documento fue firmado en representación de Carranza por Rafael Zubaran Capmany con los representantes de la Casa del Obrero Mundial: Rafael Quintero, Carlos M. Rincón, Rosendo Salazar, Juan Tudó, Salvador Gonzalo García, Rodolfo Aguirre, Roberto Valdés y Celestino Gasca. *Los trabajadores de la Casa del Obrero Mundial se unen al constitucionalismo*. Op. Cit., Silva Herzog, Jesús. *Breve...* pp. 211 y 217.



ebanistas, canteros, pintores, sastres y conductores de carruajes de alquiler, formaron la tercera brigada de infantería del Cuerpo de Ejército del Noroeste, al mando de los generales Juan José Ríos y José J. Méndez, se incorporaron a las legiones del general Álvaro Obregón; finalmente, el quinto y sexto, compuestos por albañiles, tipógrafos, mecánicos y metalúrgicos, quedaron a las órdenes del coronel Ignacio C. Enríquez³⁸.

El 10 de junio de 1915 la Convención acordó cesar a González Garza y encargar del Poder Ejecutivo a Francisco Lagos Chazaro (1915 – 1916), quien estuvo en la ciudad hasta el 9 de julio y se vio obligado a retirarse hacia Toluca. El 2 de agosto de 1915 las fuerzas constitucionales ocuparon de forma definitiva la Ciudad de México. El 14 de octubre de 1916 es recuperada la plaza de Toluca por los ejércitos constitucionalistas obligando a Lagos Chazaro a retirarse, hasta que el ejército que lo apoyaba fue finalmente vencido en Zacatecas.

En este periodo, el gobierno del Distrito Federal tuvo 21 Gobernadores del Distrito Federal, un jefe político y militar de la plaza, tres comandantes militares de la plaza, un secretario del gobierno encargado del despacho, dos presidentes del ayuntamiento de la Ciudad de México y dos comandantes militares³⁹.

2. Los gobiernos emanados de la revolución

2.1 Venustiano Carranza 1917 – 1920

Carranza, con el triunfo infringido a los convencionistas, se trasladó a Querétaro y dispuso mediante decreto del 2 de febrero de 1916, que la sede de los poderes fuese esta ciudad por tiempo indefinido. El 13 de junio de 1916 se convocó a

³⁸ *Op. Cit.*, Silva Herzog, Jesús. Breve... p. 174.

³⁹ Gobernadores del Distrito Federal: Guillermo de Landa y Escandón, 17 de enero de 1903; Samuel García Cuellar, 25 de mayo de 1911; Alberto García Granados, 31 de mayo de 1911; Ignacio Rivera, 9 de agosto de 1911; Ignacio Rivero, 9 de agosto de 1912; Federico González Garza, 11 de junio de 1912; Alberto Garza, 27 de febrero de 1913; Enrique Cepeda, 21 de febrero de 1913; Samuel García Cuellar, 13 de septiembre de 1913; Ramón Corona, 13 de septiembre de 1913; Eduardo N. Iturbide, 28 de marzo de 1914; Álvaro Obregón (Jefe político y militar de la plaza), 15 de agosto de 1914; Alfredo Robles Domínguez, 16 de agosto de 1914; Heriberto Jara, 20 de septiembre de 1914; Lucio Blanco (Comandante militar de la plaza) 21 de noviembre de 1914; Miguel Rodríguez R., 21 de noviembre de 1914; Antonio Barona (Comandante militar de la plaza), Vicente Navarro, 25 de septiembre de 1914; Manuel Chao, 4 de diciembre de 1914; Vito Alessio Robles 1° de enero de 1915; Daniel Lecona y Soto (Secretario de gobierno encargado del despacho), 27 de enero de 1915; Álvaro Obregón (Jefe militar de la plaza), 27 de enero de 1915; Juan Vanegas (Presidente del Ayuntamiento de la Ciudad de México), 29 de enero de 1915; Gildardo Magaña, 12 de marzo de 1915; Juan Vanegas (Presidente del Ayuntamiento de la Ciudad de México), 10 de junio de 1915; Francisco de P. Mariel (Comandante militar), 10 de julio de 1915; César López de Lara, 10 de julio de 1915; Amador Salazar (Comandante militar), 21 de julio de 1915; Gildardo Magaña, 21 de julio de 1915; y César López de Lara, 3 de agosto de 1915. *Op. Cit.* En México a través de los informes presidenciales. La ciudad de México. Tomo 16. Volumen II. pp. 551, 557, 563, 585, 605, 657 y 658.

elecciones Municipales en todo el país⁴⁰, pero en agosto de ese mismo año se difirieron las elecciones en el Distrito Federal hasta el primer domingo de diciembre⁴¹ con el objeto de que se le restituyesen a los municipios los ramos, caudales y bienes de los que se encargó el gobierno federal en virtud de la Ley de 26 de marzo de 1903, por medio de la cual todos los asuntos hacendarios habían pasado a ser administrados por la Hacienda Federal⁴².

En septiembre de 1916, Carranza había decretado la formación de un Congreso Constituyente y lanzó la convocatoria para la elección de diputados al Congreso Constituyente⁴³ conforme a la ley electoral de misma fecha⁴⁴. Una vez integrado iniciaron sus sesiones el 1° de diciembre de 1916 en la ciudad de Querétaro, culminando con la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* del 5 febrero de 1917. Este cuerpo legislativo que hoy nos rige⁴⁵ en su Título Segundo. Capítulo I. De la Soberanía Nacional y de la Forma de Gobierno y Capítulo II. De las Partes Integrantes de la Federación y del Territorio Nacional. Artículos 39, 40, 41 y 44, señala en forma general: que la soberanía nacional reside en el pueblo. Con derecho en todo tiempo de alterar o modificar su gobierno. Que el pueblo mexicano se constituye en una república representativa, democrática, federal, compuesta por estados libres y soberanos. La soberanía se ejerce por medio de los poderes de la Unión en los casos de su competencia y por la de los estados en

⁴⁰ *Secretaría de Gobernación. Se convoca a elecciones municipales en todo el país.* Diario Oficial de 13 de junio de 1916.

⁴¹ *Secretaría de Gobernación. Circular del 15 de agosto de 1916. Se difieren las elecciones municipales, en el Distrito Federal, hasta el primer domingo del mes de diciembre del corriente año.* Op. Cit., En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo 16. Volumen II. pp. 653 y 654.

⁴² *Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Decreto del 15 de septiembre de 1916. Se deroga la ley de 24 de abril de 1903 y se restituyen los ayuntamientos de las municipalidades foráneas del Distrito Federal, los ramos caudales y bienes que le pertenecían y de los que se encargó el Gobierno Federal.* Diario Oficial de septiembre 15 de 1916. *Ibid.*, Tomo 16. Volumen III. pp. 58 y 59.

⁴³ *Convocatoria a elecciones del Congreso Constituyente.* Diario Oficial de 22 septiembre de 1916.

⁴⁴ *Ley Electoral.* Diario Oficial de 22 de septiembre de 1916.

⁴⁵ "Referidos de menor a mayor los criterios cuantitativos para medir la reforma constitucional tenemos como primer dato un total de 113 decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, entre 1921 y 1999, mediante los cuales se han trastocado 98 de los 136 artículos del texto constitucional. Si se atiende al criterio de la reforma parcial con el fin de responder a la pregunta ¿Qué artículos modificó un Presidente?, sin importar si el mismo artículo fue modificado en más de una ocasión, tenemos un total de 287 reformas. Si a su vez se busca cuantificar el total de ocasiones en que se modifican los referidos 98 artículos por los distintos decretos de reforma tendremos un total de 389 modificaciones, que sería la cifra cuantitativamente más adecuada. El artículo con mayor número de modificaciones es el 73, le sigue el 123 y así sucesivamente hasta encontrar los artículos que han sido modificados en una sola ocasión.

"Buscando llevar al máximo este criterio tenemos la reforma desagregada, mediante la que se considera el total de impactos que se introducen al texto constitucional, pero diferenciando artículos, fracciones y párrafos con que se estructura la ley Fundamental, tenemos un total de 739 modificaciones. Por último tenemos que si se atiende al número de párrafos que componen el articulado constitucional tenemos que este pasó de 501 párrafos de artículos ordinarios que figuraban en 1917 a 984 a fines de 1999. y que el de 16 artículos transitorios existentes en 1917 pasamos a 85 en 1999." Rives Sánchez, Roberto. *La Constitución Mexicana hacia el siglo XXI.* p. 75.

CON
RUGEN

su régimen interior. Quedando el Distrito Federal como sede de los poderes federales, si por alguna circunstancia éstos son cambiados de lugar se erigirá como el Estado del Valle de México, con los límites y extensión que le asigne el Congreso General.

En su Título Tercero. Capítulo I. De la División de Poderes. Artículo 49. Se determinó que estaría dividido para su ejercicio en tres: Legislativo, Ejecutivo y Judicial. En el Capítulo III. Del Poder Ejecutivo. Artículos 80 al 93, se señala que el depositario del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión es un solo individuo que se denominará Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Siendo electo para presidente de forma directa para un periodo de cuatro años. Entre sus facultades estaba la de nombrar y remover libremente a los secretarios del Despacho, al Procurador General de la República, al Gobernador del Distrito Federal y a los Gobernadores de los Territorios, al Procurador General de Justicia del Distrito Federal y Territorios, remover a los agentes diplomáticos y empleados superiores de Hacienda y nombrar y remover libremente a los demás empleados de la Unión, cuyo nombramiento o remoción no esté determinada de otro modo en la Constitución o en las leyes. Apoyando su labor administrativa a través del número de Secretarios que estableciera el Congreso por medio de una ley, que distribuyera los negocios que habrían de estar a cargo de cada Secretaría⁴⁶. Es importante subrayar que en este cuerpo legislativo desaparece la figura del Vicepresidente⁴⁷.

El 6 de febrero de 1917 se publica la *Ley Electoral*⁴⁸ y se convoca a elecciones extraordinarias de Presidente de la República, diputados y senadores al Congreso de la Unión⁴⁹. Realizados los comicios resulta electo Venustiano Carranza⁵⁰ para el periodo del 1° de diciembre de 1916 al 30 de noviembre de 1920.

El 13 de marzo de 1917 se restablece la Ciudad de México como sede de los poderes federales y se abroga el decreto del 2 de febrero de 1916⁵¹. En abril de 1917 se expide la *Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales* por medio de la cual "el Gobierno del Distrito Federal y de cada uno de los Territorios

⁴⁶ Vigencia de la Constitución de 1917. LXXX Aniversario. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 1917. AGN. 170 páginas.

⁴⁷ La figura del Vicepresidente la desaparece Carranza cuando modifica la Constitución de 1857 mediante el Decreto que adiciona el artículo 72 de la Constitución Política de 1857, y se modifican los artículos 78, 80, 82, 83 y 84 de la misma, sobre la manera de sustituir al Presidente de la República, en sus faltas temporales o absolutas. Diario Oficial de 3 de octubre de 1916.

⁴⁸ *Ley Electoral de 6 de febrero de 1917*. En *Legislación Electoral Mexicana 1812 – 1973*. pp. 255 a la 271.

⁴⁹ *Secretaría de Gobernación. Se convoca a elecciones extraordinarias de Presidente de la República, diputados y senadores al Congreso de la Unión*. Diario Oficial de 6 de febrero de 1917.

⁵⁰ *Secretaría de Gobernación. 26 de abril de 1917. Se declara Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el cuatrienio del 1° de diciembre del 1916 al 30 de noviembre de 1920 al C. Venustiano Carranza. Op. Cit. En México a través de los informes presidenciales. La ciudad de México*. Tomo 16. Volumen III. p. 53.

⁵¹ *Secretaría de Gobernación. Queda restablecida la capital de la República y residencia de los poderes federales en la Ciudad de México*. Diario Oficial de 13 de marzo de 1917.

TESIS COMPLETADA
 FALTA DE COMPROBACION

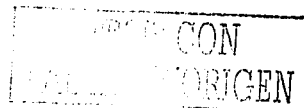
de la Federación, estará a cargo de un Gobernador que directamente dependerá del Presidente de la República y será nombrado y removido por éste⁵². Este ordenamiento está compuesto de 15 capítulos, 102 artículos y dos transitorios.

Las obligaciones del Gobernador del Distrito Federal en general eran: Promulgar y hacer cumplir las leyes federales y las leyes que el Congreso dictase de manera específica para éste; cumplir con las órdenes del Presidente, siendo responsable de aquellas que violaran los preceptos constitucionales; ejecutar los trabajos públicos conforme a los techos presupuestales y planos aprobados por el Presidente de la República; elaborar el presupuesto anual de ingresos y egresos para el año fiscal siguiente e informar al Presidente con la oportunidad debida para que éste a su vez, lo solicitara al Congreso e informara sobre los resultados de su aplicación; en materia de caminos y obras públicas, los caminos de fierro, que no fuesen federales, quedaban bajo su vigilancia y dependencia; en cuanto a la administración municipal, el Municipio Libre era la base de la división territorial y de la organización política y administrativa del Distrito Federal, quedando a cargo de un Ayuntamiento compuesto por miembros designados por elección popular directa. El Presidente Municipal de cada Ayuntamiento era la primera autoridad política local y, entre otras cosas, estaban a su cargo los carros y coches apoyado con la Comisión del Ayuntamiento que para ese efecto debía nombrarse conforme al reglamento interior de cada Ayuntamiento.

Conforme a lo dispuesto en la Constitución de 1917 era necesario que se publicara un ordenamiento que diera a la administración pública posibilidad de atender los negocios de su competencia, por tanto, Carranza expide la *Ley de Secretarías de Estado*⁵³ por medio de la cual se crearon seis secretarías y tres departamentos para el despacho de los negocios administrativos federales, quedando de la siguiente manera: 1) Secretaría de Estado. 2) Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 3) Secretaria de Guerra y Marina. 4) Secretaría de

⁵² *Secretaría de Gobernación. Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales*. Diario Oficial de 14 de abril de 1917. El ordenamiento tiene los siguientes capítulos: 1) Del gobierno del Distrito Federal y de los territorios. 2) Las calidades, facultades y obligaciones del Gobernador del Distrito Federal y de cada uno de los territorios. 3) De la Secretaría de Gobierno. 4) Del Tesorero General del Distrito o Territorios. 5) De la Beneficencia Pública. 6) De la Instrucción Pública Primaria. 7) De la Seguridad Pública. 8) De los caminos y obras públicas. 9) De la Administración Municipal. Del Presidente Municipal. 10) De la Instrucción Pública a cargo del Gobierno del Distrito y del de cada Territorio. 11) De la Justicia Común en el Distrito Federal y en cada Territorio. 12) Del Ministerio Público. 14) De las responsabilidades de los funcionarios públicos, del Distrito Federal y Territorios, y 15) De las incompatibilidades de los empleados públicos del Distrito Federal y Territorios de la Federación. Entre otras cosas, las facultades y obligaciones del Gobernador del Distrito Federal.

⁵³ *Ley de Secretarías de Estado*. Diario Oficial de 14 de abril de 1917. Los negocios que antes tuvo la Secretaría de Justicia fueron redistribuidos el 6 de abril de 1917 conforme al *Decreto que distribuye el Despacho de los negocios administrativos encomendados a la próximamente extinta Secretaría de Justicia*.



Comunicaciones. 5) Secretaría de Fomento⁵⁴. 6) Secretaría de Industria y Comercio. Los departamentos eran: el Judicial, el Universitario y de Bellas Artes, y el de Salubridad Pública. En la Secretaría de Comunicaciones quedaban, entre otras responsabilidades, los ferrocarriles, puentes, calzadas y canales construidos por concesión federal o a expensas de la federación. Este ordenamiento estaría vigente en tanto el Congreso revisaba y autorizaba la que operaría conforme a lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución.

La iniciativa⁵⁵ enviada por el Ejecutivo fue revisada por el Congreso y finalmente el 31 de diciembre de 1917 se promulgó la *Ley de Secretarías de Estado* conforme a lo dispuesto en la Constitución de 1917. Con este ordenamiento se definió que los negocios del orden administrativo de la federación estarían a cargo de siete Secretarías de Estado y cinco Departamentos, a saber: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Hacienda y Crédito Público 4) Guerra y Marina 5) Agricultura y Fomento 6) Comunicaciones y Obras Públicas 7) Industria y Comercio y los Departamentos: 1) Universitario y de Bellas Artes 2) Salubridad Pública 3) Aprovevisionamientos Generales 4) Establecimientos Fabriles y Aprovevisionamientos Militares y 5) Contraloría.

Dentro de las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se asignaron las obras que se ejecutarían en terrenos nacionales, bien fuesen costeadas por la federación o por concesión a particulares; los ferrocarriles, los caminos carreteros nacionales e inspección de los privados.

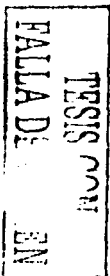
Durante los años del mandato de Carranza la paz no se había alcanzado, las fuerzas zapatistas continuaban en su lucha al igual que las de Villa emprendiendo fuertes campañas en su contra. En abril de 1919 fue asesinado Zapata después de que le fuese preparada una emboscada en Anenecuilco.

2.2 Álvaro Obregón 1920 – 1924

A fines de 1919, la agitación política por la sucesión presidencial se intensificó, presentando sus candidaturas a la Presidencia Pablo González por la Liga Democrática y Álvaro Obregón por los Partidos Liberal Constitucionalista, Partido Laborista y Partido Nacional Agrarista. Venustiano Carranza pretendió influir en la sucesión presidencial apoyando la candidatura de un civil, el ingeniero Ignacio Bonilla, quien había sido educado en el extranjero y era Embajador de México en Washington, éste fue postulado por el Partido Liberal Democrático y los partidos Civilista, Cooperativista y Antimilitarista.

⁵⁴ Hay una *Reforma a la Ley de 13 de mayo de 1891, sustituyendo la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización e Industria por las de Fomento e Industria y Comercio* de 30 de abril de 1917.

⁵⁵ *Iniciativa de Ley respecto de las Secretarías y Departamentos que habrá en el Despacho de los negocios del orden administrativo*. Diario Oficial de 24 de julio de 1917.



Plutarco Elías Calles y Adolfo de la Huerta lanzaron el Plan de Agua Prieta⁵⁶ el 23 de abril de 1920, siendo éste el último movimiento militar que triunfara en México, mediante el cual se defendían las diferencias del gobierno de Sonora en relación con la política federal hacia los indios yaquis, pues era violatoria al artículo 39 Constitucional. Entre los postulados del Plan está el respeto a la Constitución de 1917; el desconocimiento al Presidente Carranza, por violar los principios soberanos; y se nombra al gobernador de Sonora, Adolfo de la Huerta, como Jefe Supremo del Ejército para combatir al gobierno Carrancista. Como en los demás planes al término de la Revolución, y una vez ocupada la Ciudad de México, se nombraría un Presidente Provisional. El movimiento armado sería muy breve. Ante la presión de los grupos a favor del Plan de Agua Prieta, Carranza se dirige en tren a Veracruz para establecer gobierno, pero es detenido en el trayecto y asesinado el 21 de mayo de 1920 en Tlaxcalantongo.

Conforme a lo dispuesto en el Plan de Agua Prieta, Adolfo de la Huerta decretó la convocatoria para que el Congreso, en sesión extraordinaria, se ocupara exclusivamente de designar Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos⁵⁷. En esta sesión se determinó elegir a Adolfo de la Huerta (1920) como Presidente Sustituto para concluir con el periodo que terminaba el 30 de noviembre⁵⁸.

Una vez concluido el mandato del Presidente Substituto, fue declarado legalmente Presidente de los Estados Unidos Mexicanos el general Álvaro Obregón, quien tomó posesión de su cargo a partir del 1° de diciembre de 1920⁵⁹.

2.3 Plutarco Elías Calles 1924 – 1928⁶⁰

Al término del gobierno de Álvaro Obregón fue electo Presidente de la República Plutarco Elías Calles (1924 – 1928)⁶¹. Durante su gestión se reformaron las bases

⁵⁶ *Plan de Agua Prieta*. Agua Prieta, Sonora. 23 de abril de 1920. Senado de la República. *Planes en la Nación Mexicana*. Libro siete 1910 - 1920. pp. 463 y 464

⁵⁷ *Decreto del ciudadano jefe interino del Ejército Liberal Constitucionalista*. Diario Oficial de 25 de mayo de 1920.

⁵⁸ *Decreto declarando Presidente Sustituto de los Estados Unidos Mexicanos al C. Adolfo de la Huerta*. Diario Oficial de 27 de mayo de 1920.

⁵⁹ *Secretaría de Gobernación. Decreto de 30 de octubre de 1920. Se declara legalmente electo Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo que comienza el 1° de diciembre de 1920 y termina el 30 de noviembre de 1924*. Diario Oficial del 11 de noviembre de 1920.

⁶⁰ Las sucesiones presidenciales de Calles hasta Zedillo, si bien tienen sus propias circunstancias y problemática, ya no haremos referencia concreta a las razones en las que se definieron sus candidaturas, porque finalmente éstas no influyeron como en el siglo XIX y los gobiernos revolucionarios para frenar y medio administrar – salvo en los periodos explicados anteriormente – el desarrollo de las actividades administrativas y principalmente del transporte que es la materia que nos ocupa. En estos gobiernos de sucesión relativamente más estables – porque la dinámica social por su propia naturaleza dialéctica no es estática – se imprimieron de forma diferente, y con menor o mayor intensidad, políticas encaminadas al desarrollo de los transportes públicos de pasajeros en el Distrito Federal y que es finalmente en donde concentraremos nuestro análisis.

1ª, 2ª, y 3ª de la fracción VI del artículo 73 de la Constitución Federal mediante la cual se señalaba que dentro de las facultades del Congreso estaban la de legislar en todo lo relativo al Distrito y Territorios Federales bajo las siguientes premisas: 1) Que el gobierno del Distrito Federal estaba a cargo del Presidente de la República, quien lo ejercía por conducto del órgano u órganos que determinara la ley; 2) El gobierno de los Territorios estaba a cargo de Gobernadores, dependientes directamente del Presidente, quien tenía la facultad de nombrarlos y removerlos libremente, y 3) Los Gobernadores de los Territorios acordarían con el Presidente de la República por el conducto que determinare la ley⁶². Con esta modificación, la relación entre el Gobernador del Distrito y el Jefe del Ejecutivo se realizaba ya no en forma directa como estaba anteriormente consignado en el cuerpo Constitucional original, como ya lo habíamos comentado.

En enero de 1927 se reformaron los artículos 82 y 83 de la Constitución, los cuales señalaban que el Presidente de la República no podía ser electo para el periodo inmediato, pero sí podía ser nuevamente electo una vez más como Presidente después del periodo inmediato⁶³. En enero de 1928 se volvió a reformar el artículo 83 ampliando la administración de Ejecutivo de cuatro a seis años⁶⁴. Resultando electo para el periodo de 1928 – 1934 el general Álvaro Obregón, quien es asesinado antes de tomar posesión, el 18 de julio de 1928.

Tras la muerte de Obregón, el Congreso de la Unión, de conformidad con los artículos 84 y 85 de la Constitución, se vio obligado a designar Presidente Provisional y expedir la convocatoria para elecciones extraordinarias⁶⁵. Eligiendo como tal a Emilio Portes Gil.

2.4 Emilio Portes Gil 1928 – 1930 ⁶⁶

Durante su gestión se publicó la *Ley Orgánica del Distrito Federal y de los Territorios*, mediante la cual el Distrito Federal se divide en un Departamento

⁶¹ *Secretaría de Gobernación. 27 de septiembre de 1924. Decreto que declara electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo que comienza el 1° de diciembre de 1924 y termina el 30 de noviembre de 1928 al ciudadano Plutarco Elías Calles.* Diario Oficial de 9 de octubre de 1924.

⁶² *Secretaría de Gobernación. 14 de agosto de 1928. Ley que reforma las bases 1ª, 2ª y 3ª de la fracción VI del artículo 73 de la Constitución Federal.* Diario Oficial de 20 de agosto de 1928.

⁶³ *Decreto por el cual se reforman los artículos 82 y 83 de la Constitución.* Diario Oficial de 22 de enero de 1927.

⁶⁴ *Decreto que reforma el artículo 83 de la Constitución General.* Diario Oficial de 24 de enero de 1928.

⁶⁵ *Secretaría de Gobernación. 24 de septiembre de 1928. Decreto por el cual se declara llegado el caso de designar Presidente Provisional, en virtud de haber fallecido el C. Álvaro Obregón que resultó electo Presidente Constitucional de la República, en las elecciones efectuadas el 1° de julio de 1928.* Diario Oficial de 25 de septiembre de 1928.

⁶⁶ *Secretaría de Gobernación. 25 de septiembre de 1928. Decreto por el cual se declara Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos al C. Lic. Emilio Portes Gil.* Diario Oficial de 25 de septiembre de 1928.

Central y 13 delegaciones. El llamado Departamento Central estaba compuesto de las municipalidades de México, Tacuba, Tacubaya y Mixcoac. Las trece delegaciones eran: 1) Guadalupe Hidalgo 2) Atzacotalco 3) Iztacalco 4) General Anaya 5) Coyoacán 6) San Ángel 7) La Magdalena Contreras 8) Cuajimalpa 9) Tlalpan 10) Iztapalapa 11) Xochimilco 12) Milpa Alta y 13) Tláhuac.

Mediante esta normatividad, el Gobierno del Distrito Federal quedaba a cargo del Presidente de la República, quien lo ejercía por medio del Departamento del Distrito Federal. Auxiliándose para la administración con el Consejo Consultivo del Departamento Central y los Consejos de cada una de las Delegaciones. Las funciones encomendadas al Departamento del Distrito Federal eran llevadas a cabo por el Jefe de Departamento, los Delegados, los Subdelegados, el Oficial Mayor, el Director General de Rentas y los Directores o Jefes de las diferentes dependencias. Entre sus atribuciones estaba la de "prestar los servicios públicos locales del Distrito Federal, o contratar la prestación de esos servicios en las condiciones más favorables para los intereses de la comunidad; la formulación del Reglamento relativo a la planificación de la urbanización del Distrito, conforme al cual se ejecutarán las obras del Distrito Federal; reglamentar el tránsito por las vías públicas de manera que queden protegidas las personas y la propiedad y sean cómodas y expeditas las comunicaciones; la conservación y mejoramiento de las vías públicas del Distrito Federal, con exclusión de las que correspondan a la Secretaría de Comunicaciones; la municipalización de los servicios públicos que las necesidades de la comunidad exijan que tome a su cargo el Departamento; y la nomenclatura de las calles, plazas, jardines y paseos públicos"⁶⁷.

Al término de los plazos establecidos por el Congreso de la Unión y en base a los resultados de las elecciones extraordinarias de Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, efectuadas el domingo 17 de noviembre de 1929 se declaró Presidente Constitucional a Pascual Ortiz Rubio.

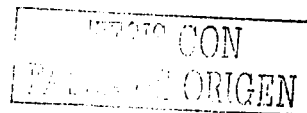
2.5 Pascual Ortiz Rubio 1930 – 1932 ⁶⁸

Una vez declarado Presidente, presentó protesta de ley el 5 de febrero de 1930⁶⁹. El Presidente Ortiz Rubio permanecería en el cargo, presentando su renuncia argumentando que lo hacía para evitar una crisis entre las diferentes corrientes

⁶⁷ *Secretaría de Gobernación. 31 de diciembre e 1928. Ley Orgánica del Distrito y los Territorios Federales.* Diario Oficial de los días 31 de diciembre de 1928 al 5 de enero de 1929.

⁶⁸ *Secretaría de Gobernación. 30 de Noviembre de 1929. Decreto por el cual se declara electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos al C. Pascual Ortiz Rubio.* Diario Oficial de 2 de diciembre de 1929.

⁶⁹ *Secretaría de Gobernación. 11 de enero de 1930. Decreto por el cual se previene que el C. Pascual Ortiz Rubio, Presidente electo, rendirá la protesta de ley en el Estadio Nacional.* Diario Oficial del 18 de enero de 1930.



políticas, principalmente la del Partido Nacional Revolucionario y el general Calles, además de encontrarse en *delicado estado de salud*⁷⁰.

Con la renuncia de Ortiz Rubio, el Congreso de la Unión designó Presidente Sustituto al general Abelardo L. Rodríguez para que concluyera el periodo de Ortiz Rubio.

2.6 Abelardo L. Rodríguez 1932 – 1934 ⁷¹

En su gestión se publicó la *Ley de Planificación Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California*⁷², mediante la cual se procedería a organizar las comisiones encargadas de estudiar y realizar la planificación y zonificación de las ciudades y poblaciones del Distrito Federal y los Territorios de la Baja California.

En cuanto a la planificación, se encargaría, entre otras cosas, de las nuevas vías como calles, bulevares, avenidas, parques; la rectificación, ampliación, alineamiento, prolongación y mejoramiento de las vías actuales; la ubicación y construcción de edificios públicos como escuelas, mercados, cementerios, terminales (estaciones de ferrocarril, aeródromos, etc.); y la armonización con las entidades limítrofes en lo que se refería a vías de comunicación y otras obras públicas y privadas que se estuviesen desarrollando.

En lo referente a la zonificación, se trataban las restricciones y reglamentos para el uso de la propiedad pública y privada; la reglamentación de construcción, alturas, volúmenes, etc.; la determinación de las superficies construidas en edificios públicos y privados; así como de espacios libres en las lotificaciones y la clasificación de las zonas de acuerdo a su uso.

Una vez elaborado el proyecto se declaraba de utilidad pública y se procedía a la ejecución de la obra conforme a los estudios integrantes de los planos reguladores. Correspondiendo al Ejecutivo la expropiación de los terrenos, edificios, materiales, etc., que fuesen necesarios para la realización de las obras proyectadas.

El 13 de febrero se publicó el reglamento de la ley anterior, mediante la cual se atendería la urbanización y las vías de comunicación, incluyendo los medios de transporte que por ellas transitasen. La autoridad para aplicar la materia era la del Presidente de la República; las Comisiones de Planificación; los Comités

⁷⁰ *Renuncia del Ingeniero Pascual Ortiz Rubio. 2 de septiembre de 1932. En Op. Cit., México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo 5. Volumen III. pp. 413 a la 415.*

⁷¹ *Secretaría de Gobernación. 4 de septiembre de 1932. Decreto por el cual se designa Presidente sustituto de los Estados Unidos Mexicanos al C. General Abelardo L. Rodríguez. Diario Oficial de 5 de septiembre de 1932.*

⁷² *Secretaría de Gobernación. 1° de enero de 1933. Ley de Planificación Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California. Diario Oficial de 17 de enero de 1933.*

Ejecutivos designados por las Comisiones para la realización de las obras; el Departamento del Distrito Federal y los Gobiernos de los Territorios de la Baja California y el Consejo de Arquitectura del Distrito Federal.

La Comisión de Planificación del Distrito Federal estaba compuesta por los Secretarios de Hacienda y Crédito Público y de Comunicaciones y Obras Públicas y el Jefe del Departamento del Distrito Federal. Además participaba como Secretario Vocal el Jefe de la Oficina de Planificación del Departamento del Distrito Federal, y ocho vocales con sus respectivos suplentes. Estas vocalías estaban conformadas por un representante de la Confederación de Cámaras de Comercio; uno de la Confederación de Industriales; dos de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos del Distrito Federal; dos de las Asociaciones de Propietarios de Bienes Raíces; y uno de las Asociaciones de Banqueros del Distrito Federal. Ninguno de sus miembros recibía sueldo por este trabajo. Las sesiones se realizaban de manera pública. Entre sus facultades estaba la aprobación de los planos y proyectos de vías y líneas de ferrocarril, tranvías y otros medios de transporte, así como sus respectivas estaciones, respetando los ordenamientos expedidos sobre la materia.

En abril de 1934 se modifica la Ley de Secretarías de Estado⁷³ organizando los negocios administrativos de la Federación en ocho Secretarías, cinco departamentos, dos procuradurías y los gobiernos de los territorios federales. De la siguiente forma: Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Hacienda y Crédito Público 4) Guerra y Marina 5) Economía Nacional⁷⁴ 6) Agricultura y Fomento. 7) Comunicaciones y Obras Públicas, y 8) Educación Pública. Departamentos⁷⁵: 1) Trabajo 2) Agrario⁷⁶ 3) Salubridad Pública 4) Establecimientos Fabriles y Aprovisionamientos Militares 5) Distrito Federal Procuradurías: 1) General de la República 2) Justicia del Distrito y Territorios Federales y los gobiernos de los territorios.

Entre los negocios encargados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas estaban las comunicaciones eléctricas; las comunicaciones terrestres por ferrocarril, tranvías y automotores, así como las concesiones para construcción y explotación de caminos, y su conservación. El Departamento del Distrito Federal sería regido conforme a su Ley Orgánica. Cabe hacer mención que el 6 de febrero

⁷³ Ley de Secretarías de Estado, Departamentos Administrativos y demás dependencias del Poder Ejecutivo Federal. Diario Oficial 6 de abril de 1934.

⁷⁴ Hay un Decreto por el cual se crea el Departamento del Trabajo, y se cambia la denominación de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, por la de Secretaría de la Economía Nacional en el Diario Oficial en los días 12, 13, 14 y 15 de diciembre de 1932.

⁷⁵ Hay un Decreto que crea el Departamento de la Estadística Nacional en el Diario Oficial del 8 de enero de 1923 y que con esta reforma desaparece. El 22 de enero de 1925 se publicó en el Diario Oficial el Decreto que suprime el Departamento de Aprovisionamientos Generales de la Ley Orgánica de las Secretarías de Estado de 25 de diciembre de 1917, y también está el Decreto que modifica la Ley de Secretarías de Estado, suprimiendo el Departamento de Contraloría. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1932.

⁷⁶ Hay un Decreto que crea el Departamento Agrario en el Diario Oficial del 17 de enero de 1934.

de 1933 fue modificado el artículo 113 de esta ley para determinar la ubicación de las cabeceras de Delegación del Territorio Sur de la Baja California⁷⁷.

Por último, en este mismo periodo en materia de transporte se publicó un aviso para prevenir a los propietarios y manejadores de vehículos, que era motivo de infracción usar luces rojas en los fanales delanteros de sus unidades⁷⁸.

2.7 Lázaro Cárdenas 1934 – 1940

Conforme a los resultados de las elecciones del 1° de julio de 1934, Lázaro Cárdenas es electo presidente para el sexenio de 1934 – 1940⁷⁹. Durante su administración se modifica la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*⁸⁰ distribuyendo los negocios administrativos en ocho Secretarías y siete Departamentos, a saber: Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Hacienda y Crédito Público 4) Guerra y Marina 5) Economía Nacional 6) Agricultura y Fomento 7) Comunicaciones y Obras Públicas y 8) Educación Pública. Departamentos: 1) Trabajo. 2) Agrario 3) Salubridad Pública 4) Forestal y de Caza y Pesca 5) Asuntos Indígenas 6) Educación Física y 7) Distrito Federal. A la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se le asignó la responsabilidad sobre las comunicaciones terrestres: ferrocarriles, tranvías, y automóviles, y los permisos para ruta, para pasajeros, express y carga en caminos nacionales o de concesión federal. En cuanto al Departamento del Distrito Federal, se manejaría conforme a su Ley Orgánica.

En 1936 se dio facultades al Ejecutivo para poder reformar la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*, así como de poder legislar en los ramos de Gobernación, Salubridad Pública y Materia Penal⁸¹. Con esta facultad se reformó la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado* agregando a la anterior el Departamento de Publicidad y Propaganda⁸². En junio de 1937 se creó el Departamento de Asistencia Social Infantil⁸³ y el Departamento de Ferrocarriles

⁷⁷ Decreto que modifica el artículo 113 de la Ley Orgánica del Distrito y Territorios Federales, determinando cuáles serán las cabeceras de Delegación del Territorio Sur de la Baja California. Diario Oficial del 6 de febrero de 1933.

⁷⁸ Aviso por el cual se previene a los propietarios y manejadores de vehículos, que es motivo de infracción usar luces rojas en los fanales delanteros. Diario Oficial del 6 de febrero de 1933.

⁷⁹ Secretaría de Gobernación. 12 de septiembre de 1934. Decreto que declara Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el sexenio 1934 – 1940 al C. Lázaro Cárdenas. Diario Oficial de 25 de septiembre de 1934.

⁸⁰ Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial de 31 de diciembre de 1935.

⁸¹ Decreto que faculta al Ejecutivo Federal para legislar en los ramos de Gobernación, Salubridad Pública y Materia Penal, y para reformar la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1936.

⁸² Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Publicidad y Propaganda. Diario Oficial de 31 del diciembre de 1936.

⁸³ Decreto que adiciona la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Asistencia Social Infantil. Diario Oficial del 30 de junio de 1937.

Nacionales de México⁸⁴, modificando las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas al dejarle como responsabilidad las comunicaciones terrestres de tranvías y automotores. Pasando a este nuevo departamento la responsabilidad sobre los ferrocarriles. En diciembre del mismo año se crea la Secretaría de la Asistencia Pública⁸⁵ y se reorganiza la Secretaría de la Defensa Nacional⁸⁶.

En agosto de 1936 se publicó el *Reglamento de la ley de planificación y zonificación del Distrito Federal*⁸⁷, conforme a lo dispuesto en la *Ley orgánica del Distrito Federal y los Territorios Federales* de 3 de diciembre de 1933. Con este ordenamiento se separa la planificación y zonificación del Distrito Federal de la de los territorios de la Baja California, los cuales estaban considerados en forma conjunta en el Reglamento de la ley de planificación y zonificación del Distrito Federal y territorios de la Baja California del 13 de febrero de 1933.

La Comisión de Planificación del Distrito Federal mantenía la responsabilidad, entre otras cosas, de las nuevas arterias como calles, bulevares, vías, parques; la rectificación, ampliación, alineamiento, prolongación y mejoramiento de las avenidas actuales; la ubicación y construcción de edificios públicos como escuelas, mercados, cementerios, terminales (estaciones de ferrocarril, aeródromos, etc.); y la armonización con las entidades limítrofes en lo que se refería a vías de comunicación y otras obras públicas y privadas que se estuviesen desarrollando.

La Comisión fue modificada quedando integrada por los Secretarios de Hacienda y Crédito Público y de Comunicaciones y Obras Públicas y el Jefe del Departamento del Distrito Federal. Además participaba como Secretario Vocal designado por el Director de Obras Públicas con aprobación del Jefe del Departamento del Distrito Federal y diez vocales con sus respectivos suplentes. Estas vocalías estaban conformadas por: el Director de Servicios Urbanos y Obras Públicas del Distrito Federal, el Director Gerente del Banco de México, el Jefe de Departamento de Salubridad, un representante de la Confederación de Cámaras de Comercio; uno de la Confederación de Industriales; dos de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos del Distrito Federal; dos de las Asociaciones de Propietarios de Bienes Raíces; y uno de las Asociaciones de Banqueros del Distrito Federal. Ninguno de sus miembros recibía sueldo por este trabajo. Las sesiones se realizaban de manera pública. Entre sus facultades estaba la aprobación de los planos y proyectos de vías y líneas de ferrocarril, tranvías y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁸⁴ Decreto que adiciona la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México. Diario Oficial del 30 de junio de 1937.

⁸⁵ Decreto que modifica la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría de la Asistencia Pública. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1937.

⁸⁶ Decreto relativo a la reorganización de la Secretaría de la Defensa Nacional. Diario Oficial del 20 de diciembre de 1937.

⁸⁷ Reglamento de la ley de planificación y zonificación del Distrito Federal. Diario Oficial del 27 del agosto de 1936.

otros medios de transporte, así como sus respectivas estaciones, respetando los ordenamientos expedidos sobre la materia.

En 1939 se modifica nuevamente la organización de la administración pública y se expide la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*⁸⁸ compuesta por nueve Secretarías y seis Departamentos, a saber: Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Hacienda y Crédito Público 4) Defensa Nacional 5) Economía Nacional 6) Agricultura y Fomento 7) Comunicaciones y Obras Públicas. 8) Educación Pública y 9) Asistencia Pública. Departamentos: 1) Trabajo 2) Agrario 3) Salubridad Pública. 4) Asuntos Indígenas 5) Marina Nacional y 6) Distrito Federal. Mediante esta nueva ley la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas recupera la responsabilidad sobre los ferrocarriles.

En octubre de 1939 se publicó el Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal, mediante el cual se determinaba la organización de ésta; los cuerpos especiales, los servicios y los establecimientos para su educación; los sistemas de ascenso y recompensas; la antigüedad y tiempo de servicio; las promociones y postergas; los nombramientos, las recompensas por los méritos en el desempeño; la Junta de Honor y sus sanciones disciplinarias⁸⁹. En este documento está señalado como parte de sus responsabilidades "a prevención y represión de las faltas y de las infracciones a los reglamentos, disposiciones y órdenes administrativas en que se interese el orden público, la moral, las buenas costumbres, la salubridad y la economía del Estado⁹⁰". Para realizar esta y otras tareas encomendadas cuenta con las policías; a pie, montada, motorizada, políglota, de tránsito y los bomberos.

2.8 Manuel Ávila Camacho 1940 – 1946

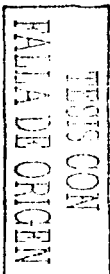
Manuel Ávila Camacho (1940 – 1946) fue declarado Presidente Constitucional conforme a las elecciones del 7 de julio de 1940, iniciando su periodo el 1° de diciembre del mismo año⁹¹. En diciembre de 1940 reformó la *Ley de Secretarías y*

⁸⁸ *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*. Diario Oficial de 30 de diciembre de 1939.

⁸⁹ *Reglamento Orgánico de la Policía Preventiva del Distrito Federal*. Diario Oficial de 19 de octubre de 1939. A este ordenamiento lo acompaña el *Acuerdo relativo a los elementos que integran el personal subalterno de policía* mediante el cual los cuerpos de seguridad de la Policía Preventiva que operan en las oficinas públicas y en el Congreso también están regidos por este reglamento. Diario Oficial de 19 de octubre de 1939. En el Diario Oficial de 24 de julio de 1940 se publicó un *Decreto que deroga el artículo 12 del Reglamento Orgánico de la Policía Preventiva del Distrito Federal*, en donde se señalaban como miembros de ésta a los policías de seguridad de la penitenciaría. El 19 de noviembre de 1941 se publicó en el Diario Oficial el *Decreto previniendo que los Inspectores de Limpia y Transportes del Distrito Federal, quedarán sujetos a las normas que rigen a la Policía Preventiva*.

⁹⁰ *Ibid.*, *Reglamento...*. Título Primero. Capítulo Único. Bases Generales. Fracción II.

⁹¹ *Secretaría de Gobernación. 13 de septiembre de 1940. Decreto que declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el sexenio 1940 – 1946 al C. Manuel Ávila Camacho*. Diario Oficial de 14 de septiembre de 1940.



*Departamentos de Estado*⁹² organizando su administración en once Secretarías y cuatro Departamentos: Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Hacienda y Crédito Público 4) Defensa Nacional 5) Economía Nacional 6) Agricultura y Fomento 7) Comunicaciones y Obras Públicas. 8) Educación Pública. 9) Asistencia Pública⁹³ 10) Marina⁹⁴, y 11) Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Departamentos: 1) Agrario. 2) Salubridad Pública. 3) Asuntos Indígenas y 4) Distrito Federal. En octubre de 1943 se fusionan la Secretaría de Asistencia Pública con el Departamento de Salubridad Pública para formar la Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública⁹⁵.

El 31 de diciembre de 1941 se promulgó la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*⁹⁶ por medio de la cual se establecieron las normas a las que se debía sujetarse la organización y funcionamiento del Departamento del Distrito Federal. En cuanto a sus límites, éstos seguían fijados conforme a los decretos del 15 y 17 de diciembre de 1898. El Distrito Federal quedaba dividido en la Ciudad de México, y las delegaciones de: Villa Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac. Entre sus funciones estaba el establecimiento de las normas a que se sujetará la prestación de los servicios públicos; la organización y desenvolvimiento de los servicios de policía, tránsito, pavimentación, vías públicas, nomenclatura de las calles y todos aquellos asuntos que por su naturaleza o por declaración de la autoridad fuesen considerados como tales; reglamentación del tránsito por las calles, plazas y calzadas, comprendidas dentro de los límites del Distrito Federal; conceder a los particulares los permisos necesarios para el aprovechamiento de la vía pública, siempre con carácter de revocables y temporales; fijar los requisitos de policía y buen gobierno a que debían sujetarse los particulares para obtener licencia, autorización o permiso que los faculte para el ejercicio de cualquier actividad económica; y llevar un registro de las agrupaciones existentes en el Distrito Federal constituidas conforme a la ley.

Para el despacho de los negocios administrativos y la eficaz atención de los servicios públicos del Departamento se crearon trece dependencias: Direcciones: 1) Gobernación 2) Trabajo y Previsión Social 3) Obras Públicas 4) Aguas y Saneamiento. 5) Tesorería 6) Egresos 7) Servicios Legales 8) Acción Social 9)

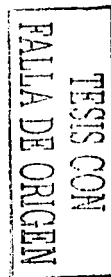
⁹² *Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.* Diario Oficial de 31 del diciembre de 1940.

⁹³ Hay una *Ley de reformas a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado* en el Diario Oficial de 31 de diciembre de 1941 sobre la materia de Asistencia Pública y de Educación Pública.

⁹⁴ *Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría de Marina.* Diario Oficial del 31 de diciembre de 1940.

⁹⁵ *Decreto que crea la Secretaría de Salubridad y Asistencia.* Diario Oficial del 18 de octubre de 1943.

⁹⁶ *Departamento del Distrito Federal. 31 de diciembre de 1941. Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Reglamentaria de la base primera, fracción VI del artículo 73 Constitucional.* Diario Oficial del 31 de diciembre de 1941.



Servicios Administrativos 10) Servicios Generales 11) Catastro 12) Tránsito y 13) Jefatura de Policía.

A la Dirección de Obras Públicas se le atribuyeron las facultades para la planificación, zonificación, inspección de construcciones, urbanización, pavimentos, alumbrado, parques y jardines, construcción y conservación de los bienes inmuebles, las vías públicas, así como las obras y los servicios coordinados con la federación o los estados limítrofes. A la Dirección de Tránsito le correspondía dirigir y vigilar el tránsito en las calles, caminos y calzadas del Distrito Federal, en tanto que a la Jefatura de Policía el orden y la tranquilidad pública, la prevención de delitos, el auxilio al Ministerio Público en la persecución de delitos, la protección de las personas y sus propiedades, el respeto a las buenas costumbres, la aprensión de delincuentes *in fraganti*, y el auxilio a la autoridad administrativa en la forma que lo señalare el Jefe del Departamento.

En lo referente a los servicios públicos correspondía al Jefe del Departamento definir si éstos quedaban confiados a la administración o si se debían concesionar, en caso de lo segundo, el Departamento fijaba las normas conforme a las cuales se debía prestar dicho servicio. El servicio público que fuese confiado a un particular tenía que sujetarse a las siguientes obligaciones: 1) A prestarlo de manera uniforme y continua. 2) Ofrecerlo a todas las personas que lo solicitasen, salvo en los casos que así fuese señalado en los ordenamientos específicos para la prestación del mismo. 3) Declarar expresamente la aceptación de las disposiciones que se fijasen para la prestación del servicio y de las cláusulas de los contratos, reconociendo en todo momento al Departamento del Distrito Federal la facultad de decretar la revocación del permiso, autorización o licencia y la de rescindir administrativamente el contrato para la prestación del servicio. 4) Prestarse conforme a las bases y las tarifas que el Departamento aprobara. 5) Otorgar la garantía suficiente que asegurase al Departamento la prestación del servicio y el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos o del incumplimiento de los contratos. 6) El acatamiento de las disposiciones de la autoridad para subsanar las deficiencias del servicio. 7) En los casos de resolución de un contrato o revocación de un permiso, el Departamento podía intervenir la administración del servicio para evitar su suspensión o publicar una convocatoria para que alguien más se hiciera en forma definitiva, y 8) La especificación de los términos de la revocación, la fecha de terminación y las condiciones para su prórroga.

En materia de policía se publicó en noviembre de 1941 el *Reglamento de la Policía del Distrito Federal* con el objeto de delimitar sus deberes y atribuciones⁹⁷. En diciembre del mismo año se publicó el *Reglamento de la Policía Preventiva del*

⁹⁷ Departamento del Distrito Federal. 12 de noviembre de 1941. *Reglamento de la Policía del Distrito Federal*. Diario Oficial de 4 de diciembre de 1941. El 14 de marzo de 1944, se publicó el *Decreto que reforma el artículo 36 del Reglamento de Policía del Distrito Federal*, referente al personal de carrera.

*Distrito Federal*⁹⁸, que entre sus atribuciones estaba la vigilancia del movimiento de pasaje en las estaciones de ferrocarriles y autobuses, tomando nota sobre sus placas y lugar de procedencia; evitar que los menores y los adultos viajaran colgados en el exterior de los autobuses, camiones de carga, tranvías y otros vehículos; e intervenir en cualquier suspensión inmotivada en el tránsito de los vehículos que entorpecieran la circulación. En este reglamento ya no se consideraba a los policías de tránsito como parte del personal de línea de la corporación y sólo aparecen los cuerpos motorizados. Este mismo año se crea la caja de previsión de la policía del Distrito Federal⁹⁹.

Por problemas a la escasez de hule y para poder realizar economías se decretó en abril de 1943 la restricción del tránsito de automóviles en las localidades de la República que tuviesen más de 30 mil habitantes¹⁰⁰, conforme al censo de población de 1940. Quedando exceptuados de dicha restricción los automóviles de los cuerpos diplomáticos y consulares, servicios militares, de policía, correos y telégrafos, ambulancias, cuerpo de bomberos, agencias funerarias, médicos cirujanos, parteras y vehículos de servicio de las empresas de transporte de pasajeros y carga, así como los de sitio y ruleteros. En junio del mismo año se extendió la restricción a todos los automóviles en circulación, menos a los anteriormente señalados, además de los médicos veterinarios, inspección fiscal, los transportes escolares, y los de servicio de las empresas de transporte de pasajeros y carga¹⁰¹. Disposición que se cancelaría en agosto de 1945 por considerarse innecesaria la continuación de dicha disposición¹⁰².

Los vehículos debían descansar una vez a la semana, mediante calcomanías de colores adheridas a los parabrisas. Siendo la infracción de 100 pesos por la primera vez, 500 por la segunda y cancelación de la circulación por la tercera.

⁹⁸ *Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal*. Diario Oficial del 4 de diciembre de 1941. El 25 de abril de 1942 en el Diario Oficial se publicó el *Decreto que deroga el artículo 39 del Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal*, referente al personal de parques y jardines.

⁹⁹ *Departamento del Distrito Federal. 31 de diciembre de 1941. Ley que crea la Caja de Previsión de la Policía del Distrito Federal*. Diario Oficial de 9 de enero de 1942. El 16 de febrero de 1943 se publicó el *Decreto que reforma el artículo 243 del Reglamento de la Policía Preventiva*, sobre los procesados absueltos. El 30 de diciembre de 1944 se publicó el *Decreto que reforma el artículo 37 del Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal*, referente a los empleados de la policía que no podían ser removidos libremente por el Jefe de la Policía. El 8 de mayo de 1945 se publicó el *Decreto que reforma el artículo 214 del Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal*, mediante el cual se señalaba la ubicación de los policías sueltos por estar bajo procesos derivados de las tareas policiales. El 25 de mayo de 1949 se publicó el *Decreto que adiciona el artículo 37 del Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal*, mediante el cual se autoriza al Jefe de la Policía a remover libremente al personal de la Policía de Tránsito y del Escuadrón Motorizado.

¹⁰⁰ *Decreto que restringe el tránsito de automóviles en el Distrito Federal y localidades de la República que tengan más de treinta mil habitantes*. Diario Oficial de 17 de abril de 1943.

¹⁰¹ *Decreto que establece restricciones para el tránsito y circulación de automóviles*. Diario Oficial de 2 de junio de 1943.

¹⁰² *Decreto que deroga las disposiciones de los de 13 de abril y 17 de mayo de 1943 y 6 de junio de 1944, que establecieron restricciones para el tránsito y circulación de automóviles en el país*. Diario Oficial del 25 de agosto de 1945.

Destaca la publicación de un aviso en la prensa diaria del 23 de septiembre de 1943, mediante la cual la Dirección General de Tránsito acuerda sobre las paradas únicas y obligatorias de los autocamiones de pasajeros en el Distrito Federal para dar cumplimiento al artículo 36, inciso "n" del reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, en el que se definían las paradas fijas en la Calzada de Tlalpan, Niño Perdido, Viaducto Piedad, Coyoacán, Insurgentes, Paseo de la Reforma, Calzada de Guadalupe, Avenida Oaxaca, Durango, Veracruz, Tacubaya, Jalisco, Revolución, 1° de Mayo, Mixcoac, Sagredo y San Ángel¹⁰³

Durante estos años, el gobierno de la ciudad tuvo los siguientes gobernantes: Gobernadores del Distrito Federal: Gonzalo G. de la Mata, 7 de abril de 1917; César López de Lara, 4 de mayo de 1917; Alfredo Breceda, 22 de enero de 1918; Arnulfo González, 21 de agosto de 1918; Alfredo Breceda, 21 de enero de 1919; Benito Flores, 27 de febrero de 1919; Manuel Rueda Magro, 28 de marzo de 1919; Manuel Gómez Noriega, 7 de mayo de 1920; Celestino Garza, 7 de julio de 1920; Ramón Ross, 25 de octubre de 1923; Abel S. Rodríguez, 15 de diciembre de 1923; Ramón Ross, 11 de febrero de 1924; Francisco Serrano, 21 de junio de 1926; y Primo Villa Michel (quedó al frente del gobierno, como Secretario General Encargado del Despacho, desde el 20 de junio de 1927 hasta el 30 de noviembre de 1928). Jefe del Departamento del Distrito Federal: José Manuel Puig Casauranc, 1° de enero de 1929; Crisóforo Ibáñez, 3 de julio de 1930; Lamberto Hernández Hernández, 8 de octubre de 1930; Enrique Romero Courtade, 16 de octubre de 1931; Lorenzo L. Hernández, 27 de octubre de 1931; Vicente Estrada Cagigal, 25 de enero de 1932; Enrique Romero Courtade, 18 de agosto de 1932; Manuel Padilla, 26 de agosto de 1932; Juan G. Cabral, 5 de septiembre de 1932; Aarón Sáenz, 16 de diciembre de 1932; Cosme Hinojosa, 18 de junio de 1935; José Siurob, 4 de enero de 1938; Raúl Castellanos, 24 de enero de 1939; y Javier Rojo Gómez, 1° de diciembre de 1940¹⁰⁴.

3. La normatividad de los transportes 1911 - 1946

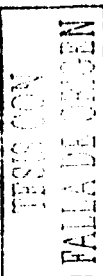
3.1 El reglamento de circulación para la Ciudad de México de 6 de agosto de 1913¹⁰⁵

Este reglamento daba las disposiciones generales a las que se tenían que someter todos los vehículos, en el Distrito Federal. Entre éstas destacaba la definición de los vehículos que incluye a todos aquellos que tengan ruedas con

¹⁰³ Acuerdo sobre paradas únicas obligatorias de autocamiones de pasajeros. En *Leyes y reglamentos sobre comunicaciones y transportes*. Tomo II. 1982. pp. 459 a la 467.

¹⁰⁴ Op. Cit., *México a través de los informes presidenciales. La ciudad de México*. Tomo 16. Volumen III. pp. 9, 85, 163, 253, 315, 399, 451 y 475.

¹⁰⁵ Reglamento de circulación para la Ciudad de México. Diario Oficial del 6 de agosto de 1913.



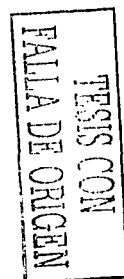
excepción de los tranvías y los coches de los niños. En el caso de los conductores esta clasificación incluía a los jinetes, cocheros, *chauffeurs*, ciclistas, motociclistas y motoristas, que en ningún caso podían ser menores de diecisiete años.

La conducción de los vehículos debía ser por el lado derecho y sólo pasar al izquierdo para rebasar. Si se tenía que dar vuelta en alguna calle, ésta debía hacerse manteniéndose sobre el lado derecho. Los coches detenidos podían quedar también del lado derecho con el freno puesto; estaba prohibido que la marcha fuese detenida en el carril izquierdo o en las bocacalles interrumpiendo el tránsito. En caso de tener que hacer alto en algún templo, escuela, hotel, teatro, etcétera, debía ser únicamente por el tiempo estrictamente necesario para dejar o recibir carga o pasaje. Frente al Café Colón se podía estacionar pegado a la guarnición. En la Avenida San Francisco no estaba permitido estacionarse, sólo el tiempo necesario para que subiera o bajaran las personas. Los vehículos de alquiler podían estacionarse exclusivamente en los lugares asignados por la autoridad. Ninguna persona estaba autorizada a viajar en el pescante con el cochero, salvo la policía.

Los conductores que circularan cercanos a las paradas de los tranvías debían detener o disminuir su marcha para evitar atropellar al pasaje que estuviese bajando o subiendo de los carros. Los tranvías debían llevar un letrero para anunciar cuando su carro estuviese lleno que dijera "Carro Completo", si a pesar de esto alguien quisiera subir el chofer debía entregar a la policía al contraventor. En caso de que el chofer ignorara esta disposición, la policía anotaría los datos del vehículo para reportarlo. Los automóviles no podía circular con los escapes abiertos haciendo un exagerado ruido, la multa por esta falta era de veinticinco pesos. Los automóviles no podía circular en reversa, no debían llevar cadenas en las llantas. Los conductores de bicicletas y motocicletas no podían llevar consigo a ninguna persona.

En materia de señales, los automóviles debían estar provistos de bocinas o sirenas. Los tranvías, coches y carros llevaban timbre o bocina de pie, y las bicicletas o motocicletas timbre o bocina de mano. El uso de éste debía ser para avisar de algún peligro, sin abusar del mismo. No estaba permitido usar palabras obscenas para alertar peligro. Cuando se frenase o diera vuelta en alguna calle se debía hacer señales con la mano o el látigo. Por las noches se tenía que transitar con luces blancas al frente y linternas de color rojo en la parte posterior.

En cuanto a la preferencia del paso estaban los carros de la policía, los bomberos, las ambulancias, del correo y de reparación de los tranvías. La velocidad en las calzadas era de treinta kilómetros por hora, y en las calles al trote regular de los caballos, y los automóviles a diez kilómetros por hora. En el caso del cuidado de los animales de tiro o silla, éstos debían ser tratados bien, no podían dejarse abandonados o sueltos en las calles; los jinetes o cocheros tenían prohibido circular sin las manos en las riendas; que animales enfermos se usaran para trabajar, que se les sobrecargase, o pegase de forma innecesaria y cruel.



En el caso de los peatones, no debían estar leyendo el periódico mientras caminaban para evitar accidentes; los ciegos tenían que esperar la ayuda de la policía para cruzar las calles, hasta que el policía marcara el alto se podía atravesar y sólo en las esquinas. Los conductores de vehículos debían estar muy pendientes al manejar para no atropellar a los peatones.

Por último, para dar cumplimiento a este ordenamiento el gobierno del Distrito Federal estableció un servicio de policía especial de tráfico a la que los conductores de toda clase de vehículos debían respetar.

3.2 El reglamento de tráfico para el Distrito Federal del mayo de 1918 ¹⁰⁶

Con este reglamento se inició la normatividad de transportes de pasajeros y carga en el gobierno Constitucional de Venustiano Carranza. Este ordenamiento consta de tres secciones: la primera de once capítulos, la segunda de un capítulo y la tercera de ocho capítulos, con un total de 195 artículos, más un capítulo de transitorios, con cuatro artículos.

Este documento consideraba que los carruajes, según el destino que se les diera, se dividían en: públicos, de alquiler, particulares y oficiales. "Son carruajes públicos, los que hacen viajes regulares entre distintos puntos de la ciudad o entre ésta y otros lugares del Distrito Federal, tomando y dejando pasajeros o cargas en estaciones determinadas o en el trayecto que recorran.

"Son carruajes de alquiler, aquellos vehículos cuyos servicios se arriendan o alquilan para el transporte de mercancías o pasajeros, contratando el servicio por viaje o por horas, sin tener itinerarios fijos, ni tomar ni dejar habitualmente pasajeros o cargas en estaciones en el trayecto que recorran.

"Son carruajes particulares, los que se destinan al uso de una familia, sociedad, o compañía, que no los emplee para arrendarlos o alquilarlos, sino para transporte de los dueños, invitados o empleados de los mismos, sus mercancías, efectos o equipajes"¹⁰⁷.

Los carruajes, a su vez, estaban divididos por su forma de tracción en: de mano, animal y mecánica. Todos los vehículos para poder circular en el Distrito Federal debían inscribirse en la Sección de Tráfico del Ayuntamiento del Municipio en donde se radicara, para que se les entregara una placa y permiso de circulación conforme al tipo y modalidad de cada carruaje y pagando los derechos correspondientes. Una vez inscritos en el registro no estaba autorizado alterar o modificar su estructura, ni la clasificación con la cual se había registrado en la licencia de circulación sin la autorización correspondiente. Si por algún motivo

¹⁰⁶ Reglamento de tráfico para el Distrito Federal. Diario Oficial de 2, 3, 4, 6 y 7 de mayo de 1918.

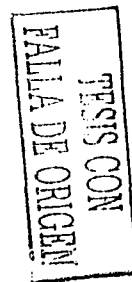
¹⁰⁷ *Ibid.*, Artículo 2°.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

fuese vendido o retirado de la circulación un vehículo se debía notificar a la autoridad para que ésta modificara los datos del registro. En caso de vehículos extranjeros, en un plazo máximo de quince días, debían dar aviso a la Sección de Tráfico y pagar los derechos.

En caso de vehículos "que por su estructura, estado de conservación o de limpieza desdiga de la cultura de la capital, sea contrario a la higiene o a la seguridad de las personas u ofrezca peligro por el estado de su mecanismo a partes integrantes¹⁰⁸", incluyendo las mulas, era detenido y remitido al corralón, en cuyo caso se debía pagar una fianza, se liberaba el vehículo para que se reparara, y se volvía a presentar ante la autoridad y se regresaba el importe de la fianza; cuando después de pagada la fianza estuviese circulando sin haberse llevado a reparar, era nuevamente remitido al corralón y se exigía una nueva fianza y la compostura de los daños para poder volver a circular y, entonces, se regresaba el importe de la fianza.

El uso de anuncios en los vehículos estaba permitido siempre y cuando estuviesen conforme a los usos y costumbres de los comercios. Los conductores no debían llevar ningún tipo de objeto para defensa que pudiese causar daños a los niños que se subían o intentaban subirse a los coches. Los conductores de todo tipo de vehículos debían presentarse con ropas adecuadas según su clase, profesión u oficio y así como con un buen aseo personal ya que de contravenir esta disposición podían ser castigados con 30 días de suspensión de su licencia, y en caso de reincidencia hasta la suspensión definitiva de la misma. En el perímetro de la Ciudad de México no estaba permitida la circulación de ningún vehículo tirado por otros animales que no fuesen caballos o mulas, en caso de ser necesaria la utilización de otros animales se debía solicitar un permiso especial a la Sección de Tráfico.



Los vehículos debían estar provistos de las placas de identificación, de frenos acordes a la velocidad y peso del vehículo, luces blancas delanteras y rojas posteriores que deberán estar encendidas desde la puesta hasta la salida del sol y claxon. Durante la lluvia estaba autorizada la colocación de cadenas en las llantas, mismas que debían retirarse en cuanto cesara la lluvia, aunque el pavimento estuviese mojado. Los motores de los automóviles debían estar provistos de aparatos que disminuyeran el ruido, si por alguna circunstancia dichos automóviles no tenían amortiguamiento de ruido, no podía circular en el centro de la ciudad, ni en las plazas. El uso de combustibles y aceites en los automóviles no debían producir exagerado humo y malos olores, pues este defecto se castigaba con una multa.

Los vehículos movidos por fuerza animal no podían ser amarrados en la vía pública, no estaba permitido darles de comer en las calles, el cochero no tenía permitido separarse del tronco de caballos o mulas sin que alguien se quedase vigilando a los animales, y los cambios de tiro no se podían hacer en la vía

¹⁰⁸ *Ibid.*, Artículo 14.

pública. Los vehículos movidos por fuerza humana, debían estar provistos de una placa de circulación; de una luz que permitiera verlos durante las noches; que la visibilidad del conductor sea total, que su estructura no fuese mayor a 2 metros de largo por 1.20 de ancho; estos quedaban restringidos a las calles secundarias y sin posibilidad de circular en el centro de la ciudad, los conductores de estos vehículos en ningún caso podían ser menores de dieciocho años, les estaba también prohibido circular en las banquetas, parques y paseos. Los coches de particulares podían decidir lo más conveniente "dentro de los usos establecidos, sin más limitación que la impuesta por el buen gusto y la cultura de una ciudad civilizada"¹⁰⁹, debiendo llevar las placas y la licencia que autoriza la Sección de Tráfico.

En el caso de los automóviles y coches de alquiler, debían llevar fijada a la vista del público la tarifa aprobada por el Ayuntamiento mediante el sello que lo acreditaba. En los coches de alquiler estaba prohibido fumar cuando tuviesen pasaje. No estaba autorizado el viaje de ningún acompañante en el pescante que no fuese autorizado por el municipio, en cuyo caso éste no podía estar después de la puesta del sol. El acompañante autorizado podía estar todo el día siempre y cuando viajara en el asiento contiguo al del cochero. No estaba permitido colocar maletas o equipaje de mano en el pescante, éstos tenían que ser transportados en el interior del coche. En el horario de comida, debían dejar al pendiente del coche a una persona y no más de dos carros. Los conductores estaban obligados a subir o bajar la capota a petición del usuario, siempre y cuando la solicitud no fuese una petición injustificada. En el caso de desperfecto del carro en el trayecto del viaje, el pasajero puede abandonar el carro pagando únicamente el tiempo ocupado por él hasta el momento del desperfecto. A los conductores les estaba prohibido circular en las horas de mayor tráfico sin pasaje, debiendo estar estacionados en los lugares autorizados, en tanto eran abordados por un pasajero.

Por su parte, los dueños de carros de alquiler debían notificar a la Sección de Tráfico la información sobre las altas y bajas de sus conductores. Los conductores de automóviles o carruajes de alquiler no podían negar el servicio a menos que no tuviesen suficiente gasolina para prestarlo o los cocheros fuesen al cambio del tronco de mulas o a retirarse a su pensión. Los cocheros podían negar el servicio a personas en estado de ebriedad, andrajosas, en estado visible de enfermedad, repugnante o contagiosa, o a "personas que dan la apariencia de quererlos para asuntos contrarios a las leyes o a la moral"¹¹⁰. Los conductores de los vehículos debían estar aseados y con su uniforme. Éstos debían avisar al pasaje que revisarían el carro para no dejar objetos olvidados. Los coches de alquiler tirados por fuerza animal eran de varias clases o banderas, según el estado en el que se encontraban, debiendo portar la placa de autorización y colocando los números que le correspondieren con caracteres de seis centímetros colocados en el centro del cristal de los faroles, en el interior del vehículo y en la parte posterior con el color de la bandera autorizada.

¹⁰⁹ *Ibid.*, Artículo 59.

¹¹⁰ *Ibid.*, Artículo 59.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En este ordenamiento también están señalados los tipos de licencia para conducir toda clase de vehículos. En general las licencias eran para carrero, conductor de vehículos tirados por animales pero que no llevan pasaje; cochero, para todo tipo de carruajes tirados por animales que si deseaban llevar personas tenían que pasar un examen especial para lograr la autorización; *chauffeur* mecánico, para conducir todo tipo de vehículos mecánicos; automovilista, habilitado para conducir su propia máquina, pero no como medio de vida; motociclista, capacitado para conducir motocicletas.

En materia de vías públicas se señalaba la obediencia a los Agentes de la Autoridad o del Tráfico, la observancia a las señales de tránsito, las reglas de tráfico, y para facilitarlos; las reglas de las personas que transitaban sobre las calles y para los que estaban aprendiendo a conducir vehículos y animales, las restricciones de tráfico, los paraderos de los vehículos. Para sancionar este ordenamiento la Oficina de Tráfico estaba compuesta por el Director General, 2 Jefes de Tráfico, 4 Jefes de Grupo, 35 vigilantes en motocicleta, 2 peritos para examinar *chauffeurs*, y 1 perito para inspeccionar carruajes, bestias de tiro y policías auxiliares que fuesen necesarios.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.3 Bando de policía del 16 de abril de 1925

Durante la gestión de Plutarco Elías Calles se publicó un bando de policía que buscaba levantar un registro de conductores de vehículos de alquiler que permitiera a la Inspección General de Policía del Distrito Federal información que facilitara las investigaciones sobre el creciente número de delincuentes que hacían uso de los automóviles para delinquir y evadir la acción de la justicia. Motivo por el cual se solicitaba a los propietarios o poseedores de automóviles de alquiler que presentaran ante la Inspección General de Policía, el nombre del piloto que maneja cada uno de los coches que se tuviese, identificando la marca y el número de la licencia, dando aviso por escrito cada vez que cambiase de conductor. En caso de contravenir esta disposición, la multa era de diez a cien pesos o arresto de quince días¹¹¹.

3.4 Los procedimientos para la imposición de castigos por infracciones a los Reglamentos gubernativos de policía y tráfico del 15 de abril de 1929

José Manuel Puig Casauranc, Jefe del Departamento del Distrito Federal, emitió un acuerdo por medio del cual designó a las personas encargadas de imponer castigos por infracciones a los reglamentos gubernativos, de policía y tráfico, a los habitantes que no fuesen responsables de hechos que ameritaran consignación

¹¹¹ *Bando de policía previniendo que todos los propietarios o poseedores de automóviles, deberán dar los nombres de los pilotos que manejan cada uno de sus coches.* Diario Oficial de 16 de abril de 1925.

ante autoridades judiciales, así como de los procedimientos para la imposición de los castigos.

Para tales efectos, el Jefe del Departamento del Distrito Federal delegó la facultad para imponer castigos administrativos en los Jueces Calificadores y en los Delegados, siendo atribución de los Jueces Calificadores la aplicación de castigos de carácter administrativo, a los infractores de los Bandos de Policía y Buen Gobierno, Reglamento de Tráfico y la calificación primera de los detenidos que no ameriten autoridad judicial. En el caso de los Delegados, la facultad delegatoria estaba sólo en la aplicación de los Bandos de Policía y Buen Gobierno en los asuntos que se desarrollaran en su jurisdicción administrativa, remitiendo lo relativo al Reglamento de Tráfico a la Jefatura de Tráfico. Las infracciones en materia económica debían ser cobradas por la Tesorería General del Departamento y las penas en las que se determinase arresto se purgaban en la Penitenciaría del Distrito Federal¹¹².

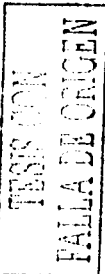
3.5 El reglamento para líneas de camiones del Distrito Federal del 30 de noviembre de 1929

Mediante esta normatividad se señalaba que "toda empresa o particular tiene derecho para solicitar y obtener del Departamento del Distrito Federal, autorización para servicio de tráfico en camiones para pasajeros, en las rutas establecidas o por establecer en el Distrito Federal, ..." ¹¹³, siempre y cuando se tramitara ante la Oficina de Tráfico y fuese firmado por el Secretario General del Departamento del Distrito Federal. Los propietarios de autocamiones debían organizarse en Cooperativa General o Agrupaciones Gremiales, nombrando un representante. Una vez con el permiso, el tiempo en el que debían poner en circulación las unidades era de tres años, con vehículos con capacidad de quince asientos.

En caso de aumento de pasaje en la línea, se debía mejorar su oferta sustituyendo los vehículos por unidades de mayor capacidad para evitar el congestionamiento del tráfico, siendo el máximo autorizado para éstos de 40 plazas. Si a pesar de estas decisiones se requirieran más vehículos para satisfacer la demanda, la autoridad podía autorizar que las líneas que tuviesen exceso de parque vehicular pasaran sus sobrantes a las Sociedades Cooperativas y Agrupaciones Gremiales en el entendido que dichos cambios quedarían sujetos a la línea o Cooperativa que recibiese el aumento.

¹¹² Acuerdo por el cual se establece el procedimiento que deberá observarse en la imposición de castigos por infracciones a los reglamentos gubernativos de policía y tráfico. Diario Oficial del 15 de abril de 1929.

¹¹³ Reglamento para las líneas de camiones de Distrito Federal, expedición de permisos de ruta y establecimiento de nuevas líneas. Diario Oficial del 30 de noviembre de 1929. Artículo 1°.



En caso de que fuese necesario crear una nueva ruta se daba preferencia a los vehículos sobrantes de las demás rutas existentes para su conformación en los términos ya descritos. Para verificar la necesidad de nuevos servicios se formaba una comisión integrada por la autoridad, un representante de las rutas existentes y un representante del público, dándose preferencia para otorgar los permisos en las Sociedades Cooperativas y en las Agrupaciones Gremiales de Camioneros hasta completar el número de permisos autorizados para cada organización. Las personas no podía tener más de cinco permisos para prestar servicio de ómnibus de pasajeros.

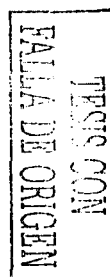
Los permisos de ruta podían ser cancelados por no tener los vehículos en circulación en los tres años siguientes a la autorización; por tener una persona más permisos de los autorizados y así evitar cualquier tendencia monopólica; y porque los beneficiarios de las autorizaciones de ruta los vendan o cedan a empresas extranjeras o sociedades anónimas.

3.6 El Reglamento de tránsito en el Distrito Federal del 30 de junio de 1933

Este ordenamiento contiene 258 artículos y 4 transitorios. El objeto de este ordenamiento era el establecimiento de las bases y requisitos a que debía sujetarse el tránsito de peatones, vehículos y semovientes en las vías públicas del Distrito Federal. Las vías públicas comprendían las plazas, calles y paseos de la población; las calzadas, los caminos públicos, los puentes y demás infraestructura, así como los canales y lagos en los que se navegara. Quedando la responsabilidad en la aplicación de este ordenamiento en manos de la Oficina de Tránsito y de la Oficina Central Calificadora de Infracciones. En cuanto a la primera, estaba a cargo de un Jefe, las secciones Técnica, de Licencias y Control Vehicular, Correspondencia y Archivo y Cuerpo de Policía y Tránsito. Para coadyuvar a las tareas de la Oficina de Tránsito los médicos del Departamento y el Gabinete Dactiloscópico de Identificación de la Jefatura de Policía funcionarían como unidades de apoyo cuando así fuese necesario.

La Oficina de Tránsito tenía como atribuciones "dirigir y encauzar el tránsito en el Distrito Federal, procurando que las comunicaciones sean expeditas y seguras, y para ello, dictará todas las medidas necesarias fijando los requisitos que hayan de reunir los vehículos para que sea permitida su circulación, desde el punto de vista de la seguridad en su conducción, y aquellos indispensables para determinar el sentido de las corrientes de tránsito, la ampliación y modificación de las calles y avenidas y todas las otras que sean acordes con su objeto"¹¹⁴.

Conforme a lo dispuesto en este ordenamiento los vehículos quedaban divididos en: exentos de pago de los derechos de placa (vehículos oficiales), particulares, de alquiler, de pasajeros, de carga, de emergencia y de equipo especial movable



¹¹⁴ Reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial del 30 de junio de 1933.

(plantas de luz, remolques, etcétera). Todos estos vehículos debían estar inscritos en el Registro de la Oficina de Tránsito y tener una placa y tarjeta de circulación.

Para que los vehículos de alquiler pudieran transitar debían tener: presentación decorosa, buen estado de aseo y funcionamiento, reunir las condiciones de seguridad necesarias tanto para los ocupantes como para los peatones, tener bocina o claxon, estar provistos de velocímetro, tener fanales delanteros de luz blanca y fanales o linternas de luz roja para la parte posterior, utilizar reflectores no menores de diez centímetros de color amarillo ámbar, contar con llanta de refacción, un sistema de frenos de mano y pie, tener espejos retrovisores, limpia parabrisas, herramienta básica, marcar en lugar visible el número del sitio, fijar en el interior la tarifa autorizada, y pasar revista bimestralmente con el Comisionado de la Oficina de Tránsito.

En el caso de los autobuses, además de lo anterior, debían llevar marcado en el interior del vehículo del derrotero autorizado, el permiso de ruta, los horarios del recorrido, en el frente (iluminado) y en los costados los rótulos con el nombre de la ruta y el número económico. En el interior se debía rotular también el número económico y la capacidad máxima autorizada de pasajeros a transportar. El color de las unidades de la misma ruta los debían registrar ante la Oficina de Tránsito, mismos que debían llevarse con luces de color por la noche para su fácil identificación. El interior debía estar iluminado por las noches con luces blancas. Debían colocar letreros en los que se señalara la prohibición expresa de escupir en el piso del camión.

Las carrocerías y los acondicionamientos de los autobuses estaban sujetos a las especificaciones que fijase la Oficina de Tránsito, y que estaban relacionadas al tipo de explotación: urbano, interurbano o foráneo. Los vehículos debían ser barridos cada vez que llegasen a la terminal, desinfectados una vez al día. La visibilidad tenía que ser total, por lo que los colgajos y las calcomanías estaban prohibidas en los parabrisas y cristales laterales. El asiento del chofer debía ser totalmente independiente del de los pasajeros para que no estorbaran la maniobra del operador. Los vehículos anteriores a 1930 estaban exentos de portar luces rojas posteriores accionadas mediante freno, salvo que estos dieran servicio foráneo. Los vehículos eran inspeccionados mensualmente en sus terminales, y los que no reunieran las condiciones para dar servicio, independientemente de las sanciones impuestas a los choferes y propietarios, eran retirados de la circulación.

No estaba permitido viajar en los autobuses a personas sucias, enfermas, embriagadas, drogadas, que empleasen lenguaje soez, que alterasen el orden o provocasen riñas o discusiones. En el caso de vehículos de transporte mixto (personas y carga) se debía llevar en el toldo una reja especial para el equipaje. Quedando sujetos los autobuses foráneos a los requisitos que marcarse el Reglamento de tránsito en los caminos nacionales y en los particulares de concesión federal.

TESS CON
FALLA DE ORIGEN

En los vehículos de tracción animal también se debían satisfacer los requisitos establecidos para carros de alquiler, pero con la excepción de que en vez de dos luces rojas traseras podían traer una. El látigo empleado para los animales no podía tener partes metálicas que los lastimaran. El pescante del conductor debía estar fijo, al igual que el toldo. Los carruajes sin llantas de hule quedaban restringidos para no prestar servicio en calles pavimentadas con asfalto.

En el caso de los tranvías, además de las disposiciones específicas que otros ordenamientos pudiesen fijar, debían estar en perfecto estado de funcionamiento, tener una presentación decorosa, estar aseados, con amplia ventilación y brindar la seguridad necesaria a los pasajeros. Éstos debían contar con un timbre o silbato que anunciara su paso, tener alumbrado interior, contar con faros delanteros de luz blanca y traseros de luz roja, contar con los rótulos, iluminados por la noche, que contengan los datos de la ruta o líneas que recorra el número económico y el del carro. Era indispensable contar con espejos retrovisores en los costados del tranvía. En la parte interior debía rotularse el número económico, el del carro, y el de pasajeros que podía transportar.

En materia de licencias los choferes de automóviles, autocamiones o autobuses destinados al servicio público de pasajeros debían ser mayores de edad para obtener una licencia, tener estudios de primaria elemental, sustentar un examen de manejo, demostrar conocimientos de mecánica que le permitan hacer reparaciones sencillas. No tener antecedentes penales, no ser adicto al alcohol o a las drogas, no padecer enfermedades crónicas ni venéreas, y en el caso de los choferes de autobús, además de lo anterior, se debía tener licencia de automovilista de tres años de antigüedad. En el caso de los cocheros, éstos tenían que cumplir con los requisitos exigidos para un automovilista. A los ayudantes de los choferes de autocamiones de alquiler y ayudantes de cobrador de autobuses se les debía otorgar una tarjeta de registro e identificación expedida por la Oficina de Tránsito. "Las mujeres no podrán obtener licencia para conducir automóviles de alquiler, autocamiones ni autobuses"¹¹⁵. Durante las horas de trabajo se debía llevar consigo la licencia y portar una placa en la gorra o en la solapa con caracteres bien claros con el número y clase de autorización o credencial, o el económico de la ruta o cooperativa a la que se perteneciera para su fácil identificación.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En este ordenamiento se contemplaban las reglas que eran observadas por los peatones y pasajeros, así como las obligaciones de la Oficina de Tránsito sobre la materia. En cuanto a la señalización estaban contempladas las que debían realizar y observar los conductores de vehículos, las que debían realizar los agentes de tránsito, el uso y significado de las luces de colores, los señalamientos en las vías públicas.

Eran también materia de este reglamento las disposiciones generales de circulación de los vehículos de toda clase. En cuanto a los tranvías y los

¹¹⁵ *Ibíd.*, Artículo 64.

autobuses, éstos debían hacer la parada en los lugares fijados *ex profeso* en el recorrido, no debían permitir que ningún pasajero viajase en los estribos, salpicaderas, cofres y techos. Debían esperarse a que subiese o bajase el pasaje antes de ponerse en marcha. Los conductores de autobuses no podían fumar en las horas de trabajo, ni dejarse distraer por el pasaje, ni cambiar la ruta o hacer corte de circuito.

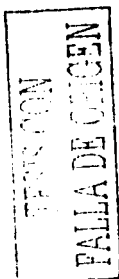
En materia de velocidad los vehículos debían circular en avenidas de intenso tránsito entre 30 y 15 kilómetros por hora, en avenidas despobladas entre 40 y 60 kilómetros por hora, en calles donde hubiese escuelas, templos, mercados, etcétera, la velocidad sería de 10 kilómetros por hora.

Los sitios en la vía pública debían ser fijados por la Oficina de Tránsito, con el número de cajones, siendo inscritos éstos en el registro de vehículos. Las solicitudes para el establecimiento de sitios se atendían en orden riguroso para evitar que alguien quisiera pedir un sitio en el lugar donde una organización lo hubiese gestionado primero. Los permisos de sitio tenían una duración de seis meses, debiéndose renovarse con cinco días de anticipación a la fecha de caducidad. Si no lo hicieran podían gestionarlo en los siguiente diez días pagando una multa, pero si no sucediese así perdían todo derecho y cualquiera podía solicitar ese espacio.

En caso de que fuese necesario modificar el lugar de esta autorización, el Departamento se reservaba el derecho de cancelación cuando las necesidades del tráfico lo exigieran o por un pésimo servicio de los concesionarios. En el caso de aumento o disminución del número de vehículos en servicio en un sitio, los movimientos debían ser notificados en la Oficina de Tránsito. En los sitios autorizados no podían trabajar más que los vehículos dados de alta. En los lugares donde estuviesen otorgados estos sitios no se podían hacer reparaciones, se debían ocupar solamente los cajones autorizados, conservar limpia la acera, fijar un disco con el número del sitio, y rotular en los vehículos el número al que pertenecían. No se podían establecer sitios a menos de 50 metros de otro.

En cuanto a las terminales de líneas de tranvías y autobuses, éstos debían cumplir con las mismas reglas que los sitios de taxis. Además de lo anterior, se debía instalar en un local adecuado la oficina del despachador, con baño y un gabinete de aseo para guardar los implementos de limpieza de los vehículos. Por su parte, el reglamento contemplaba un amplio capítulo para presentar las multas y sanciones a que se hacían acreedores los infractores de este ordenamiento¹¹⁶.

¹¹⁶ La vigencia de este reglamento permitió varias reformas: 1) *Decreto que reforma el artículo 3° transitorio del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se declaran sin efecto los anteriores ordenamientos excepto el Reglamento para líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas y establecimiento de nuevas líneas de 10 de noviembre de 1929. Diario Oficial de la Federación del 21 de febrero de 1934. 2) *Decreto que modifica el artículo 14 del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se considera a los vehículos de alquiler los que no tienen itinerario fijo y cobran por horas. Además trata sobre los vehículos de carga. Diario Oficial del 24 de agosto de 1934. 3) *Decreto que reforma el Reglamento de tránsito en el Distrito*

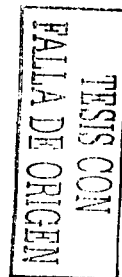


3.7 El reglamento de descanso para los trabajadores de automóviles de alquiler de 7 de diciembre de 1935

Mediante este reglamento se estableció el descanso obligatorio a los trabajadores de automóviles de alquiler mediante la conformación de cinco grupos que se identificaban con colores: verde, rojo, amarillo, azul y blanco que en ese orden debían descansar los días lunes, martes, miércoles, jueves y viernes. Sin que los días sábados y domingos hubiese restricción alguna, al igual que los días 1° de enero, 15 y 16 de septiembre y 24, 25 y 31 de diciembre, y en los días que por afluencia de turistas o festividades fuese necesario, en cuyo caso la Oficina de Tránsito del Departamento del Distrito Federal daría a conocer en su oportunidad. No se podía cambiar el color de la contraseña sin la autorización expresa de la autoridad, ni ningún vehículo que no fuese de alquiler podía portar esta contraseña.

Los vehículos que necesitasen circular para mantenimiento el día no autorizado se solicitaba un permiso de traslado que no autorizaba más que la conducción de la unidad por el chofer, cualquier persona que acompañara al chofer se daría como pasajero y entonces se aplicaría la sanción correspondiente. En caso de que el automóvil de alquiler fuese a salir del Distrito Federal durante el día de descanso podía hacerlo previa solicitud de la Organización de Choferes de Automóviles de

Federal, en el que se reforma el artículo 16 sobre el Registro de Vehículos en la Oficina de Tránsito entre los que sobresale la necesidad de inscribir en el registro los datos de la persona que maneja la unidad de servicio público de pasajeros en taxis y autobuses. Diario Oficial de 21 de febrero de 1935. 4) *Decreto que adiciona el Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se adiciona al artículo 37 y 258 sobre la revista de los vehículos de servicio público. Diario Oficial del 4 de mayo de 1937. 5) *Decreto que modifica el Reglamento de tránsito en el Distrito Federal (Sanciones por transportar personas y objetos en bicicletas)*. Diario Oficial del 30 de julio de 1937. 6) *Decreto que modifica el Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se modifican los artículos 28, sobre placas; 198, sobre estacionamiento en vías públicas; 256, sobre cobro de infracciones; 257, sobre multas y arrestos a los transgresores de este reglamento, y 258, sobre el monto de las sanciones al reglamento. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre y 28 de octubre de 1937. Acuerdo del Jefe de Departamento del Distrito Federal en materia de tránsito, mediante el cual se delimitan las atribuciones que a cada dependencia le corresponden conforme a las modificaciones al reglamento en su parte de sanciones del 15 de noviembre. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 31 de diciembre de 1937. 8) *Decreto que modifica y adiciona el artículo 256 del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se modifica el cobro de infracciones por la Tesorería. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1937. 9) *Acuerdo que modifica los artículos 17 y 75 del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se habla sobre la pérdida o deterioro de las placas, y de los permisos provisionales de licencias de conducir. Diario Oficial del 5 de junio de 1940. 10) *Acuerdo que modifica el Reglamento de tránsito vigente (Manejo autobuses)*, en el que se señala que debe tenerse licencia de automovilista con 18 meses de antigüedad como mínimo para aspirar a una licencia de chofer. Diario Oficial del 10 de septiembre de 1940. 11) *Acuerdo que modifica los artículos 28 y 30 del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, esto se refiere a la clasificación de placas y a las placas de diplomáticos. Diario Oficial del 2 de noviembre de 1940. 12) *Acuerdo que modifica el artículo 28 del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal*, en el que se señala la clasificación de las placas. Diario Oficial del 29 de noviembre de 1940.



Alquiler y con permiso de la autoridad la cual fijaría la ruta por la que se debía circular. En caso de regresar el mismo día o que el vehículo viniese llegando el día de descanso, debían recoger en la caseta de policía un comprobante en el que se fijara la hora de entrada, la fecha y la ruta a omar para llevar el automóvil a su lugar de encierro.

3.8 Reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal del 16 de noviembre de 1939

Desde su primer artículo se señala que "toda persona que llene los requisitos contenidos en este reglamento, tiene derecho a solicitar y obtener autorización del Departamento del Distrito Federal, mediante el permiso correspondiente, para establecer servicio de autotransportes, en camiones de pasajeros en las rutas establecidas o por establecer en el Distrito Federal"¹¹⁷. Entre los requisitos para la obtención del permiso era que se otorgarían solamente a los ciudadanos mexicanos que fuesen realmente trabajadores de la industria de autotransporte o que sin serlo se convirtieran en parte de ella para poder obtener el permiso. Los permisos eran otorgados a personas físicas, sin que pudiese otorgarse más de uno por persona, no siendo transferibles en ningún caso, ni por ningún motivo, por la persona a cuyo favor se hubiese expedido.

El Departamento se reservaba el derecho de modificar la ruta de servicio público de autotransportes de pasajeros de acuerdo a las necesidades de los usuarios; de modificar el número de unidades, la capacidad y las especificaciones que fuesen necesarias para los vehículos que daban el servicio de conformidad con los estudios sobre densidad de población; la influencia que los centros de actividades (culturales, económicas, etc.) pudiesen ejercer en las condiciones del tráfico; y el impacto que podía provocar la competencia desleal y ruinosa de otras rutas o medios de transporte que circularan en derroteros iguales o similares.

Para el establecimiento de nuevas rutas o de nuevos permisos, el Departamento del Distrito Federal emitía una convocatoria siempre y cuando se justificara la necesidad de otorgarlos, en cuyo caso los interesados tenían que presentar en los siguientes quince días a la aparición de la convocatoria sus ofertas, para que en el plazo de un mes la autoridad definiera quién podía obtener estos permisos, en caso de empate la decisión se realizaría conforme a un sorteo. En cada ruta autorizada debían circular vehículos con permisos individuales. No se expedían permisos si el solicitante no contrataba una Compañía de Seguros, un seguro que amparara a los pasajeros del vehículo y a terceros contra cualquier accidente, incluso el de muerte, por los daños que pudiesen causarle a las personas o a sus propiedades. El seguro era independiente de las sanciones penales que resultaren por el manejo de vehículos. La falta de seguro constituía una infracción por la primera vez y la cancelación del permiso por la siguiente.

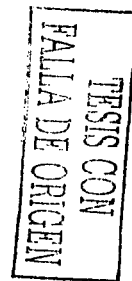
¹¹⁷ Reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de noviembre de 1939.

TESS CON
FALLA DE ORIGEN

Los permisionarios de una misma ruta de auto-camiones de pasajeros tenían la obligación de constituirse en Sociedades Cooperativas¹¹⁸, siendo sancionadas sus bases por el Departamento, previa autorización de la Secretaría de Economía Nacional, sin que se pudiesen modificar sin el conocimiento y aprobación de las autoridades competentes. Los permisionarios que no reunieran el número de miembros que establecía la ley en la materia debían presentar ante el Departamento del Distrito Federal el contrato mediante el cual se regirían las relaciones entre los permisionarios y sus trabajadores. Los permisos se renovaban cada año, mientras subsistiera la cooperativa y en caso de que no se perteneciera a ninguna, entonces éstos caducaban a los diez años.

Las cooperativas y los permisionarios individuales tenían la obligación de llevar la contabilidad de sus ingresos y egresos conforme a la clasificación de cuentas que el Departamento fijara, poniéndolos a disposición de los Inspectores o Delegados debidamente autorizados, y de rendir los informes que solicitase la autoridad.

En materia de tarifa correspondía al Departamento del Distrito Federal su autorización, que tomaba en cuenta para su fijación la distancia recorrida y la cantidad de pasaje transportado para determinar el costo según la zona o el perímetro dentro de cada Delegación. Los itinerarios, horarios y tarifas no podían ser alterados sin la autorización del Departamento del Distrito Federal, en caso de proceder estas modificaciones se debían colocar en un lugar visible dentro de la unidad con cinco días de anticipación a la modificación de la ruta. La tarifa se regía por igual para todos los pasajeros. Sin embargo, era posible autorizar tarifas especiales cuando se emitieran planillas, abonos o boletos de transbordo; para estudiantes; y para viajes especiales tomados por entero, siempre y cuando no se suprimieran corridas regulares.



Estaban exentos de pago: 1) Los Inspectores del Servicio de Autotransporte del Departamento del Distrito Federal; 2) agentes uniformados de la Policía del Departamento del Distrito Federal; 3) agentes de la Policía Judicial Federal, con su credencial respectiva; 4) carteros uniformados; 5) mensajeros de telégrafos; 6) agentes de la Policía Judicial del Distrito Federal y 7) agentes de Tránsito del Departamento del Distrito Federal. En todos los casos no podían ser más de dos personas en un mismo vehículo.

Los permisos para las Cooperativas y los permisionarios individuales se podían cancelar: 1) Porque la Secretaría de Economía Nacional retirase la autorización que le hubiese otorgado a la Sociedad Cooperativa, 2) porque se otorgase un servicio diferente al autorizada; 3) por dar servicio fuera de la ruta autorizada; 4) por suspender el servicio de forma temporal o definitiva sin autorización del Departamento; 5) por incumplimiento de horarios y tarifas; 6) porque se vendan, traspasen o sustituyan las unidades sin autorización del Departamento; 7) porque

¹¹⁸ *Ley general de sociedades cooperativas*. Diario Oficial del 15 de febrero de 1938, y el *Reglamento de la Ley general de sociedades cooperativas*. Diario Oficial de 1° de julio de 1938.

no se preste el servicio en el plazo fijado por el permiso; 8) por falsedad de declaraciones en cuanto a los datos solicitados por la autoridad; 9) porque se tratara de enajenar o se enajenaran los permisos; 10) por violaciones a las disposiciones del Reglamento de Tráfico; 11) por la falta de atención a las quejas de los usuarios del servicio; 12) por no notificar a la autoridad en los siguientes cinco días de la admisión de nuevos socios en la Cooperativa; 13) por aumentar o disminuir el número de vehículos en la ruta autorizados; 14) por no expulsar a miembros de la Cooperativa a los que se les haya comprobado malas costumbres o hechos delictuosos que el Departamento hubiese solicitado su baja; 15) porque se descubriera a un permisionario queriendo obtener o que obtuviese un permiso por interpósita persona; 16) porque los permisionarios se negaran a constituirse en Cooperativa cuando tuviesen el número de miembros necesarios para su conformación; 17) porque los permisionarios no exhibieran ante el Departamento el contrato de trabajo celebrado con sus empleados; 18) por carecer de seguro 19) por no sustituir el vehículo por otro cuando por su estado lo ordenara la autoridad y 20) por las causas que a juicio de la autoridad también ameritasen la cancelación de los permisos.

Por último, para todos los trámites, relativos a la expedición, renovación y cancelación de permisos; y para fijar los itinerarios, horarios y tarifas, estaba la Oficina de Tránsito del Departamento del Distrito Federal.

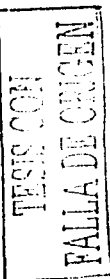
3.9 El Reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal del 29 de noviembre de 1940¹¹⁹

El reglamento que nos ocupa tuvo importantes modificaciones con respecto al anterior. En primer lugar se definió al autotransporte de pasajeros como el medio por el cual los vehículos se desplazaban por medio de motores eléctricos o de combustión interna, y rodados en el pavimento sin necesidad de rieles. Este servicio sólo estaba permitido a las personas físicas o morales que cumplieran con los requisitos de este ordenamiento.

En el caso de las personas físicas sólo podían obtener un permiso expedido a su nombre. En las rutas de servicio de nueva creación podían acceder los particulares siempre y cuando en esta ruta no se conformara el número de permisionarios necesario para la formación de una Cooperativa. En el entendido de que una vez que éstos completaran el número debían constituirse en Cooperativa, cancelándose los permisos individuales y poniendo a nombre de la Cooperativa los permisos de que se háyase formada.

Las rutas que se establecieran en lo sucesivo en el Distrito Federal serían prestadas por sociedades cooperativas de intervención estatal o de participación estatal, debidamente acreditadas en el Registro Nacional de Cooperativas, e

¹¹⁹ *Reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 29 de noviembre de 1940.



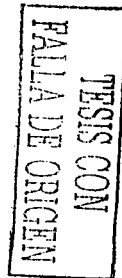
integrada por trabajadores de la industria de autotransporte o personas interesadas en participar en el mismo. Las sociedades cooperativas que recibiesen en administración unidades productoras, bienes o créditos del Gobierno Federal o del Departamento del Distrito Federal, se organizaban como sociedades de participación estatal y su funcionamiento quedaba regido por la Ley General de Sociedades Cooperativas. Éstas debían integrar una Federación que tramitara sus asuntos ante el Departamento del Distrito Federal, siendo el único órgano de relación entre esta dependencia y sus afiliados.

El otorgamiento de permisos expedidos a favor de las sociedades cooperativas, en las rutas de nueva creación, estaba sujeto a: 1) Presentar solicitud por escrito manifestando su intención; 2) que la cooperativa contara con los vehículos y los permisos necesarios para la prestación del servicio; 3) que los miembros de la sociedad que manejen los fondos de la misma, hubiesen caucionado su manejo en los términos exigidos por la Ley de Cooperativas; 4) que la sociedad pudiese comprobar que tiene contratado un seguro contra cualquier riesgo, por los daños que se pudiesen ocasionar en las personas o sus propiedades y 5) la presentación del proyecto sobre los itinerarios, horarios y tarifas para ser analizados por el Departamento del Distrito Federal.

Los permisos otorgados a las personas físicas o morales no podían ser traspasados o enajenados. Los permisos otorgados a las sociedades cooperativas debían ser refrendados cada cinco años y los permisos a favor de las personas físicas debían ser renovados de manera anual. La invitación para participar en las nuevas rutas estaba condicionada a la aparición de la convocatoria en donde se fijaban las bases para las personas físicas o morales interesadas en participar.

El Departamento se reservaba el derecho de modificar las rutas de servicio público de autotransportes de pasajeros de acuerdo a las necesidades de los usuarios; el número de unidades, la capacidad y las especificaciones que fuesen necesarias para los vehículos que debían dar el servicio de acuerdo con los estudios sobre densidad de población, la influencia que los centros de actividades (culturales, económicas, etc.) pudiesen ejercer en las condiciones del tráfico; y el impacto que pudiese provocar la competencia desleal y ruinosa de otras rutas o medios de transporte que circularan en derroteros iguales o similares.

En relación a la tarifa, tarifas especiales, exenciones de pago –salvo la modificación que en vez de dos fuesen cuatro los que pudiesen viajar por cada autobús sin pago- , los motivos de la cancelación de concesiones no sufrieron modificación -excepto la realización de actos o utilización de los vehículos para impedir el libre tránsito y la cancelación del permiso por muerte del permisionario y su renovación a favor de la persona que se hiciera cargo total o parcial de quienes dependieran económicamente del fallecido- con respecto al reglamento anterior, por lo que no nos detendremos a volverlo a explicar.



El cambio propuesto por la autoridad generó grandes inconformidades entre los transportistas, quienes promovieron un juicio de amparo por medio del cual lograron la suspensión del acto reclamado. La autoridad consideró conveniente detuvo sus efectos por el término de un año, en tanto la Comisión Intersecretarial del Tránsito y de los Transportes en el Distrito Federal presentaba las bases de reorganización y funcionamiento de los medios de transporte y a que la resolución sobre la aplicación del reglamento estaba subordinada a los resultados de los estudios realizados por esta Comisión¹²⁰.

3.10 El decreto para el establecimiento de nuevas líneas de transporte de pasajeros y la modificación de las existentes del 15 de septiembre de 1941¹²¹

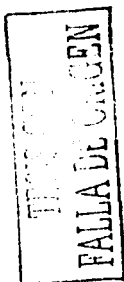
Derivado de la suspensión del reglamento del 15 de noviembre de 1940 la Comisión recomendó diversas medidas tendientes a resolver los asuntos más apremiantes del servicio público de pasajeros, por lo que el Presidente Manuel Ávila Camacho expidió un decreto encaminado a atender las necesidades más apremiantes expuestas por dicha Comisión. Las medidas estaban encaminadas a aumentar la capacidad de transportes de las líneas existentes; ofrecer servicio en los lugares en donde la ciudad estuviese mal comunicada; disminuir en lo posible las afectaciones a las líneas existentes que se tuviesen que hacer por motivo de la autorización de nuevas líneas; y modificar las condiciones del tránsito que permitieran un mejor servicio público de transporte de pasajeros.

Para dar cumplimiento a dichas medidas se autorizaba al Departamento del Distrito Federal para que:

- 1) Modificara las rutas de aquellas líneas en las que los vehículos viajaban de vacío en los tramos finales de su recorrido, suprimiendo dicho tramo final y formando circuitos que ligasen las rutas de entrada y de salida en las calles del centro, acortando con esto los recorridos, los tiempos de viaje, la capacidad de las unidades y la frecuencia de paso conforme a las características de la ruta.
- 2) En el aumento de la capacidad se debía considerar la compatibilidad de estos vehículos con las características físicas del recorrido, pero conservando en todo momento la comodidad, seguridad e higiene del servicio público. En cuanto al número necesario de unidades era fijado conforme a una necesidad de servicio de 150% en las horas de máxima demanda. Entre los criterios para aumentar el parque vehicular en una ruta estaba el que fuesen trasladados a las rutas que exigiesen mayor número de unidades las que su porcentaje de ocupación en las horas de máxima demanda fuese inferior al 125%. Si a pesar de estas medidas seguían faltando unidades, entonces se podían autorizar nuevos permisos o el

¹²⁰ Decreto que suspende durante un año los efectos del reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 1° de marzo de 1941.

¹²¹ Decreto que concede autorización para establecer nuevas líneas de transporte de pasajeros y modificar las existentes, en el Distrito Federal. Diario Oficial del 15 de septiembre de 1941.



establecimiento de una nueva línea. En el caso de líneas sobrepuestas de trolebuses y camiones en arterias con doble circulación se autorizaría el uso de la ida y vuelta en estas arterias hasta donde la vialidad lo permitiera y los sentidos únicos, necesarios aunque se sobrepusieran las rutas buscando en la medida de lo posible que los destinos fuesen distintos para evitar al máximo la competencia desleal y ruinosa. En caso de que quien ofreciese el servicio en una ruta no estuviese en posibilidad de cubrir la demanda, entonces el Departamento podía autorizar la sobre posición de una nueva línea para satisfacer la demanda, y

3) Las autorizaciones de nuevos permisos sobre las líneas existentes se podían otorgar únicamente a los ciudadanos mexicanos propietarios de la línea, los trabajadores de la misma de manera preferente o nuevos interesados en la prestación del servicio, quienes debían garantizar a satisfacción del Departamento que podían ofrecer el servicio en los términos de seguridad, higiene, eficiencia, con personal educado, de correcta presentación y que se disponía de la capacidad económica necesaria. Las nuevas líneas se autorizarían cuando la línea existente no cubriera con los requisitos de los reglamentos; cuando se tratase de ligar un barrio o zona poblada con el centro de la ciudad o entre sí; y cuando éstas estuviesen a un kilómetro de diferencia entre sí.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.11 La ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal del 23 de marzo de 1942¹²²

Este cuerpo legislativo consideraba que siendo de utilidad pública el servicio de transportes de pasajero y carga correspondía al Departamento del Distrito Federal la planeación y fijación de las normas, rutas y condiciones necesarias para su desenvolvimiento. La autoridad del Distrito Federal debía velar por el tránsito y transportes urbanos que se realizara en las calles, calzadas, avenidas, plazas y demás arterias que estuviesen comprendidas en el perímetro de su extensión territorial y que no correspondieran a zona federal, a menos que mediara un convenio entre el Departamento y la Secretaría de Comunicaciones que facultara a éste a realizar las labores de tránsito y policía.

En el caso de los permisos de transporte de pasajeros y carga otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, éstos quedaban sujetos a la *Ley de vías generales de comunicación*¹²³. Con la debida coordinación entre autoridades para conciliar los intereses federales con los locales.

¹²² *Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 23 de marzo de 1942.

¹²³ *Ley de vías generales de comunicación*. Diarios Oficiales del 19 de febrero de 1940; y las *Reformas a la ley de vías generales de comunicación*. Diarios Oficiales del 3 de julio de 1941 y del 20 de agosto de 1941. *Acuerdo por el que se integra una Comisión Mixta para el estudio de las reformas a la Ley de vías generales de comunicación, en lo relativo a la industria del autotransporte*. Diario Oficial del 4 de octubre de 1945.

Mediante este ordenamiento se señalaban como competencia del Distrito Federal las siguientes facultades:

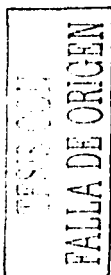
- 1) Para la apertura y construcción de nuevas vías locales de comunicación; para conservar las vías existentes y nuevas que se edificaran; y para resolver sobre el establecimiento de sistemas adecuados de transporte. En caso de vías federales que fuese necesario construir o dar mantenimiento en el territorio local, éstas debían ser resueltas a través de convenios de coordinación mediante los cuales se podía delegar en el Distrito Federal la facultad de construcción y mantenimiento.
- 2) Para la expedición de reglamentos de tránsito y el transporte local, fijando las condiciones y requisitos a que debían estar sujetos.
- 3) Para hacerse cargo de la prestación del servicio público local de transporte, si así lo considerase conveniente; para fijar los requisitos y condiciones para otorgar permisos a personas físicas o morales para la prestación de dicho servicio.
- 4) Para ejercer la inspección y vigilancia de las empresas y medios de transporte local con el objeto de asegurar el interés público. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podía delegar en el Departamento la facultad de inspección y vigilancia de los permisos federales cuando éstos estuviesen radicados en la ciudad, y
- 5) Para fijar y aplicar las sanciones en las que incurriesen los permisionarios locales o federales que violasen la normatividad local.

Para poder operar servicios públicos de transporte de pasajeros o carga se requería de permiso de la autoridad competente del Distrito Federal. Éstos podían ser otorgados a personas físicas o morales con excepción de aquellas sociedades en que el capital se representase por acciones o certificados impersonales. Los requisitos para la obtención de un permiso como persona física era el de ser mexicano por nacimiento.

En el caso de personas morales, debían estar organizadas conforme a la normatividad en la materia, y si hubiese socios extranjeros, éstos tenían que manifestarse como nacionales conforme a los permisos, y de no invocar la protección de sus gobiernos, "en lo relativo a las condiciones que se fijaran para el otorgamiento y aprovechamiento de dichos permisos, bajo la pena de perder en beneficio del Departamento, las inversiones que hubiesen hecho y los derechos que se deriven de los mismos"¹²⁴.

Para poder certificar la solvencia económica de los interesados se comprobaba conforme a los términos y exigencias que se fijaran para el sistema o línea que se pensaba establecer. En el caso de los concesionarios que pretendieran operar un

¹²⁴ *Op. Cit., Ley que fija Artículo 7°. Inciso b).*

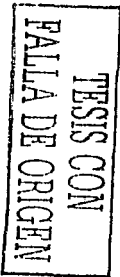


sistema de transporte o una línea debían organizarse con la personalidad jurídica necesaria para que las obligaciones que se derivaran de la naturaleza del servicio público de transporte pudiesen ser exigibles a todos los interesados, a través de la organización que, para tal efecto, se conformara. Dicha organización debía presentar sus estatutos, escrituras o bases constitutivas para que fuesen sometidas a aprobación por el Departamento.

Los permisos que se expedían podían amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza, importancia y característica del servicio que se pretendiera establecer. Los requisitos para su obtención requerían de un estudio que señalara la necesidad de establecer el sistema o línea o, en su caso, la necesidad de aumentar el número de unidades en un sistema o línea en operación; las condiciones técnicas para su operación; y la capacidad de sus unidades según las necesidades, los itinerarios y los horarios. Los permisos se otorgaban de manera temporal por un tiempo razonable para la recuperación de la inversión, de acuerdo con los datos del estudio técnico. Siendo refrendados o revocados conforme a las disposiciones en la materia.

En el caso de las empresas de tranvías estaban obligadas a llevar a cabo los trabajos de pavimentación de las entrevías y de las obras que fuesen necesarias para los entrecruzamientos con calles y caminos, así como su conservación. Las empresas de tranvías quedaban sujetas a cumplir las siguientes obligaciones: 1) A no obstruir en ninguna forma el libre tránsito de las vías públicas 2) a no interrumpir el libre acceso a los predios colindantes con la faja de derecho de vía; 3) a colocar las medidas de seguridad y protección que fuesen necesarias; 4) a no interrumpir con sus obras el libre curso de las aguas de riego, drenaje, fluviales o de filtración; 5)“ a adoptar las medidas necesarias para evitar los efectos de inundación y electrolíticos de la corriente eléctrica sobre toda clase de líneas, ductos, tuberías, etcétera”¹²⁵; 6) a no causar daños a instalaciones públicas ni privadas como consecuencia de sus obras; 7) a sujetarse a los planos autorizados para realizar sus obras y 8) a cumplir todas las partes del proyecto de obra.

Todas las empresas de transporte público de pasajeros y de carga estaban obligadas a contribuir con las autoridades del Departamento para la ejecución de las obras públicas tomando en cuenta el uso de dichas empresas y la parte proporcional correspondiente en los términos que se fijasen en los ordenamientos específicos.



¹²⁵ *Ibid.*, Artículo 12. Inciso e).

3.12 El reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal del 14 de abril de 1942¹²⁶

En este reglamento se señalaba como facultad para decidir sobre la necesidad de prestar este servicio, que debía hacerlo el Gobierno del Distrito o lo podía otorgar a particulares. En caso de decidirse por los particulares para la prestación del servicio público de pasajeros, éste se podía llevar a cabo mediante concesión o permiso, y materializado en un contrato – concesión. Este instrumento jurídico administrativo se debía extender para las líneas o sistemas de nueva creación o para los existentes. Los permisos se reservaban para la explotación de servicios locales de transporte en vehículos que no tuviesen itinerario fijo y cuyo pasaje se cobrase por viaje o por hora.

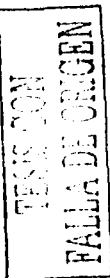
Para poder obtener una concesión de una nueva línea o sistema de transporte debía existir previamente una declaratoria pública sobre la necesidad de llevar a cabo un determinado servicio, acompañado de los estudios técnicos necesarios que lo avalaren. Para realizar los estudios técnicos, el Departamento debía considerar varios factores: la necesidad del establecimiento de un nuevo sistema de transporte; la necesidad de dar servicio a zonas mal comunicadas o sin comunicación; y la capacidad del servicio propuesto para atender la demanda del público usuario.

En caso de nuevos sistemas de transporte se debía agregar a los estudios las características negativas de los servicios que se pensaba sustituir, las medidas que se debían adoptar para su solución, o las consideraciones que fuesen necesarias para demostrar que con los sistemas actuales no se pudiese resolver el problema, y las características del nuevo sistema propuesto.

En zonas mal comunicadas o carentes de comunicaciones se debía incluir en el estudio si este servicio comunicaría zonas pobladas, barrios, centro de la ciudad, áreas comerciales, fabriles, sociales y de recreo. Si existía comunicaciones o no a más de 400 metros en zonas densamente pobladas y de 800 en zonas de baja densidad poblacional. A ello se debía agregar si se estaba pensando en una nueva línea o sistema, o en la ampliación de los recorridos existentes.

En el caso de satisfacer necesidades mediante el aumento de la capacidad de los transportes se debía incluir en el estudio la redistribución en forma adecuada de las líneas en operación, señalando los resultados de su aplicación o las dificultades para su puesta en marcha. También debía considerarse la modificación de los derroteros para acortar los mismos en aquellos tramos finales en los que se viajaba de vacío, que no fuesen los del centro, para formar circuitos que ligan sus rutas y eficientaran los tiempos de recorrido y la frecuencia de paso. Por último, debía considerarse el aumento de la capacidad de transportación

¹²⁶ Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de 14 de abril de 1942.



conforme a las características de las calles del recorrido y el aumento de unidades en circulación cuando lo ameritase.

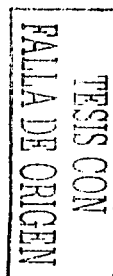
Con toda esta información, la autoridad del Departamento podía decidir qué era lo más conveniente para eficientar los transportes públicos de pasajeros y evitar los congestionamientos de tránsito. Así pues, podía exigir a los prestadores de servicio en activo la sustitución de unidades por otras de mayor capacidad y/o la compra de más unidades para satisfacer la demanda. En caso de que las líneas en operación no estuviesen en posibilidades de realizar las inversiones necesarias, el Departamento podía, mediante una declaratoria de necesidades, hacer una invitación pública a los interesados para ofrecer los servicios de transporte de pasajeros necesarios.

Se consideraba como causa de competencia ruinosa el que las líneas de camiones se superpusieran en longitudes mayores a los 400 metros, si los recorridos eran en el mismo sentido. Esta regla no operaba en el centro y en los tramos de recorrido donde no hubiese vialidades alternas, en cuyo caso debían tener una distancia paralela de 200 metros o menos en las zonas ya desarrolladas y de 400 o menos en las zonas no desarrolladas, y siempre y cuando el tramo no fuese considerado paso forzoso.

Las obligaciones que tenían los concesionarios o permisionarios eran: 1) Prestar el servicio de manera constante y uniforme; 2) otorgar el servicio a todo aquel que lo solicitase siempre y cuando no estuviese en estado de ebriedad, realizando faltas a la moral y las buenas costumbres, o haciendo escándalo y provocando al conductor para que cometa faltas al reglamento, 3) declarar expresamente el acatamiento de las disposiciones de este ordenamiento; 4) ajustarse a los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre el equipo, y las condiciones de comodidad, seguridad, higiene y eficiencia que determinase la autoridad; 5) otorgar las garantías que se exigían por parte de la autoridad para la prestación del servicio; 6) acatar las disposiciones de la autoridad para subsanar las deficiencias en la prestación del servicio; 7) "aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio en los casos de resolución de contrato, revocación de permisos o, en todas aquellas en que exista amenaza de suspensión del propio servicio"¹²⁷; 8) conservar el equipo y las instalaciones en condiciones de dar un buen servicio y 9) contar con personal con educación y correcta presentación.

Los interesados en obtener una concesión o permiso que fuese objeto de una declaratoria de necesidades debía: 1) Entregar documento con su nombre, edad, nacionalidad y domicilio; 2) proporcionar documento que acreditara la nacionalidad mexicana por nacimiento; 3) presentar los elementos disponibles para la prestación del servicio; 4) declaración de que se cuenta con la solvencia económica suficiente para prestar el servicio; 5) en el caso de personas morales, los documentos comprobatorios de la organización. Los extranjeros miembros de

¹²⁷ *Ibid.*, Artículo 16. Inciso 7.



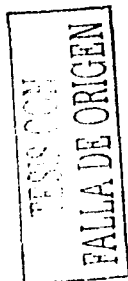
la organización y la declaración formal de renuncia a la protección de sus gobiernos con respecto a la concesión y 6) el proyecto con sus planos, estudios detallados, especificaciones del sistema, recorrido, itinerario, horario, equipo a utilizar, etcétera, conforme a lo solicitado en la declaratoria.

Una vez entregados los documentos, el interesado depositar una fianza no mayor de doscientos pesos para asegurarse que continuaría con el trámite, devolviéndosele dicha cantidad en cuanto se dictara la resolución definitiva. Con la información, el Departamento revisaba los documentos. Una vez aprobado el proyecto, se daba un plazo de un mes para que los demás competidores pudiesen presentar su inconformidad. Si pasado el plazo no se presentaban objeciones o se éstas no estaban bien fundadas o motivadas, el Departamento procedía a dictar la resolución favorable definitiva, determinando las condiciones a las que deberá sujetarse el concesionario o permisionario en la prestación del servicio solicitado y publicándolo en el Diario Oficial. En los casos en que hubiese varios solicitantes interesados en la obtención de una concesión se daría preferencia a quien, además de atender las indicaciones de la convocatoria, diera las mejores garantías de cumplimiento de las obligaciones.

Al otorgar una concesión o permiso, la autoridad definía el número de unidades que amparaban cada uno de éstos. En el caso de los permisos, una persona no podía tener más de tres. Tanto las concesiones como los permisos tenían caducidad, siendo la de las concesiones de veinte años como máximo, con posibilidad de prorrogarse, y cinco años para los permisos con posibilidad de refrendo si cumplían con sus obligaciones durante el tiempo de su vigencia.

Los medios de transporte, sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, y bienes muebles e inmuebles, adquiridos para la prestación del servicio público, eran propiedad del concesionario durante el tiempo que estuviese vigente la concesión, y el tiempo de la prórroga si era concedida, pudiéndolos enajenar o gravarlos mediante autorización expresa del Departamento. Tratándose de gravamen, la duración del mismo no podía, en ningún caso, comprender la última décima parte del tiempo señalado en la concesión, más el de la prórroga si hubiese sido otorgada. En la escritura debía hacerse constar que el término de la concesión o declararse caduca en los términos de este reglamento, los bienes de que se trata, o la parte proporcional de los mismos, que en su caso correspondiente pasarían a poder del Departamento del Distrito Federal libres de todo gravamen y responsabilidad.

Los concesionarios quedaban obligados al vencimiento de su concesión a entregar en propiedad al Departamento libre de todo gravamen, y sin derecho a exigir su precio, los vehículos, estaciones, talleres, almacenes, vías, útiles y demás bienes muebles e inmuebles necesarios para continuar su explotación. "En caso de enajenación, el Departamento tenía derecho preferente para adquirir las propiedades del concesionario, deduciéndose del precio que se hubiese fijado



para la venta, la parte que corresponda a la revisión proporcional de los mismos bienes de acuerdo con el tiempo que hubiere estado vigente la concesión¹²⁸.

El Departamento del Distrito Federal estaba facultado para: 1) Permitir el establecimiento de nuevos sistemas o nuevas líneas de transporte; 2) la ampliación de recorridos; 3) exigir el número de unidades necesarias y la capacidad de éstas para la buena prestación del servicio; 4) fijar itinerarios, horarios, especificaciones técnicas y tarifas; 5) redistribuir las líneas de acuerdo con las necesidades del servicio y el tránsito de las calles y avenidas; 6) permitir una línea que tenga un recorrido igual a otra en los términos que fijaba este reglamento; 7) disminuir en el tráfico de la ciudad el número de unidades que viajen de vacío; 8) retirar los estorbos de la vía pública que dificultaran el tránsito en la ciudad; 9) reglamentar los estacionamientos; 10) establecimiento de vías libres sin cruces transversales, más que en los sitios definidos, a fin de agilizar el tránsito; 11) manejar la corriente de tránsito en los cruceros y 12) adoptar las medidas complementarias que fuesen necesarias para el mejor funcionamiento de los transportes en la ciudad.

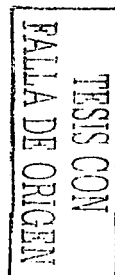
Los concesionarios del servicio público de pasajeros estaban obligados a: 1) No hacer uso de la vía pública para el establecimiento de terminales, salvo en los lugares expresamente autorizados por la autoridad; 2) a prestar servicio en zonas incosteables con un vehículo como mínimo o el 5% del parque vehicular que amparase la concesión según lo determinase la autoridad; 3) a cumplir con todos los requisitos de inspección que el Reglamento de tránsito señalaba; 4) a proporcionar a la autoridad todos los informes y datos necesarios para conocer la forma de explotación del servicio, y a presentar a los Inspectores del Departamento, los libros de contabilidad, expedientes y los demás documentos concernientes a verificar la situación material, económica y financiera y 5) a respetar los horarios y las tarifas autorizadas.

En el caso de los Inspectores de los Servicios Públicos de Transporte les estaba negado cualquier comisión o empleo remunerado por los concesionarios.

En materia de tarifas, se aplicaban de forma uniforme a todas las personas con excepción de los menores de tres años, quienes viajaban sin costo. El Departamento podía establecer tarifas especiales reducidas para planillas y abonos, estudiantes y viajes especiales tomados por entero cuando éstos no afectaran el servicio regular. Estaban exentos de pago, viajando hasta un máximo de dos personas los carteros uniformados, mensajeros de Telégrafos uniformados, agentes de la Policía Judicial, agentes de la Policía del Departamento del Distrito Federal uniformados, agentes de Tránsito del Departamento del Distrito Federal uniformados, los Bomberos uniformados, y los agentes de la Policía Federal del Departamento de Obras Hidráulicas¹²⁹. La alteración de la tarifa o de los

¹²⁸ *Ibid.*, Artículo 34.

¹²⁹ Decreto que adiciona el artículo 20 del Reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 2 de abril de 1943.



itinerarios se sancionaba con multas de cien a mil pesos, según la falta y con la posibilidad de suspender o rescindir la concesión por estas violaciones.

En el caso de las empresas de tranvías, estaban obligadas a llevar a cabo los trabajos de pavimentación de las entrevías y de las obras que fuesen necesarias para los entrecruzamientos con calles y caminos, así como su conservación. Las empresas de tranvías quedaban sujetas a cumplir las siguientes obligaciones: 1) A no obstruir en ninguna forma el libre tránsito de las vías públicas; 2) a no interrumpir el libre acceso a los predios colindantes con la faja de derecho de vía. 3) a colocar las medidas de seguridad y protección que fuesen necesarias; 4) a no interrumpir con sus obras el libre curso de las aguas de riego, drenaje, fluviales o de filtración; 5) "a adoptar las medidas necesarias para evitar los efectos de inundación y electrolíticos de la corriente eléctrica sobre toda clase de líneas, ductos, tuberías, etcétera"¹³⁰; 6) a no causar daños a instalaciones públicas ni privadas como consecuencia de sus obras; 7) a sujetarse a los planos autorizados para realizar sus obras y 8) a cumplir todas las partes del proyecto de obra.

Eran causales de rescisión de las concesiones: 1) El no establecer el servicio en el tiempo señalado; 2) la interrupción del servicio sin causa justificada o sin previa autorización; 3) La enajenación de la concesión sin autorización del Departamento; 4) Cambiar el beneficiario de la concesión de nacionalidad o no entregar los documentos que acrediten a la renuncia de los extranjeros a sus derecho de nacionalidad; 5) La modificación o alteración de las condiciones para la prestación del servicio, los horarios, tarifa e itinerarios autorizados; 6) Si las garantías para la prestación del servicio no se pueden seguir respaldando por los prestadores del servicio; 7) Por no acatar las disposiciones para reparar o sustituir los equipos que fuesen necesarios para garantizar las condiciones de eficiencia, higiene, seguridad y comodidad del servicio público de transporte de pasajeros; 8) El no acatar las disposiciones que dictara el Departamento para aumentar la capacidad de los vehículos, modificar la ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones necesarias para dar un buen servicio; 9) Si no se respetaba el Código Sanitario y 10) Las que de manera específica estuviesen señaladas en los contratos celebrados para la prestación del servicio.

Por último, el Jefe del Departamento era la autoridad capacitada para dictar resoluciones con motivo de la aplicación de este reglamento y de la ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y el transporte en el Distrito Federal¹³¹, siendo asesorado en los aspectos técnicos por la Dirección General de Obras Públicas, a través de su oficina de Estudios del Plano Regulador¹³².

¹³⁰ *Op. Cit., Reglamento para el servicio público de transporte...* Artículo 49. Inciso d).

¹³¹ *Decreto que adiciona el artículo 66 del Reglamento para el servicio público de transportes de pasajeros en el Distrito Federal.* Diario Oficial del 26 de julio de 1945.

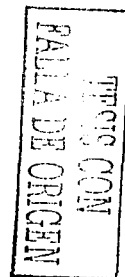
¹³² El 10 de abril de 1948 se publicó un *Decreto que deroga el artículo 61 del Reglamento de transportes urbanos para el Distrito Federal*, el 5 de junio de 1948 se publicó la *Fe de erratas al decreto que deroga el artículo 67 del Reglamento de transportes urbanos para el Distrito Federal*, y el 25 de mayo de 1949 se publicó el *Decreto que revoca el del 27 de febrero de 1948 y restablece*

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

3.13 El Reglamento de tránsito en el Distrito Federal del 28 de octubre de 1943¹³³

La Comisión Técnica Consultiva Intersecretarial de Tránsito y Transportes del Distrito Federal formuló un proyecto de reglamento que debía sustituir al de 1933 por considerarse que ya no cumplía con las necesidades de la ciudad en la materia. Este ordenamiento contiene 223 artículos. En cuanto a su contenido, se clasificaba a los vehículos en: bicicletas, motocicletas, automóviles, camiones, autobuses, remolques, tranvías y equipo especial movable. Agrupados en tres rubros: particulares, de servicio público de transporte y equipo especial movable.

Los vehículos para poder circular debían estar inscritos en la Dirección de Tránsito del Distrito Federal y provistos de tarjeta de circulación, calcomanía y placas. En el caso de autobuses de servicio público debían estar en buenas condiciones de aspecto y seguridad; al corriente de sus pagos de derechos en la Tesorería; presentar el contrato de trabajo individual o colectivo, salvo que el dueño fuese el operador o sus conductores no tuviesen el carácter de trabajadores asalariados; presentar la póliza de seguro contra accidentes de trabajo, expedidas a favor de las personas empleadas en la explotación o manejo del vehículo cuando éstos tuviesen el carácter de asalariados; presentar el permiso de concesión; y exhibir el seguro o fianza extendido para garantizar el pago de las multas por infracciones de tránsito en que pudiera incurrir el asegurado, sus asociados o trabajadores (no menor a cien pesos).



Los vehículos de pasajeros, de servicio público de pasajeros y de cargo inscritos en otras entidades quedaban exentos de registrarse en el Distrito Federal pero durante su estancia en este territorio se hallaban sujetos a todas las disposiciones que sobre el tránsito estuviesen consideradas en el reglamento o cualquier otra norma que sobre la materia permanecieran vigente o se dictara después.

Los vehículos del servicio público de pasajeros en autobuses o automóviles para poder circular debían contar con una serie de requisitos: Estar registrados en la Dirección de Tránsito; provistos de claxon¹³⁴; tener velocímetro; faros delanteros de luz blanca y faros traseros de luz roja; doble sistema de frenos, de pie y de

la vigencia del artículo 67 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Como podemos observar, en los dos primeros decretos equivocan el nombre del reglamento pero revisando el contenido de los anteriores decretos y el Diario Oficial de esos años podemos afirmar que no existe un ordenamiento distinto al descrito en este apartado.

¹³³ *Reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de 28 de octubre de 1943. Este ordenamiento tendría unas cuantas reformas, siendo la más importante la realizada en abril de 1970, Decreto que reforma y adiciona el Reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial del 1 de abril de 1970., en donde se reformaron y adicionaron los artículos 7, 11, 66 y 173 y el título séptimo. En general estas disposiciones refieren al tránsito de vehículos, cancelación de registro de vehículos, velocidad y las faltas y las sanciones.*

¹³⁴ *Mediante Decreto que reforma los artículos 116 y 118 del Reglamento de tránsito en el Distrito Federal, de 24 de septiembre de 1943, se señala el uso y las restricciones en el uso del claxon, así como del monto de las infracciones por no atender estas disposiciones. Diario Oficial del 25 de diciembre de 1951.*

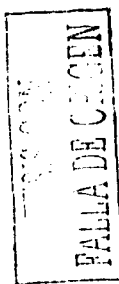
mano; espejo retrovisor en el parabrisas y espejos laterales; limpiador automático de parabrisas; contar con defensas traseras y delanteras; no estar pintado de rojo por ser de uso exclusivo de los bomberos, policía y tránsito; llevar llanta de refacción; llevar la tarifa fijada en el interior de la unidad; y conservar en estado satisfactorio la limpieza, desinfección y presentación del vehículo.

Para los tranvías se exigía: Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento general; tener buena presentación interior y exterior de aseo y desinfección; contar con puertas de seguridad en los carros para pasajeros; tener timbre para avisar a los motoristas en las zonas pobladas y silbato para ser utilizado en las despobladas; contar con timbre interior para que el pasajero anuncie su bajada; con faros de luz blanca para la parte de enfrente y luz roja en la parte trasera de la unidad; tener limpiaparabrisas automático; contar con espejos laterales y al centro del parabrisas; rotular al frente y a los costados las distintas rutas, con iluminación nocturna; colocar con números claros el número económico de cada tranvía, debiendo estar iluminado el número económico de la parte superior, trasera y exterior de la unidad; en el interior debía también rotularse este número y se debía señalar la capacidad de asientos y personas en la unidad; también en el interior debía señalarse la prohibición de distraer al operador y las sanciones a las que se hacían acreedores los contraventores de esta disposición; debía tener un asiento independiente para el conductor y se le autorizaba una persiana para que no lo deslumbrase la luz interior de la unidad; tener carrocerías construidas que impidan el que la gente viaje fuera de la unidad; en los tranvías de servicio mixto debía aislarse las personas de la carga, además de traer un rótulo que indicase que era mixto; los tranvías para pasajeros y servicio mixto debían estar pintados de amarillo con fletes y números económicos de color negro, siendo la parte superior de color gris claro; y, por último, las empresas de tranvías debían colocar en los sitios de peligro señales, luces, rótulos y otros medios de protección permanentes que la Dirección de Tránsito juzgase conveniente para la seguridad del pasajero y el peatón.

Para obtener licencia de automovilista se debía: llenar la solicitud; entregar seis retratos rectangulares; ser mayor de dieciocho años hombres y de veintiuno mujeres; presentar un examen médico de aptitudes físicas y mentales; pagar los derechos en Tesorería; presentar examen de pericia en el manejo del vehículo y en el conocimiento del Reglamento de tránsito; cumplir con los requisitos de identificación que se determinase en los que estaba incluido el colocar su huella digital; y no haber sido sentenciado por ningún delito o estar fichado en los archivos de la policía por ser vago, vicioso, asaltante o mal viviente.

Para ser chofer de autobuses se debía comprobar que tenía 21 años¹³⁵, dieciocho meses con la licencia de automovilista; no haber sido sentenciado por ningún delito o estar fichado en los archivos de la policía por ser vago, vicioso, asaltante o mal viviente; y ser ciudadano mexicano por nacimiento o naturalización.

¹³⁵ Este requisito se pidió hasta el *Decreto que reforma el artículo 53 del Reglamento de Tránsito de 24 de septiembre de 1943*. Diario Oficial del 21 de marzo de 1949.

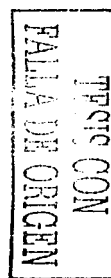


En cuanto a las reglas que debían observar los peatones y pasajeros en los vehículos estaba el de transitar por las aceras de las vías públicas; no interrumpir el tráfico; los discapacitados y los menores de ocho años no debían cruzar las calles sin el apoyo de una persona mayor o de un policía; se prohibía el jugar en el arroyo y transitar con bicicletas, patines, etcétera; los usuarios del transporte debían abordar o bajar de los vehículos en las banquetas o las zonas de seguridad destinadas para este objeto.

Los conductores de vehículos tenían que conocer las señales para indicar el frenado o dirección hacia dónde iban a dar vuelta, así como las señales que los policías utilizaban para la regulación del tránsito. En materia de circulación de vehículos se hacía hincapié en los lugares autorizados para estacionarse; la velocidad de los vehículos, la forma de conducir en avenidas, calles, glorietas, etcétera; la salida de los vehículos de los estacionamientos públicos o privados para evitar accidentes; la circulación sobre el lado derecho y la conducción del lado izquierdo para los rebases; la conducción en los cruces de las vías de ferrocarril o tranvía, así como de las intersecciones y pistas de rodamiento de las líneas de tranvías para evitar accidentes; como atender los desperfectos de los automóviles en la vía pública; el uso de la reversa; la carga de combustible; etcétera.

Para el caso de los tranvías y los autobuses de pasajeros había reglas adicionales como el respeto a la parada; el circular con puertas cerradas; tomar las precauciones necesarias en los cruces de las calles; el impedir que los pasajeros viajen en el exterior del transporte; el no dar servicio a enfermos crónicos, en estado de ebriedad, sucios o con "manifestaciones de enfermedades repugnantes"; el circular con las luces interiores encendidas durante la noche; el uso adecuado del claxon o el silbato (sólo para tranvías); el evitar fumar y que se fume en los carros; el no dejarse distraer por el pasaje mientras se conduce; el respeto a los usuarios; el abastecer de combustible con pasajeros (sólo autobuses); el permitir el viajar con bultos voluminosos que estorben, en caso de servicios mixtos en los autobuses debían ser llevados en la canastilla del techo de la unidad.

En materia de sitios, se requería autorización expresa de la autoridad para poder establecer un sitio, que a su vez debía verificar antes de autorizar las condiciones del lugar y de la vialidad para poder emitir su fallo. En caso de que hubiese varios solicitantes para un mismo sitio, se daba preferencia a quien lo solicitara primero. Los sitios debían ser ubicados a una distancia de 20 metros medidos desde la esquina, no pudiéndose ubicar otro sitio a menos de esta misma distancia. Los sitios debían tener señalado su número correspondiente. En donde hubiese ubicadas paradas de tranvías o de autobuses se autorizaban sitios a una distancia de 20 metros atrás de la parada; la vigencia de los sitios era de un año fiscal, sin perjuicio de las cancelaciones o reubicaciones que pudiesen ser necesarias por así considerarlo la autoridad. En el caso de la cancelación se



consideraba la falta de cumplimiento de las obligaciones que las leyes en la materia disponían, la alteración de tarifa y el abandono o falta de atención del sitio.

Las personas beneficiadas con los sitios estaban obligadas a: Vigilar que no se hicieran reparaciones de vehículos en el sitio; a utilizar sólo los lugares asignados para ubicar los vehículos; a fijar un disco metálico con el número de sitio autorizado por la Dirección de Tránsito; a especificar el tipo de servicio, ya sea de pasajeros o de carga; y a marcar los horarios de actividades del sitio y las tarifas autorizadas correspondientes.

Las infracciones cometidas variaban según la falta cometida cuyos montos estaban desde los 5 hasta los 100 pesos, en caso de no poder pagar la multa el arresto debía ser proporcional a la falta, sin que en ningún caso pudiese exceder de 15 días, independientemente de las sanciones que se tuviesen que aplicar por algún otro delito.

3.14 La ley sobre los transportes urbanos y suburbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia del 3 de febrero de 1945

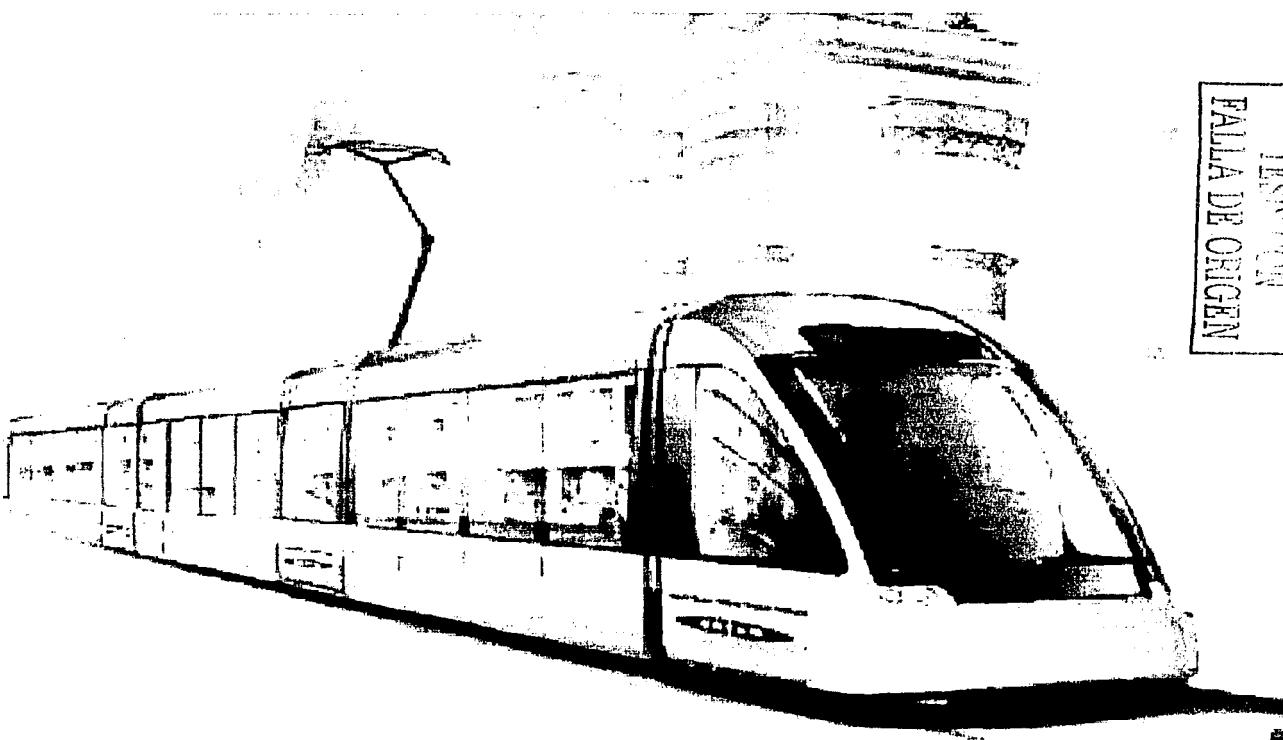
En 1945 se publicó *la ley sobre los transportes urbanos y suburbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia*¹³⁶, que bajo el amparo del decreto de suspensión de garantías individuales¹³⁷ se pretendía mantener en operación todos los servicios de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por lo que en caso de suspensión de actividades por problemas laborales el Departamento procedería a ocupar temporalmente los bienes muebles e inmuebles, así como todos los servicios auxiliares y sus dependencias, en los casos en los que se hubiese suspendido el servicio de transporte, sin afectar los derechos de los trabajadores.

En caso de decretarse una suspensión, el departamento nombraría a los directivos de la empresa, removería al personal de confianza que fuese necesario y utilizaría al personal que regularmente operaba los servicios mediante condiciones transitorias de trabajo. Cesando la ocupación por parte de la autoridad del Departamento cuando considerase que las causas que motivaron su intervención estuviesen resueltas.

¹³⁶ *Ley sobre los transportes urbanos y sub – urbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia*. Diario Oficial del 3 de febrero de 1945.

¹³⁷ *Decreto que aprueba la suspensión de las garantías individuales consignadas en varios artículos constitucionales*. Diario Oficial del 2 de junio de 1942.

Segunda Parte: El Transporte público en el siglo XX



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Capítulo 5

La administración pública
y los transportes 1946 - 2000

CAPÍTULO 5

LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y LOS TRANSPORTES 1946 - 2000

1. Los gobiernos civiles

1.1 Miguel Alemán Valdés 1946 – 1952

Miguel Alemán Valdés tomó posesión de la Presidencia de la República el 1° de diciembre de 1946¹. Al inicio de su gestión se publica la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*² en la que se señala que para el despacho de los asuntos administrativos de la federación habría trece Secretarías de Estado y dos Departamentos. Secretarías: 1) Gobernación. 2) Relaciones Exteriores. 3) Hacienda y Crédito Público. 4) Defensa Nacional. 5) Marina. 6) Economía. 7) Agricultura y Ganadería. 8) Recursos Hidráulicos. 9) Comunicaciones y Obras Públicas. 10) Educación Pública. 11) Salubridad y Asistencia. 12) Trabajo y Previsión Social, y 13) Bienes Nacionales e Inspección Administrativa³. Departamentos: 1) Agrario y 2) Distrito Federal. A la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se le asignó la responsabilidad de las comunicaciones postales, eléctricas, terrestres, aéreas y las obras públicas federales. Y al Distrito Federal las responsabilidades conforme a su Ley Orgánica.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A esta ley le acompañó por primera vez un *Reglamento de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*⁴. A la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le correspondía, entre otros asuntos, la intervención en la organización, manejo y explotación de los servicios de comunicaciones terrestres. Desapareciendo de su contenido las alusiones específicas a los tranvías, ferrocarriles y automóviles. Esto en cierta medida obedece a la creación el 31 diciembre de 1946 del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal como una institución de servicio público descentralizado⁵ y la creación del organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México⁶.

¹ *Secretaría de Gobernación. 13 de septiembre de 1946. Decreto que declara electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, para el periodo 1946 – 1952, al C. Miguel Alemán Valdés.* Diario Oficial de 14 de septiembre de 1946.

² *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.* Diario Oficial del 21 de diciembre de 1946.

³ Consultar en Lanz Cárdenas, José Trinidad. *La Contraloría y el Control Interno en México. Cuarta Parte. La dispersión del control 1933 – 1982. VIII. Las Secretarías de Hacienda y de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, Órganos Globalizadores del Control 1947 – 1958.* FCE. 1987.

⁴ *Reglamento de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.* Diario Oficial del 2 de enero de 1947.

⁵ *Departamento del Distrito Federal. Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.* Diario Oficial del 19 de abril de 1947. Mediante el Acuerdo por el cual se dispone se abstenga el Departamento del D. F. de ejecutar

En diciembre de 1947, con la reforma a la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, la Dirección de Tránsito cambia de denominación por la Dirección de Tránsito y Transportes del Distrito Federal y se le asignan nuevas responsabilidades administrativas⁷. Para reforzar las actividades de esta Dirección con motivo del incremento de vehículos en la capital y de cuidar la seguridad de los vehículos estacionados en la vía pública se dispuso que todo el personal de jefes, oficiales e individuos de tropa que integraban el grupo de Policía Auxiliar del Distrito Federal, encargado de cuidar en la vía pública los vehículos de propiedad particular, quede bajo las órdenes de esta dirección⁸.

En noviembre de 1948 se crea la Comisión Técnica Consultiva de la Policía del Distrito Federal⁹ para proponer al Jefe del Departamento medidas que contribuyesen a su mejor desempeño, a organizar campañas para un mejor entendimiento entre la policía y los ciudadanos, reunir fondos para equipar mejor a sus elementos y resolver consultas relacionadas con el servicio de policía para proponer soluciones que le ayudasen a la toma de decisiones al Jefe del Departamento. En 1949 es reformada dicha Comisión para estudiar y proponer adiciones y reformas a las leyes y reglamentos de tránsito y transporte, circulación de tránsito, problemas de estacionamientos, seguridad de peatones y vehículos y la coordinación entre las áreas involucradas en esta problemática¹⁰.

En 1950 se expide el *Reglamento de taxímetros para automóviles de alquiler*¹¹, instrumento jurídico mediante el cual los servicios urbanos de pasajeros cobrados por distancia o tiempo se normarían a través de un sistema electromecánico para fijar la tarifa de explotación del servicio sin que quedase a criterio del conductor. Al

diversos actos de la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F., hasta en tanto no se resuelvan en definitiva los juicios de amparo que señala, se deja sin efecto la Ley. Diario Oficial de 24 de abril de 1947.

⁶ *Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México.* Diario Oficial de 30 de diciembre de 1948.

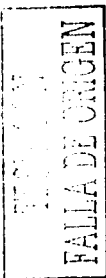
⁷ *Departamento del Distrito Federal. 30 de diciembre de 1947. Decreto que reforma los artículos 35 fracción 12 y 47 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.* Diario Oficial de 2 de enero de 1948.

⁸ *Departamento del Distrito Federal. 10 de junio de 1949. Decreto que dispone que todo el personal de jefes, oficiales, e individuos de tropa que integran el grupo de la Policía Auxiliar del Distrito Federal, encargado de cuidar en la vía pública los vehículos de propiedad particular, quede bajo las órdenes de la Dirección de Tránsito y Transportes.* Diario Oficial de 2 de julio de 1949.

⁹ *Noviembre 12 de 1948. Decreto que crea la Comisión Técnica Consultiva de la Policía del Distrito Federal.* Diario Oficial del 14 de diciembre de 1948.

¹⁰ *Decreto que dispone se reorganice la Comisión Técnica Consultiva Intersecretarial de Tránsito y Transportes, para darle la composición y competencia que el mismo especifica.* Diario Oficial de 5 de abril de 1949. El 30 de agosto de 1949, se publicó el *Decreto que adiciona los puntos transitorios del publicado el 14 de diciembre de 1948, que crea la Comisión Técnica de la Policía del Distrito Federal*, mediante la cual se incluye dentro de los miembros a la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación.

¹¹ *Reglamento de taxímetros para automóviles de alquiler.* Diario Oficial del 29 de noviembre de 1950. Y la *Fe de erratas al Reglamento de taxímetros para automóviles de alquiler, publicado el día 29 de noviembre pasado.* Diario Oficial del 9 de diciembre de 1950:



año siguiente se declaró servicio público al transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo en el Distrito Federal¹², quedando obligados a prestar el servicio mediante permisos autorizados por el Departamento. En 1952 se declaró obligatorio el uso del taxímetro en los automóviles de alquiler, clasificando los servicios en: Regular de ruletero, sitios, por tiempo y especiales y fijando la tarifa según esta clasificación¹³.

Para prevenir los accidentes de tránsito y proteger las vidas de los ciudadanos, así como sus propiedades, el Departamento del Distrito Federal decretó que una semana al año se desarrollasen actividades educativas denominadas *Jornadas*

¹² Decreto que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1951. Existe un Decreto que reforma y adiciona los artículos 4° y 5° del decreto relativo del uso del taxímetro en automóviles de alquiler y que fija tarifas, mediante el cual se agrega el Servicio Nocturno de las 22:00 a las 6:00 horas del día siguiente y se modifican las tarifas. Diario Oficial del 4 de enero de 1964.

¹³ Decreto que declara obligatorio el uso del taxímetro en los automóviles de alquiler y fija la tarifa para el servicio de transporte de pasajeros. Diario Oficial del 12 de noviembre de 1952. A partir de 1962 se publican los avisos para la verificación de taxímetros y encontramos en el Diario Oficial los siguientes: Aviso a los propietarios de automóviles de alquiler, relativo a la verificación de taxímetros para 1962, del 17 de febrero de 1962; Aviso a los propietarios de automóviles de alquiler, relativo a la verificación de taxímetros, del 21 y 22 de noviembre de 1963; Calendario para la verificación de los taxímetros de los automóviles de alquiler, del 4 de enero de 1965; Calendario para la verificación de los taxímetros de los automóviles de alquiler correspondiente al año de 1966, del 9 de diciembre de 1965; Fe de erratas correspondiente al calendario para verificación de taxímetros en automóviles de alquiler, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de diciembre de 1965, del 6 de enero de 1966; Aviso a los propietarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo a la verificación periódica de taxímetros correspondiente al año de 1967, así como el calendario respectivo, del 14 de diciembre de 1966; Aviso a los propietarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo a la verificación periódica de taxímetros correspondiente al año de 1967, del 20 de diciembre de 1967; Aviso a los propietarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo a la verificación periódica de taxímetros correspondiente a 1969, del 10 de diciembre de 1968; Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler dándoles a conocer el calendario para la verificación de taxímetros, correspondiente a 1970, del 16 de diciembre de 1969; Calendario para la verificación de taxímetros correspondiente a 1971 y la lista de los instrumentos de pesar y medir cuya manifestación y verificación son obligatorias en el mismo año, del 16 de diciembre de 1970; Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo al calendario para 1972, de la verificación periódica reglamentaria de taxímetros, del 14 de diciembre de 1971; Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler, que contiene el calendario para 1973, de la verificación periódica reglamentaria de taxímetros, del 13 de diciembre de 1972; Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler que contiene el calendario para 1973, de la verificación periódica reglamentaria de taxímetros, del 3 de enero de 1973; Aviso a los propietarios de vehículos de alquiler con taxímetros, que operan en el Distrito Federal, relativo al calendario y tarifas respectivos, del 22 de febrero de 1974; Calendario para verificación de taxímetros, del 11 de diciembre de 1978; Fe de erratas al calendario para verificación de taxímetros publicado el 11 de diciembre de 1978, del 22 de diciembre de 1978; Calendario de verificación de taxímetros y odómetros, del 27 de octubre de 1980; y el Calendario para la verificación de taxímetros y odómetros durante 1982, del 27 de noviembre de 1981.

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

Educativas de Tránsito para difundir entre los ciudadanos conductores o peatones las disposiciones legales y las necesidades de su cumplimiento y observación¹⁴.

En ese mismo año se acordó que los camiones de pasajeros de una misma línea, que adelantaran a otro cuando estuviesen en servicio, se les aplicara la pena de 100 pesos de multa¹⁵. En el mismo mes y año se decretó que a los conductores de cualquier tipo de vehículo que circularan con escapes abiertos, con ruidos de cualquier naturaleza o que abusaran del claxon o silbato fuesen sancionados con multas de 25 a 100 pesos, siendo del doble para los reincidentes¹⁶.

1.2 Adolfo Ruiz Cortines 1952 - 1958

Adolfo Ruiz Cortines fue titular del Poder Ejecutivo Federal a partir del 1° de diciembre de 1952¹⁷. En diciembre de 1951 se reforma la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal* mediante la cual se señala que las delegaciones que la integran eran: Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Alvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac. Definiendo los límites de la Delegación Gustavo A. Madero¹⁸.

En 1952 se declara obligatorio el uso de los taxímetros en los automóviles de alquiler y se les fija la tarifa¹⁹ en base a la *Ley de taxímetros* de 1951 y la declaratoria de que los taxis son considerados servicios públicos, misma que analizaremos a detalle en este mismo capítulo cuando tratemos las disposiciones jurídicas de transporte. Para afrontar los problemas de orden diverso y mejorar el servicio se creó una comisión integrada por el Departamento del Distrito Federal, el Banco Nacional de Transportes, S.A.²⁰ y la Alianza de Camioneros²¹. En 1955,

¹⁴ Decreto que dispone que cada año deberá celebrarse en la Ciudad de México, una jornada educativa de tránsito, tanto de peatones como de conductores de vehículos. Diario Oficial del 28 de diciembre de 1951.

¹⁵ Acuerdo que prohíbe a los camiones de pasajeros de una misma línea, adelantar a otro cuando se encuentren en servicio. Diario Oficial del 30 de julio de 1951.

¹⁶ Acuerdo que prohíbe a los conductores de vehículos usar innecesariamente el claxon, provocar o efectuar, con el motor o su escape, ruidos de cualquier naturaleza y utilizar indebidamente el silbato de los tranvías. Diario Oficial del 30 de julio de 1951.

¹⁷ Secretaría de Gobernación. 12 de septiembre de 1952. Decreto que declara válidas las elecciones celebradas el seis de julio del presente año, y en las cuales resultó electo Presidente de la República Mexicana, el C. Adolfo Ruiz Cortínez. Diario Oficial del 13 de septiembre de 1952.

¹⁸ Departamento del Distrito Federal. 31 de diciembre de 1951. Decreto que reforma los artículos 8º, fracción b) y 10 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de enero de 1952.

¹⁹ Decreto que declara obligatorio el uso del taxímetro en los automóviles de alquiler y fija la tarifa para el servicio de transporte de pasajeros. Diario Oficial del 12 de noviembre de 1952.

²⁰ Los antecedentes de este Banco los encontramos en concesión otorgada por el Ingeniero Alberto J. Pani, entonces Secretario de Hacienda y Crédito Público, quien extendió a favor de Fernando C. López, Felipe N. Betrand y Guzmán Villalobos, para establecer el Banco Industrial de Transportes S.A. siendo constituido con un capital social de \$ 250 mil pesos y con duración de la concesión de 30 años. Diario Oficial del 26 de febrero de 1927. Años más tarde, en 1933 Alberto J.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

se expide la *Ley de la institución descentralizada de servicio público Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal*²².

1.3 Adolfo López Mateos 1958 – 1964

Para el periodo del 1° de diciembre de 1958 al 30 de noviembre de 1964, Adolfo López Mateos fue electo Presidente de la República²³. Para organizar la administración pública de su gobierno se promulgó la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*, mediante la cual se definieron quince Secretarías y tres Departamentos. Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Defensa Nacional 4) Marina 5) Hacienda y Crédito Público 6) Patrimonio Nacional²⁴ 7) Industria y Comercio 8) Agricultura y Ganadería 9) Comunicaciones y Transportes 10) Obras Públicas²⁵ 11) Recursos Hidráulicos 12) Educación Pública 13) Salubridad y Asistencia 14) Trabajo y Previsión Social y 15) Presidencia. Departamentos: 1) Asuntos Agrarios y Colonización 2) Turismo y 3) Distrito Federal. Al dividirse la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en dos Secretarías, la correspondiente a Comunicaciones queda como asesora de la segunda para los asuntos que por su naturaleza corresponde a uno dirigir y administrar, y al otro construir y conservar.

Pani otorga a los señores Antonio Díaz Lombardo y Alfonso Rivas la posibilidad de establecer como parte del Banco Industrial de Transportes una sociedad general o financiera que se denominó Financiadora Mexicana S.A. con un capital social de \$ 100 mil pesos. *Diario Oficial del 24 de abril de 1933*. En 1936, la concesión dada desde 1927 es anulada y es otorgada por el Licenciado Eduardo Suárez, entonces Secretario de Hacienda y Crédito Público mediante la cual se modifica el nombre por el de Banco de Transportes, S.A. y con un capital social de \$ un millón de pesos. *Diario Oficial del 30 de octubre de 1936*. En 1943 sufre otra modificación en lo que se refiere a los términos de la concesión por el aumento del capital social que para ese entonces era de dos millones de pesos, y en ese mismo año se le autorizó al Banco de Transportes S.A. para dedicarse al ejercicio de la banca de depósito, para efectuar operaciones de depósito de ahorro, sin emisión de estampillas y bonos de ahorro, y para llevar a cabo operaciones fiduciarias bajo la denominación de Banco Latino Americano S.A. *Diario Oficial del 15 de octubre de 1943*. Años más tarde, el Banco Nacional de Transporte S.A., fue liquidado e incorporados sus activos al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.

²¹ *Acuerdo que crea una comisión que estudiará y presentará al Departamento del Distrito Federal recomendaciones para resolver el problema que confronta el sistema de transportación por medio de autobuses de pasajeros*. *Diario Oficial del 11 de agosto de 1954*.

²² *Departamento del Distrito Federal. 30 de diciembre de 1955. Ley de la institución descentralizada de servicio público Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal*. *Diario Oficial de 4 de enero de 1956*.

²³ *Secretaría de Gobernación. 10 de septiembre de 1958. Decreto por el que se declaran válidas las elecciones para Presidente de la República y Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, para el periodo 1958 – 1964, al C. Adolfo López Mateos*. *Diario Oficial del 11 de septiembre de 1958*.

²⁴ Consultar *Op. Cit.*, Lanz Cárdenas, José Trinidad. IX. *Un sistema triangular de control: Secretarías de Hacienda, Presidencia y Patrimonio Nacional 1959 – 1976*.

²⁵ En el *Diario Oficial* de 30 de diciembre de 1963 se publicó el *Decreto que adiciona el artículo 11 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*, mediante el cual se definen las atribuciones de la Secretaría de Obras.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Es importante mencionar que las atribuciones otorgadas a la Secretaría del Patrimonio Nacional mediante esta ley la facultaron entre otras cosas a “poseer, vigilar, conservar o administrar los bienes de propiedad originaria, los que constituyan recursos naturales renovables, y no renovables y los de dominio público y de uso común: los de propiedad federal destinados a servicios públicos o a fines de interés social o general, siempre que no estén encomendados expresamente a otra dependencia”. A “intervenir en las adquisiciones de toda clase”. A “intervenir en los actos o contratos relacionados con las obras de construcción, instalación y reparación que se realicen por cuenta del Gobierno Federal, de los Territorios Federales y del Departamento del Distrito Federal, así como vigilar la ejecución de los mismos, conjuntamente con la Secretaría de la Presidencia”. Y a “los demás que le encomienden expresamente las leyes y reglamentos”²⁶. En marzo de 1959 se creó la Junta de Gobierno de los Organismos y Empresas del Estado como órgano dependiente de la Secretaría de Patrimonio Nacional para asumir las funciones de control y vigilancia de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal²⁷.

En diciembre de 1962 se reforma la *Ley Orgánica del Distrito Federal*²⁸ Redefiniendo los límites de las demarcaciones de la Ciudad de México, y las delegaciones Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta. Por otro lado, se crearon las Direcciones de Obras Hidráulicas, Servicios Médicos y Mercados.

1.4 Gustavo Díaz Ordaz 1964 – 1970

Gustavo Díaz Ordaz fue Presidente de la República conforme a los resultados electorales del 5 de julio de 1964²⁹. Durante su administración se publicó la *Ley de Inspección de Contratos y Obras Públicas*³⁰, mediante la cual quedaban sujetas a esta normatividad las Secretarías y Departamentos de Estado, los gobiernos de los Territorios Federales, los organismos públicos y las empresas de participación estatal. En materia hacendaria quedaba la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para intervenir en los contratos. La Secretaría del Patrimonio Nacional y la Secretaría de la Presidencia, conforme a las facultades que la *Ley de Secretarías*

²⁶ *Ibid.*, Artículo 7º, fracciones I, XV, XVI y XX.

²⁷ *Decreto que crea la Junta de Gobierno de los Organismos y Empresas de Estado, como órgano administrativo dependiente de la Secretaría del Patrimonio Nacional.* Diario Oficial del 31 de marzo de 1959.

²⁸ *Departamento del Distrito Federal. 29 de diciembre de 1962. Decreto que reforma y adiciona varios artículos de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.* Diario Oficial del 31 de diciembre de 1962.

²⁹ *Secretaría de Gobernación. 10 de septiembre de 1964. Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el día 5 de julio del presente año, y en las cuales resultó electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el C. Lic. Gustavo Díaz Ordaz.* Diario Oficial del 11 de septiembre de 1964.

³⁰ *Ley de Inspección de Contratos y Obras Públicas.* Diario Oficial del 4 de enero de 1966.

y *Departamentos* les otorgaban, quedaban encargados para intervenir de manera conjunta en los actos y contratos relacionados con las obras de construcción, instalación y reparación que se realizaran por conducto del Gobierno Federal, de los Territorios Federales y del Departamento del Distrito Federal y la vigilancia en los términos de esta ley.

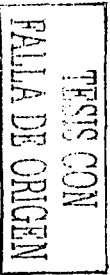
Estas dependencias debían celebrar contratos con los contratistas del gobierno federal inscritos en el Padrón que administraba la Secretaría del Patrimonio Nacional. En esta ley se previó la constitución de una Comisión Técnica Consultiva de Contratos y Obras Públicas integrada de forma permanente por las Secretarías de: Obras Públicas, Patrimonio Nacional, Recursos Hidráulicos, Marina, Hacienda y Crédito Público; Departamento del Distrito Federal, Comisión Federal de Electricidad, Petróleos Mexicanos y Cámara Nacional de la Industria de la Construcción. Los miembros especiales eran convocados cuando fuese necesaria su presencia, éstos eran los demás secretarios y departamentos de Estado; el Instituto Mexicano del Seguro Social, Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, Instituto Nacional de la Vivienda y Ferrocarriles Nacionales de México. La Presidencia de la Comisión la ejercía la Secretaría de Obras y la Secretaría de la Comisión, Patrimonio Nacional. Correspondía a esta última la vigilancia y supervisión de los contratos, de la ejecución de las obras y la celebración de las subastas para adjudicación de los contratos que llevase cada dependencia.

Para fortalecer más a la Secretaría del Patrimonio Nacional se publicó el mismo día la *Ley para el control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal*³¹, mediante la cual el Ejecutivo, a través de la Secretaría del Patrimonio Nacional, de la Presidencia y de Hacienda y Crédito Público, ejercía pleno control de sus actividades económicas y administrativas.

Para los fines de esta ley eran considerados organismos descentralizados las personas morales creadas por Ley del Congreso de la Unión o Decreto del Ejecutivo Federal, cualquiera que fuese la forma o estructura que adoptaran. En cuanto a las empresas de participación estatal debían contemplarse cuando el gobierno aportara o fuese propietario del 51% o más del capital social o de las acciones de la empresa que al Gobierno Federal le correspondiese la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, Junta Directiva u órgano equivalente³².

³¹ *Ley para el control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal*. Diario Oficial del 4 de enero de 1966.

³² En ambas leyes quedaban exceptuadas las instituciones de crédito, organizaciones nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y fianzas; las empresas cuyo capital mayoritario fuese integrado por las anteriormente citadas; los fideicomisos creados por Hacienda como fideicomitente único el Gobierno Federal, las instituciones docentes y culturales. El 31 de diciembre de 1970 se publicó la *Ley para el control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal*, mediante la cual se excluye de la excepción a los fideicomisos y las empresas cuyo capital mayoritario fuese integrado por las



La Secretaría de Patrimonio estaba facultada para revisar la contabilidad, los sistemas de control y de auditoría internos y dictar las normas para la auditoría externa, vigilar el cumplimiento de los presupuestos y programas anuales de operación conforme a la normatividad vigente de la materia, revisar las instalaciones y servicios auxiliares e inspeccionar los sistemas y procedimientos de trabajo y producción de cada organismo o empresa.

Para atender el control y la vigilancia de los Organismos Descentralizados y Empresas del Estado se modificó la *Junta de Gobierno de los Organismos y Empresas del Estado*, como órgano administrativo dependiente de la Secretaría del Patrimonio Nacional³³ para fijar las reglas e instructivos generales y especiales a los que las oficinas técnicas y administrativas dependientes de la Secretaría del Patrimonio Nacional, se debían ceñir para llevar a cabo el control y la vigilancia; las reglas e instructivos generales que debían aplicar los auditores externos; la determinación y establecimiento de las técnicas y procedimientos legales, contables y económicos adecuados para supervisar y comprobar la eficiente administración y operación, y el cumplimiento de los fines y los programas de operación de los organismos o las empresas; la fijación de las normas para los contratos de obra y adquisiciones.

El 29 de abril de 1967 se publicó el decreto mediante el cual se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo para la construcción, operación y explotación de un tren rápido en el Distrito Federal³⁴. En agosto de 1969 se publicaron las normas reglamentarias para el funcionamiento del tren subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo para los usuarios³⁵.

1.5 Luis Echeverría Álvarez 1970 – 1976

Luis Echeverría Álvarez fue declarado Presidente Constitucional el 5 de julio de 1970 y comenzó su gobierno el 1° de diciembre del mismo año³⁶. Durante su

instituciones de crédito, organizaciones nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y fianzas.

³³ Decreto que modifica y adiciona el Decreto de marzo de 1959 que creó la Junta de Gobierno de los organismos y empresas del Estado dependientes de la Secretaría de Patrimonio Nacional. Diario Oficial del 8 de marzo de 1965.

³⁴ Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal. Diario Oficial de 29 de abril de 1967. El 8 de junio de 1967 se publicó la Fe de erratas al decreto por el que se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, para construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, etcétera, publicado el 29 de abril de 1967.

³⁵ Normas que reglamentan el funcionamiento del tren subterráneo (metro) del Sistema de Transporte Colectivo en relación con los usuarios. Diario Oficial del 16 de agosto de 1969.

³⁶ Secretaría de Gobernación. 24 de septiembre de 1970. Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República, celebradas el día 5 de julio del presente año, y en las

INSTITUCIÓN
 FALTA DE ORIGEN

gobierno se hicieron tres reformas y adiciones a la *Ley de Secretarías y Departamentos de Estado*:

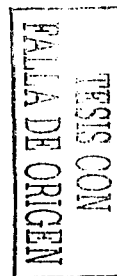
I) La primera es del 12 de enero de 1972, por medio de la cual se reforman los artículos 26 y 28 en los que se señalaba que los titulares de las Secretarías o los Departamentos de Estado debían dar trámite y resolución a los asuntos de su competencia, pudiendo delegar en sus subalternos cualquiera de sus facultades, excepto las que por ley o disposición reglamentaria debían ser ejercidas por el titular. Además de lo anterior, conforme al reglamento interior de cada Secretaría o Departamento de Estado establecería el Presidente de la República la competencia administrativa de cada uno de los órganos administrativos y las dependencias debían realizar los manuales de organización y métodos³⁷.

II) La reforma del 31 de diciembre de 1974, por medio de la cual se señala que para el estudio, planeación y despacho de los negocios de la administración habría diecisiete Secretarías y un Departamento. Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Defensa Nacional 4) Marina. 5) Hacienda y Crédito Público 6) Patrimonio Nacional. 7) Industria y Comercio 8) Agricultura y Ganadería. 9) Comunicaciones y Transportes. 10) Obras Públicas 11) Recursos Hidráulicos 12) Educación Pública 13) Salubridad y Asistencia 14) Trabajo y Previsión Social 15) Presidencia 16) Reforma Agraria y 17) Turismo Y el Departamento del Distrito Federal³⁸.

III) Y por último la reforma y adiciones del 29 de junio de 1976, mediante la cual se adicionaron los artículos 15 y 17 sobre las Secretarías del Trabajo y Previsión Social, y la de la Reforma Agraria³⁹.

Por otro lado, el Congreso de la Unión y la mayoría de los Congresos de los estados aprobaron la reforma del artículo 93 de la Constitución Política para que los "Secretarios del Despacho y los Jefes de los Departamentos Administrativos, luego que esté abierto el periodo de sesiones ordinarias, darán cuenta al Congreso del estado que guarden sus respectivos ramos".

"Cualquiera de las Cámaras podrá citar a los Secretarios de Estado y a los Jefes de los Departamentos Administrativos, así como a los Directores y Administradores de los Organismos Descentralizados Federales o de las Empresas de participación Estatal Mayoritaria, para que informen cuando se



cuales resultó electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el C. Licenciado Luis Echeverría Álvarez. Diario Oficial del 24 de septiembre de 1970.

³⁷ Decreto que reforma y adiciona los artículos 26 y 28 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial de 12 del enero de 1972.

³⁸ Decreto que reforma diversos artículos de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial de 31 de diciembre de 1974.

³⁹ Decreto de reformas y adiciones a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 29 de junio de 1976.

discute una ley o se estudie un negocio concerniente a sus respectivos ramos o actividades"⁴⁰.

En diciembre de 1970 se publicó la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*⁴¹ por medio de la cual se señalaba que el Gobierno del Distrito Federal estaba a cargo del Presidente de la República, quien ejercía la función a través del Jefe del Departamento del Distrito Federal, a quien tenía la facultad de nombrar y remover libremente. Para apoyar al Jefe del Departamento estaban los Secretarios A B y C, y el Oficial Mayor quienes suplirían las ausencias del Jefe del Departamento, en este mismo orden en los casos en los que alguno de éstos no estuviese al tiempo de la ausencia del Jefe del Departamento.

Los límites del Distrito Federal eran los fijados en los decretos de 15 y 17 de diciembre de 1898. El Distrito Federal estaba dividido en dieciséis delegaciones. 1) Gustavo A. Madero 2) Azcapotzalco 3) Iztacalco 4) Coyoacán. 5) Álvaro Obregón 6) La Magdalena Contreras 7) Cuajimalpa de Morelos 8) Xochimilco 9) Tlalpan 10) Iztapalapa 11) Milpa Alta 12) Tláhuac 13) Miguel Hidalgo 14) Benito Juárez 15) Cuauhtémoc y 16) Venustiano Carranza. Al frente de cada Delegación existía un Delegado o Subdelegado, nombrados y removidos por el Jefe del Departamento, previo acuerdo con el Presidente.

Entre las atribuciones encomendadas al Departamento estaban: La determinación de las actividades que debían considerarse de servicio público; decidir si un servicio público debía ser prestado por sí o en colaboración con un organismo descentralizado, empresa de participación estatal, o con particulares o bien si debía concesionarse; reglamentar la prestación de los servicios públicos; ejercitar el derecho de revisión cuando expirase el plazo de vigencia estipulado en la concesión; rescatar la concesión otorgada para la prestación de un servicio público; ocupar, en forma temporal, bienes que sean empleados en la prestación de servicios públicos, cuando éstos sean interrumpidos, e intervenir, asimismo, la administración de la empresa que lo esté prestando; proyectar y ejecutar las obras necesarias para la prestación de los servicios públicos no concesionados y supervisando aquellas obras que debieran realizarse para la prestación de servicios públicos concesionados; determinar los casos en que fuese de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, en los términos del artículo 27 Constitucional, fracción VI; llevar a cabo la expropiación de los bienes inmuebles; la celebración de convenios con otras entidades o dependencias de la administración pública o privada; reglamentar el tránsito por las calles, plazas y calzadas; fijar los requisitos de policía y buen gobierno a que deben sujetarse los particulares para obtener la licencia, autorización o permiso que los faculte para el ejercicio de cualquier actividad económica; llevar el registro de las agrupaciones existentes en el Distrito Federal legalmente constituidas; vigilar la debida

⁴⁰ Decreto que reforma y adiciona el Artículo 93 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Diario Oficial del 31 de enero de 1974.

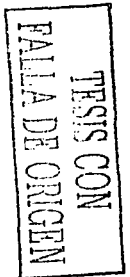
⁴¹ *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (reglamentaria de la base 1ª., fracción VI, del artículo 73.* Diario Oficial del 29 de diciembre de 1970.

prestación de los servicios públicos; y proponer medidas para la mejor regulación del tránsito.

Para el despacho de los asuntos de orden administrativo había una Contraloría General y dieciocho Direcciones Generales: 1) Tesorería 2) Gobernación 3) Servicios Legales 4) Trabajo y Previsión Social 5) Servicios Médicos. 6) Promoción de la Habitación Popular. 7) Abastos y Mercados 8) Acción Cultural y Social 9) Acción Deportiva. 10) Planeación 11) Obras Públicas 12) Obras Hidráulicas 13) Aguas y Saneamiento 14) Servicios Generales 15) Policía y Tránsito 16) Instalaciones Olímpicas 17) Servicios Administrativos y 18) Relaciones Públicas.

A la Dirección General de Policía y Tránsito se le asignaron entre otras tareas las de otorgar concesiones, licencias y permisos para la circulación y estacionamiento de los vehículos en el Distrito Federal, así como para la prestación del servicio público de transportes y coordinar sus actividades con las autoridades generales en lo que se refiere a los servicios de concesión federal; la expedición, revalidación o resello, reposición y cancelación de las licencias de manejo; el levantamiento de infracciones por violación al Reglamento de Tránsito y las disposiciones conexas; la vigilancia de los propietarios o poseedores de vehículos autorizados para circular, para que mantuviesen en buen estado sus unidades y en su caso retirar de la circulación las que no lo estuviesen; la autorización para el establecimiento de sitios de vehículos para el transporte de pasajeros o de carga y vigilar que operaran de forma adecuada; la impartición de educación vial; la coordinación de los servicios públicos de transporte de pasajeros en el Distrito Federal; y la prestación del servicio público de transporte y la ocupación temporal de las empresas o bienes afectados a dicho servicio en los casos que así lo determinase el Jefe del Departamento.

En materia de concesiones para la prestación de un servicio público, el Departamento del Distrito Federal estaba facultado para organizarlo o modificarlo si así fuese conveniente para la mejor prestación del servicio público; reglamentar su funcionamiento; vigilar la organización, prestación y funcionamiento del servicio público; establecer y modificar las tarifas para la utilización del servicio, ejerciendo un total control sobre las mismas; variar el modo, calidad, cantidad, tiempo o lugar de las prestaciones del servicio; ocupar temporalmente el servicio público, interviniendo en su administración, en el caso en que el concesionario no lo prestase de forma eficaz, o se negara a seguirlo proporcionando; utilizar a la fuerza pública en caso de que el concesionario oponga resistencia a las medidas de interés público; la de obligar al concesionario a respetar el principio de uniformidad o igualdad que debía regir en beneficio de todos los usuarios; controlar los pagos del concesionario al Departamento del Distrito Federal derivados de los compromisos de la concesión y la supervisión de las obras procedentes de la concesión.



Todas las concesiones eran de forma temporal. El Departamento podía cancelar de forma unilateral la prestación del servicio en caso de que así los juzgase conveniente para el interés público o decidiese hacerlo de forma anticipada notificando al concesionario la decisión fundada y motivada de manera personal al concesionario; el Departamento podía asumir la prestación del servicio público y pagar al concesionario la indemnización que le correspondiese; la totalidad de los costos de la prestación del servicio público debía ser por cuenta del concesionario; la contratación del personal para la prestación del servicio público era responsabilidad del concesionario, y en caso de no estar de acuerdo con algunos de sus empleados podía vetarse de forma discrecional oyendo la opinión de la Comisión Mixta que para los efectos se formaría; las obras que fuese necesario realizar para la prestación del servicio debían estar aprobadas por el Departamento; era obligación del concesionario mantenerlas en buen estado para su operación; el Departamento se reservaba el derecho de fijar las tarifas para la prestación de los servicios; el concesionario debía otorgar las garantías al Departamento que fuesen necesarias para asegurar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas con motivo de la concesión; y los tiempos de duración los fijaba el Departamento calculando los tiempos de recuperación de las inversiones para la prestación del servicio público.

El 31 de diciembre de 1971 se reforma la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal* en sus artículos 3º, 29 párrafo segundo y 31 párrafo segundo de esta Ley para señalar que el Jefe del Departamento sería auxiliado en el desempeño de sus funciones por cuatro secretarios generales, uno de los cuales debía ser Licenciado en Derecho, y que se denominarían A, B, C, y D, respectivamente, un Oficial Mayor, un Consejo Consultivo, las Juntas de Vecinos, Delegados, Subdelegados y demás órganos que dictase la ley. Esta reforma es porque en la Ley no había aparecido esta aclaración y se le agregó el Secretario D⁴².

En diciembre del año siguiente se vuelve a reformar la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*⁴³, desapareciendo las Secretarías A, B, C y D, sustituyéndolas por las Secretarías de Gobernación y la de Obras y Servicios. Se modifican las delegaciones y sus límites para quedar en dieciséis: Delegaciones: 1) Álvaro Obregón 2) Azcapotzalco 3) Benito Juárez 4) Coyoacán 5) Cuajimalpa de Morelos 6) Cuauhtémoc 7) Gustavo A. Madero 8) Iztacalco 9) Iztapalapa 10) La Magdalena Contreras 11) Miguel Hidalgo 12) Milpa Alta 13) Tláhuac 14) Tlalpan 15) Venustiano Carranza y 16) Xochimilco.

Para atender los asuntos administrativos estaba considerada la Contraloría General y dieciocho Direcciones Generales: 1) Tesorería 2) Jurídica y Gobierno 3) Servicios Sociales 4) Trabajo y Previsión Social 5) Servicios Médicos

⁴² Decreto que reforma la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1971.

⁴³ Decreto que reforma y adiciona la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1972.

TESIS
 FALLA DE ORIGEN

6) Habitación Popular 7) Ingeniería de Tránsito y Transportes 8) Servicios Urbanos 9) Programación y Estudios Económicos 10) Planificación 11) Obras Públicas 12) Obras Hidráulicas 13) Aguas y Saneamiento 14) Organización y Métodos 15) Policía y Tránsito 16) Información y Análisis Estadístico 17) Servicios Administrativos y 18) Relaciones Públicas.

A la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes se le asignaron las siguientes tareas: Programar medidas para el mejoramiento tanto de la circulación de los vehículos como de la operación de los transportes públicos, de sus terminales, paraderos y demás instalaciones accesorias; proponer la localización y el establecimiento de estacionamientos, señalando las normas que debían aplicarse en su construcción y funcionamiento; dictaminar en el ámbito de su competencia los proyectos de las obras viales que construyera el Departamento; la instalación, conservación y señalización de las normas de operación en los dispositivos para el control del tránsito; proponer a los órganos y dependencias competentes, las medidas preventivas para evitar los efectos de la contaminación de vehículos automotores.

1.6 José López Portillo 1976 – 1982 ⁴⁴

En 1976 se publicó la *Ley orgánica de la administración pública federal*⁴⁵ mediante la cual se establecieron las bases de organización de la administración pública federal, centralizada y paraestatal. En lo que se refiere a la administración pública centralizada se contaba con las siguientes Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Defensa Nacional 4) Marina 5) Hacienda y Crédito Público 6) Programación y Presupuesto 7) Patrimonio y Fomento Industrial. 8) Comercio 9) Agricultura y Recursos Hidráulicos 10) Comunicaciones y Transportes 11) Asentamientos Humanos y Obras Públicas 12) Educación Pública. 13) Salubridad y Asistencia 14) Trabajo y Previsión Social 15) Reforma Agraria y 16) Turismo. Además de lo anterior, estaban los Departamentos de Pesca y del Distrito Federal. Quedando a este último la atención de los asuntos que le definiera su ley orgánica.

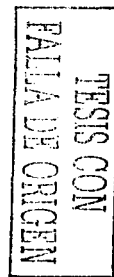
En 1978 se publicó la *Ley orgánica del Departamento del Distrito Federal*⁴⁶, mediante la cual el Presidente de la República tenía bajo su responsabilidad el Gobierno del Distrito Federal, actividad que la ejercía a través del Jefe del Departamento del Distrito Federal, a quien nombraba y removía libremente. En 1979 se publicó el Reglamento interior del Departamento del Distrito Federal⁴⁷, en ambos documentos se señala que para auxiliar al Jefe del Departamento en el

⁴⁴ Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el 4 de julio de 1976 y Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el Periodo 1976 – 1982 al C. Lic. José López Portillo Pacheco. Diario Oficial del 10 de septiembre de 1976.

⁴⁵ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1976.

⁴⁶ Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1978.

⁴⁷ Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 6 de febrero de 1979.



ejercicio de sus atribuciones contaba con las siguientes unidades administrativas y de gobierno:

Órganos administrativos centrales: Secretarías Generales de Gobierno A, Gobierno B, y Obras y Servicios, Oficialía Mayor, Contraloría General y Tesorería; Direcciones Generales de Acción Social y Cultura; Construcción y Operación Hidráulica; Información, Análisis, Estadísticas, Programación y Estudios Administrativos; Jurídica y de Gobierno; Obras Públicas; Planificación; Policía y Tránsito; Promoción Deportiva; Promoción Económica; Protección Social y Servicio Voluntario; Reclusorios y Centros de Rehabilitación Social; Registro Público de la Propiedad; Relaciones Públicas; Servicios Administrativos; Servicios Médicos; Trabajo y Previsión Social y Turismo.

Órganos administrativos desconcentrados: Delegaciones; Almacenes para los Trabajadores del Departamento del Distrito Federal; Comisión de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; Comisión de Vialidad y Transporte Urbano; Comisión Coordinadora para el Desarrollo Agropecuario del Distrito Federal.

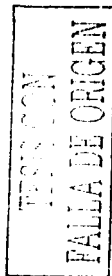
El Distrito Federal quedaba dividido en dieciséis Delegaciones: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuajimalpa de Morelos, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, La Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

En materia de transporte se publicó un acuerdo en 1979 para normar la circulación de los vehículos y los peatones en las vías de circulación preferencial⁴⁸, autorizando, entre otras cosas, que los automóviles de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo puedan circular libremente en las vías preferenciales en los carriles destinados a los vehículos en general, debiendo hacer sus maniobras de ascenso y descenso en las calles transversales y nunca en la vías preferenciales. En el caso de los vehículos de servicio público de pasajeros con itinerario fijo les quedaba prohibida la circular en las vías preferenciales.

En este mismo año se creó el servicio de transportación terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a través de un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio para operar los servicios de transportación terrestre en el aeropuerto⁴⁹.

⁴⁸ Acuerdo No. 086 girado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, mediante el cual se normará la circulación de vehículos y de peatones en las vías de circulación denominados preferenciales. Diario Oficial del 26 de junio de 1979.

⁴⁹ Decreto por el que se crea el Servicio de Transportación terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1976.



En agosto de 1981 se creó el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100⁵⁰. En febrero de 1982 se reforma el artículo duodécimo de R-100, mediante el cual se disponía que los trabajadores se regirían conforme a lo dispuesto en la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado "B" del artículo 123 Constitucional⁵¹. En octubre de 1982 se publicó el reglamento interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del Departamento del Distrito Federal⁵².

1.7 Miguel de la Madrid Hurtado 1982 – 1988 ⁵³

En 1982 se reformó y adicionó la *Ley orgánica de la administración pública federal*⁵⁴, mediante la cual se define la conformación de la administración pública central para el estudio, planeación y despacho de los negocios de orden administrativo en las siguientes dependencias: Secretarías: 1) Gobernación Relaciones Exteriores 2) Defensa Nacional 3) Marina 4) Hacienda y Crédito Público 5) Programación y Presupuesto 6) Contraloría General de la Federación. 7) Energía, Minas e Industria Paraestatal 8) Comercio y Fomento Industrial. 9) Agricultura y Recursos Hidráulicos 10) Comunicaciones y Transportes 11) Desarrollo Urbano y Ecología 12) Educación Pública 13) Salubridad y Asistencia 14) Trabajo y Previsión Social 15) Reforma Agraria 16) Turismo, 17) Pesca, y Salud⁵⁵, y el Departamento del Distrito Federal, el cual se organizaba conforme a su ley orgánica.

En diciembre de 1983 se vuelve a reformar y adicionar la *Ley orgánica de la administración pública federal*⁵⁶, posteriormente, en enero de 1985 vuelve a sufrir una nueva reforma en la que se incorpora la Secretaría de Salud. En noviembre de 1985 se publica en el Diario Oficial bajo el título de *Ley orgánica de la administración pública federal*⁵⁷, una antología que contempla desde la ley del 76 y todas las reformas y adiciones hechas por esta administración.

⁵⁰ Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R – 100. Diario Oficial del 18 de agosto de 1981.

⁵¹ Decreto por el que se reforma el diverso que creó el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R – 100. Diario Oficial del 19 de febrero de 1982.

⁵² Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano de Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 22 de octubre de 1982.

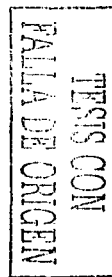
⁵³ Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el 4 de julio de 1982 y Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el Período 1982 – 1988 al C. Miguel de la Madrid Hurtado. Diario Oficial del 10 de septiembre de 1982.

⁵⁴ Decreto que reforma y adiciona a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1982.

⁵⁵ Esta Secretaría se incluye a partir de la publicación en el Diario Oficial de: Se reforma y adiciona la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal del 21 de enero de 1985.

⁵⁶ Decreto por el que se reforma y adiciona la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante la cual se otorgan facultades a los órganos centrales de la administración, mediante reformas y adiciones a favor de las Secretarías de Hacienda, Comercio, Trabajo y Programación y Presupuesto. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1983

⁵⁷ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 29 de noviembre de 1985.



En abril de 1983 se creó la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal con el objeto de coordinar la adopción de medidas de carácter administrativo y operacional tendientes a solucionar los problemas de vialidad, tránsito y transporte en el Distrito Federal y zonas conurbanas con el Estado de México⁵⁸. En junio de 1984 se reforma el artículo 4° y se adiciona, con un artículo 6° bis, el diverso por el que se creó el Sistema de Transporte Colectivo en relación al Consejo de Administración del organismo y los miembros integrantes del mismo, así como la designación dentro del Consejo de un Comisario designado por la Contraloría, con voz, pero sin voto⁵⁹. En el mismo mes y año se modificó el artículo 5° y se adicionó el artículo 5° bis, del diverso que creó Autotransportes de Pasajeros Ruta 100, en los mismos términos que el anterior decreto⁶⁰.

En 1984 se publicó la *Norma oficial mexicana de metrología. Instrumentos de medición. Taxímetros cuenta kilómetros-tiempo*⁶¹, mediante la cual se establecían las especificaciones y métodos de prueba que debían cumplir los taxímetros que se usaban para mediciones de distancia-tiempo en los vehículos de servicio público.

⁵⁸ Decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Diario Oficial del 5 de abril de 1983.

⁵⁹ Decreto por el que se reforma el artículo 4° y se adiciona, con un artículo 6° bis, el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo de fecha 19 de abril de 1967, publicado el 29 del mismo mes y año. Diario Oficial del 21 de junio de 1984.

⁶⁰ Decreto por el que se modifica el artículo quinto y se adiciona un artículo quinto bis, al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 18 de agosto de 1981. Diario Oficial del 21 de junio de 1984.

⁶¹ Norma oficial mexicana de metrología NOM-CH-48-1984. Instrumentos de medición. Taxímetros cuenta kilómetros-tiempo. Diario Oficial del 26 de abril de 1984. En el Diario Oficial aparecen los siguientes documentos sobre verificación de taxímetros: *Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros*, del 14 de diciembre de 1984; *Fe de erratas al calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros*, publicado el 14 de diciembre de 1984, del 17 de diciembre de 1984; *Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros, del 9 de diciembre de 1985*; *Aviso a los propietarios de vehículos dedicados al servicio público de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo y de sitio, que deberán cambiar al taxímetro al de características electromecánicas y ajustado a la actual tarifa*, del 9 de mayo de 1986; *Aviso por el que se prorroga el cambio de taxímetros para el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo y de sitio*, del 16 de julio de 1986; *Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros*, del 23 de diciembre de 1986; *Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros de 1988*, del 21 de diciembre de 1987; *Acuerdo por el que todos los taxímetros mecánicos, electromecánicos y electrónicos, instalados actualmente en los vehículos de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo, deberán ser modificados en su funcionamiento*, del 29 de abril de 1988; *Calendario para el cambio de tarifa y verificación de taxímetros*, del 29 de abril de 1988; *Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros de 1989*, del 3 de enero de 1989; y el *Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros*, del 29 de diciembre de 1989.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En noviembre de 1983 se reforma y adiciona la *Ley orgánica del Departamento del Distrito Federal*⁶², mediante la cual se señala que el gobierno del Distrito Federal estaba compuesto de las siguientes unidades administrativas: Secretarías Generales de Gobierno, Planeación y Evaluación, Obras, Desarrollo Urbano y Ecología, Desarrollo Social, Protección y Vialidad, Oficialía Mayor, Tesorería, Contraloría General y las Delegaciones. Al año siguiente se publicó la *Ley orgánica del Departamento del Distrito Federal*⁶³, mediante la cual el Jefe del Departamento del Distrito Federal se auxiliaba para el ejercicio de sus atribuciones de las Secretarías Generales de Gobierno, Planeación y Evaluación, Obras, Desarrollo Urbano y Ecología, Desarrollo Social, y Protección y Vialidad. La Oficialía Mayor, la Tesorería, la Contraloría General, las Delegaciones, dos Secretarías Generales Adjuntas, las Coordinaciones Generales, las Direcciones Generales y demás unidades administrativas que se establecieron en el reglamento interior.

Entre sus atribuciones estaba la de hacer cumplir las leyes y reglamentos referentes al tránsito de vehículos y peatones en la vía pública y estacionamientos públicos para transporte de toda clase, materia asignada a la Secretaría General de Protección y Vialidad.

En 1984 se publicó el *Reglamento interior del Departamento del Distrito Federal*⁶⁴, en el que se definieron las áreas, unidades administrativas y órganos desconcentrados necesarios para el despacho de los asuntos del Distrito Federal, a saber: Secretarías Generales de Gobierno, Planeación y Evaluación, Desarrollo Social, Desarrollo Urbano y Ecología, Obras, Protección y Vialidad; Adjuntas: Oficialía Mayor, Tesorería, Contraloría General; Coordinaciones Generales: Jurídica, Transporte y Abasto y Distribución; Direcciones Generales: Difusión y Relaciones Públicas, Regularización Territorial, Trabajo y Previsión Social, Apoyo al Desarrollo Delegacional, Planeación del Desarrollo, Programación y Presupuesto, Política Financiera, Evaluación e Informática, Acción Cívica, Cultural y Turística, Promoción Deportiva, Reclusorios y Centros de Readaptación Social, Servicios Médicos, Política Poblacional, Desarrollo Urbano, Administración del Uso del Suelo, Estudios Prospectivos, Construcción y Operación Hidráulica, Obras Públicas y Vivienda, Programación y Supervisión de Obras, Desarrollo Institucional, Operaciones, Servicios y Autotransporte Público, Servicios de Apoyo, Administración y Desarrollo de Personal, Recursos Materiales y Servicios Generales e Investigación y Desarrollo Administrativo; Subtesorerías de Ingresos Locales, Ingresos Coordinados, Modernización Fiscal y Política Tributaria, Administración Financiera y Fiscalización; Procuraduría Fiscal del Distrito Federal,

RECIBO
FALLA DE ORIGEN

⁶² *Decreto por el que se reforma y adiciona la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 16 de diciembre de 1983.

⁶³ *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*. En Revista de Administración Pública. INAP. Número 61/62 Enero-Junio, pp. 389 a la 415. *Decreto que reforma y adiciona la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de enero de 1984.

⁶⁴ *Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 17 de enero de 1984.

Contraloría Interna de la Tesorería, Subcontralorías de Auditoría, Normas, y de Obras, Bienes y Servicios; Direcciones Generales de Jurídica y de Estudios Legislativos, Registro Público de la Propiedad y del Comercio, y Servicios Legales; Subcoordinaciones de Apoyo a la Comercialización Agropecuaria y Pesquera, Comercialización al Menudeo, Comercialización al Mayoreo y Planeación del Abasto; Academia de Policía, Dirección de Responsabilidades y Sanciones, Delegaciones, Almacenes para los Trabajadores del Departamento del Distrito Federal, Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, Servicio Público de Boletaje Electrónico, Comisión Coordinadora para el Desarrollo Agropecuario del Distrito Federal, y Servicio Público de Localización Telefónica; Comisiones de Ecología, e Interna de Administración y Programación.

Los asuntos de transporte eran tratados por cuatro instancias: 1) La Secretaría General de Protección y Vialidad, para los asuntos de tránsito; 2) La Dirección General de Transporte para los asuntos administrativos del transporte en general; 3) La Coordinación General de Transporte para la elaboración de estudios de transporte, que mantenía actualizado el programa integral de transporte, etcétera y 4) La Comisión de Vialidad y Transporte Urbano para mantener actualizado el programa maestro del Metro y supervisar las obras civil y electromecánica de éste y de los trolebuses.

En 1985 se modificó y publicó el *Reglamento interior del Departamento del Distrito Federal*⁶⁵, mediante el cual el Jefe del Departamento del Distrito Federal para el estudio, planeación y despacho de los asuntos del Distrito Federal contaba con las siguientes áreas, unidades administrativas y órganos desconcentrados: Secretarías Generales de Gobierno, Desarrollo Social, Obras, Protección y Vialidad; Adjuntas: Oficialía Mayor, Tesorería, Contraloría General; Coordinaciones Generales: Jurídica, Transporte y Abasto y Distribución; Direcciones Generales: Difusión y Relaciones Públicas, Regularización Territorial, Trabajo y Previsión Social, Gobierno, Acción Social, Cívica, Cultural y Turística, Promoción Deportiva, Reclusorios y Centros de Readaptación Social, Servicios Médicos, Construcción y Operación Hidráulica, Obras Públicas, Reordenación Urbana y Protección Ecológica, Servicios Urbanos, Operaciones, Servicios de Apoyo, Programación y Presupuesto, Administración y Desarrollo de Personal, y Recursos Materiales y Servicios Generales; Administración Tributaria; Subtesorerías de Catastro y Padrón Territorial, Administración Financiera, y Fiscalización; Procuraduría Fiscal del Distrito Federal; Direcciones Generales de Jurídica y de Estudios Legislativos, Registro Público de la Propiedad y del Comercio, Servicios Legales, y Autotransporte Urbano; Subcoordinaciones de Modernización Comercial, Integración Comercial y Social, y Planeación y Administración; Delegaciones; Almacenes para los Trabajadores del Departamento del Distrito Federal; Servicio Público de Localización Telefónica; Comisiones de Vialidad y Transporte Urbano; y Coordinadora para el Desarrollo Rural.

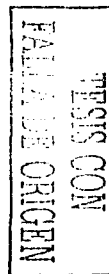
⁶⁵ *Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 23 de agosto y 26 de noviembre de 1985.

TESE CON
FALLA DE ORIGEN

Los asuntos de transporte no mostraron variación con esta reforma quedando agrupados en las mismas cuatro instancias: 1) La Secretaría General de Protección Vialidad 2) Dirección General de Autotransporte Urbano -cambió de nombre- 3) La Coordinación General de Transporte y 4) La Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. En 1986 se publicó el *Manual de organización institucional del Departamento del Distrito Federal*⁶⁶, en el que se presentó un estudio introductorio que contiene la normatividad vigente del Distrito Federal y las funciones de cada uno de los órganos administrativos que la integran.

En 1987 se publicó el *Acuerdo por el que se reglamentó la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal*⁶⁷, conforme a lo dispuesto en la *Ley del Diario Oficial de la Federación y Gacetas Gubernamentales* del 24 de diciembre de 1986, en donde se prevé que el Ejecutivo federal autorizará la edición de las gacetas gubernamentales que fuesen necesarias por sectores o materias y atendiendo a la competencia de las dependencias del propio ejecutivo. Con este instrumento jurídico se regula la publicación, distribución y venta de la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, en materia de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, circulares, bandos, ordenanzas, ejecutorias, tesis jurisprudenciales sobresalientes y jurisprudenciales definidas, resoluciones administrativas, órganos desconcentrados y entidades paraestatales del Departamento del Distrito Federal, convocatorias, edictos, avisos notariales y judiciales, resoluciones judiciales, otorgamiento de concesiones de bienes y servicios en el Distrito Federal, nombramientos de titulares de las distintas dependencias administrativas adscritas al Departamento del Distrito Federal y todos aquellos documentos que conforme a derecho fuese necesario publicar.

En noviembre de 1988 se reglamentó la ley general de equilibrio ecológico y la protección al ambiente para la prevención y control de la contaminación generada por los vehículos automotores⁶⁸.



⁶⁶ *Manual de organización institucional del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 26 de marzo de 1986.

⁶⁷ *Acuerdo por el que se reglamentó la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 21 de septiembre de 1987.

⁶⁸ *Reglamento de la ley general del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la prevención y control de la contaminación generada por los vehículos automotores que circulan por el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada*. Diario Oficial del 25 de noviembre de 1988.

1.8 Carlos Salinas de Gortari 1988 – 1994⁶⁹

El 21 de febrero de 1992 se derogaron y reformaron diversas disposiciones de la *Ley orgánica de la administración pública federal*⁷⁰ para quedar integrada por las siguientes Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Defensa Nacional 4) Marina 5) Hacienda y Crédito Público 6) Contraloría General de la Federación 7) Energía, Minas e Industria Paraestatal 8) Comercio y Fomento Industrial 9) Agricultura y Recursos Hidráulicos 10) Comunicaciones y Transportes 11) Desarrollo Urbano y Ecología 12) Educación Pública 13) Salud 14) Trabajo y Previsión Social 15) Reforma Agraria 16) Turismo y 17) Pesca, y el Departamento del Distrito Federal organizado conforme a su ley orgánica.

En mayo del mismo año esta misma ley sufrió nuevas reformas, adiciones y derogaciones mediante las cuales desaparece la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y se incorpora la Secretaría de Desarrollo Social⁷¹.

En julio de 1994 se publicó el *Estatuto de Gobierno del Distrito Federal*⁷² mediante el cual se establecían las normas de la organización y funcionamiento del gobierno del Distrito Federal. En este cuerpo legislativo se señalaba que la Ciudad de México en el Distrito Federal era la sede de los poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos. Sus límites geográficos eran los fijados por los decretos del 15 y 17 de diciembre de 1898. Sus órganos locales eran: La Asamblea de Representantes, el Jefe del Distrito Federal y el Tribunal Superior de Justicia.

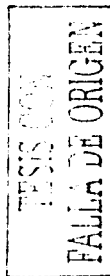
La función jurisdiccional en el orden administrativo queda a cargo de un Tribunal de lo Contencioso Administrativo, cuyos magistrados eran elegidos por el Jefe del Distrito Federal con la aprobación de la Asamblea de Representantes. Al Ministerio Público del Distrito Federal le competía la persecución de los delitos y la

⁶⁹ Decreto que declara válidas y legítimas que para Presidente de la República se llevaron a cabo el día 6 de julio de 1988 y declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1988 – 1994, al C. Carlos Salinas de Gortari. Diario Oficial del 13 de septiembre de 1988.

⁷⁰ Decreto que deroga, reordena y reforma diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 21 de febrero de 1992.

⁷¹ Decreto por el que se reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 25 de mayo de 1992.

⁷² Estatuto de gobierno del Distrito Federal. Diario Oficial del 26 de julio de 1994. El 3 de junio de 1995 se publicó el Decreto por el que se reforman los artículos 123 y 125 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y se adiciona un artículo décimo séptimo transitorio al Decreto de fecha 14 de junio de 1994 por el que se expidió dicho Estatuto, en los que se habla de la elección de los Consejeros Ciudadanos y la renovación cada tres años. El 12 de diciembre de 1995 se publicó el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. En cuanto al Estatuto se reformaron los artículos 77, 83, 84 y 85, y se adicionó un segundo párrafo a los artículos 80 y 82 del Estatuto. En ellos se trata la carrera judicial, la ratificación de magistrados, la administración, vigilancia y disciplina del Tribunal Superior de Justicia, sobre la prohibición de ejercer cargos o empleos a los magistrados y jueces del Tribunal Superior de Justicia, y sobre la elaboración del presupuesto del Tribunal Superior de Justicia.



representación de los intereses de la sociedad. El Procurador General era nombrado por el Jefe del Distrito Federal con la aprobación del Presidente de la República.

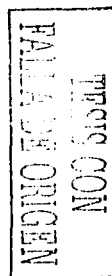
Las bases de la organización y las facultades de los órganos locales de gobierno del Distrito Federal eran ejercidos, como ya dijimos:

1) El Congreso de la Unión, para legislar en todas aquellas materias del Distrito Federal que no estuviesen reservadas para ser realizadas por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

2) La Asamblea de Representantes del Distrito Federal, con funciones legislativas en las materias que expresamente le confiriere la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3) Al Jefe del Distrito Federal le estaba reservado realizar las funciones ejecutivas, éste debía ser escogido entre los representantes a la Asamblea del Distrito Federal, Diputados Federales o Senadores electos que pertenecieran al partido político que tuviese mayoría de asientos en la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Una vez escogido por el Presidente, éste debía someter el nombramiento de Jefe del Distrito Federal a la Asamblea de Representantes, de no haber ratificación, el Presidente debía presentar una segunda propuesta, que de no aceptarse nuevamente, entonces el Senado de la República debía hacer el nombramiento del Jefe del Distrito Federal en los términos de la Constitución Política. El Jefe del Distrito Federal podía ocupar el cargo por seis años, que invariablemente debían ser interrumpidos si fuese electo en un periodo presidencial que concluyese antes de este tiempo, pudiendo ser removido del cargo por el Senado de la República y en sus recesos por la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, por causas graves que afectasen las relaciones con los Poderes de la Unión o el orden público en el Distrito Federal.

Las facultades y obligaciones del Jefe del Distrito Federal eran: 1) Iniciar leyes y decretos ante la Asamblea de Representantes 2) Refrendar los decretos promulgados por el Presidente respecto de las leyes y decretos que expidiese la Asamblea de Representantes 3) Ejecutar las leyes y decretos relativos al Distrito Federal que expidiese el Congreso de la Unión 4) Expedir los reglamentos gubernativos para la ejecución y desarrollo de las leyes que emitiera la Asamblea de Representantes 5) Nombrar y remover libremente a los titulares de las unidades, órganos y dependencias de la administración pública del Distrito Federal cuyo nombramiento o remoción no estuviese determinado de otro modo en este Estatuto o en las leyes 6) Nombrar y remover al Procurador General de Justicia del Distrito Federal con aprobación del Presidente 7) Nombrar magistrados del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal y del Tribunal de lo Contencioso Administrativo y someter los nombramientos a la aprobación de la Asamblea de Representantes 8) Otorgar patentes de notario 9) Solicitar a la Comisión de Gobierno de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal convoque a



sesiones extraordinarias⁷³ 10) Presentación de la iniciativa de ley de ingreso y el proyecto de presupuesto de egresos para el año inmediato siguiente 11) Envío a la Comisión de Gobierno la cuenta pública del año anterior 12) Presentarle al Presidente de la República la propuesta de los montos de endeudamiento necesarios para el financiamiento del Presupuesto del Egresos del Distrito Federal 13) Informar al Presidente y a la Asamblea sobre el ejercicio de los recursos pagados con los montos de endeudamiento autorizado 14) Formular el Programa General de Desarrollo de la Ciudad 15) Presentar por escrito a la Asamblea de Representantes del Distrito Federal el informe anual sobre el estado que guarda la administración pública del Distrito Federal⁷⁴ 16) Envío de informes trimestrales sobre ejecución y cumplimiento de los presupuestos y programas aprobados, para la revisión de la Cuenta Pública 17) Ejercer actos de dominio sobre el patrimonio del Distrito Federal, conforme a la normatividad en la materia 18) Ejercer funciones en materia de dirección de seguridad pública cuando le fuesen delegadas por el Presidente de la República 19) Facilitar al Tribunal Superior de Justicia y a la Asamblea de Representantes los auxilios necesarios para el ejercicio expedito de sus funciones. 20) Informar a solicitud de la Asamblea sobre los asuntos de la administración 21) Administrar la hacienda pública conforme a las leyes y reglamentos en la materia 22) Celebrar convenios de coordinación con la Federación, estados y municipios y de convenios de concertación con los sectores social y privado 23) Dirigir la planeación y el ordenamiento del Desarrollo urbano del Distrito Federal y 24) Las demás que le confirieren la Constitución Política, el Estatuto y otros ordenamientos.

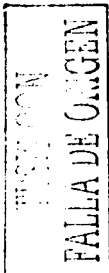
4) La función judicial quedaba en manos del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal.

El Estatuto también le confería responsabilidad al Distrito Federal para participar con la Federación, Estados y Municipios en las zonas conurbadas limítrofes con la Ciudad de México, en materia de asentamientos humanos, protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico, transporte, agua potable y drenaje, recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública, a través de la Coordinación Metropolitana.

En materia de organización de la Administración Pública del Distrito Federal, el Estatuto señalaba que se regiría conforme a lo dispuesto en *la Ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal* que expidiera la Asamblea de Representantes. En este ordenamiento se definiría la integración de la administración pública centralizada y en el reglamento interior se determinarían las atribuciones de las unidades administrativas que la conformaran. El Jefe del Departamento podía constituir órganos administrativos desconcentrados que estuviesen jerárquicamente subordinados al propio Jefe del Distrito Federal, o a la

⁷³ *Ibid.*, Sección III. De la Comisión de Gobierno. Artículo 50.

⁷⁴ El Secretario encargado de las finanzas del Distrito Federal debía comparecer ante la Asamblea del Distrito Federal para explicar la iniciativa de Ley de Ingresos y el Proyecto de Presupuesto de Egresos del Distrito Federal.



dependencia que determinase. Quedaba también bajo su responsabilidad los servicios públicos que fuesen necesarios con posibilidades de concesionarlos.

La administración pública paraestatal estaba integrada por los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal mayoritaria y los fideicomisos públicos. Para el manejo de cada Delegación habría Delegados nombrados y removidos por el Jefe del Distrito Federal, quien sometería a la Asamblea de Representantes los nombramientos para su ratificación. En cada Delegación habría un Consejo de Ciudadanos como órgano de representación vecinal y de participación ciudadana que podían, entre otras cosas, proponer proyectos de mejoramiento vial, transporte y seguridad pública.

En tanto se designara al primer Jefe del Distrito Federal, quedaría la administración en manos del Jefe del Departamento del Distrito Federal conforme a lo previsto en el artículo quinto transitorio de la Constitución Política, reformada el 25 de octubre de 1993.

En 1989 se adscribió la Dirección General de Autotransporte Urbano a la Secretaría de Protección y Vialidad⁷⁵ adscrita anteriormente a la Coordinación General de Transporte conforme al manual de 1986. En mayo del mismo año se declara de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal por lo que se interviene administrativamente al Organismo Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 hasta que a juicio del Ejecutivo Federal las causas que lo motivaron hubiesen desaparecido⁷⁶.

En 1992 se creó la Comisión para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en la Zona Metropolitana del Valle de México⁷⁷ cuyo objetivo era el definir y coordinar las políticas, programas y proyectos, así como verificar la ejecución de las acciones que las dependencias y entidades de la administración pública debían emprender contra la contaminación ambiental en esta zona. En este mismo año se reforma el decreto que creó el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo⁷⁸, en el que entre otras cosas se señala que es un "organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio cuyo objeto es la construcción de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México"⁷⁹, que comprende áreas conurbadas del

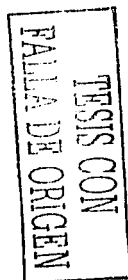
⁷⁵ Acuerdo por el que se adscribe la Dirección General de Autotransporte Urbano a la Secretaría de Protección y Vialidad. Diario Oficial del 2 de marzo de 1989.

⁷⁶ Acuerdo por el que se declara de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 6 de mayo de 1989.

⁷⁷ Acuerdo por el que se crea la Comisión para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en la Zona Metropolitana del Valle de México. Diario Oficial del 8 de enero de 1992.

⁷⁸ Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del diverso por el que se creó el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo (Metro). Diario Oficial del 17 de junio de 1992.

⁷⁹ *Ibid.*, Artículo 1°.



Distrito Federal y del Estado de México. Teniendo también por objeto la operación y explotación del servicio público de transporte colectivo de personas.

En abril de 1993 se publicó el Proyecto de norma oficial mexicana de instrumentos de medición en taxímetros eléctricos⁸⁰, que una vez aprobado por las instancias correspondientes dio origen a la norma oficial mexicana sobre la materia, publicándose en octubre del mismo año⁸¹.

1.9 Ernesto Zedillo Ponce de León 1994 – 2000 ⁸²

En diciembre de 1994 son reformadas, adicionadas y derogadas diversas disposiciones de la *Ley orgánica de la administración pública federal*⁸³ para quedar conformada la administración pública central por las siguientes dependencias: Secretarías: 1) Gobernación 2) Relaciones Exteriores 3) Defensa Nacional 4) Marina 5) Hacienda y Crédito Público 6) Desarrollo Social 7) Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca 8) Energía 9) Comercio y Fomento Industrial 10) Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. 11) Comunicaciones y Transportes 12) Contraloría y Desarrollo Administrativo 13) Educación Pública 14) Salud 15) Trabajo y Previsión Social 16) Reforma Agraria y 17) Turismo, el Departamento del Distrito Federal⁸⁴, organizado conforme a su ley orgánica.

En noviembre del 2000 aparece la Secretaría de Seguridad Pública; se modifica el nombre de la Secretaría de Medio Ambiente para denominarse Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; se cambia la Secretaría de Agricultura bajo el nombre de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación; se incluye a la Consejería Jurídica⁸⁵ y se retira al Distrito Federal de la administración pública centralizada.

⁸⁰ Proyecto de norma oficial mexicana NOM-007-SCFI-1993, instrumentos de medición taxímetros eléctricos. Diario Oficial del 29 de abril de 1993.

⁸¹ Norma oficial mexicana NOM-007-SCFI-1993, instrumentos de medición – taxímetros electrónicos. Esta norma cancela la NOM-CH-48-1987. Diario Oficial del 13 de octubre de 1993.

⁸² Decreto que declara válidas y legítimas las elecciones que para Presidente de los Estados Unidos Mexicanos se llevaron a cabo el día 21 de agosto de 1994, y declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1994 – 2000, al Ciudadano Ernesto Zedillo Ponce de León. Diario Oficial del 10 de noviembre de 1994.

⁸³ Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 28 de diciembre de 1994. El 19 de diciembre de 1995 se publicó el Decreto por el que se reforman los artículos 28 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante los cuales se definen atribuciones a las Secretarías de Relaciones Exteriores y a la de Comercio y Fomento Industrial.

⁸⁴ Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la ley federal de radio y televisión, de la Ley general que establece las bases de coordinación del sistema nacional de seguridad pública, de la Ley de la Policía Federal Preventiva y de la Ley de Pesca. Diario Oficial del 28 noviembre de 2000.

⁸⁵ El 15 de mayo de 1996 se publicó el Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante el cual se agrega a la administración centralizada la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal.

FALLA DE ORIGEN

Conforme a lo dispuesto en el *Estatuto de Gobierno del Distrito Federal* se promulgó la *Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal*⁸⁶ en diciembre de 1994, mediante la cual se estableció la organización de la administración pública del Distrito Federal, y se asignaron las facultades para el despacho de los asuntos del orden administrativo a cargo del Jefe del Distrito Federal, los órganos centrales, desconcentrados y paraestatales. En materia de sus límites éstos quedaban fijados conforme a los decretos del 15 y 17 de diciembre de 1894 y del 27 de julio de 1994⁸⁷, expedidos por el Congreso de la Unión. El Distrito Federal quedaba dividido en dieciséis delegaciones: 1) Álvaro Obregón 2) Azcapotzalco 3) Benito Juárez 4) Coyoacán 5) Cuajimalpa de Morelos 6) Cuauhtémoc 7) Gustavo A. Madero 8) Iztacalco 9) Iztapalapa 10) Magdalena Contreras 11) Miguel Hidalgo 12) Milpa Alta 13) Tláhuac 14) Tlalpan 15) Venustiano Carranza y 16) Xochimilco.

El Jefe del Distrito Federal se auxiliaba en el ejercicio de sus atribuciones con las siguientes dependencias: 1) Secretaría de Gobierno 2) Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda 3) Secretaría de Medio Ambiente 4) Secretaría de Obras y Servicio 5) Secretaría de Educación, Salud y Desarrollo Social 6) Secretaría de Finanzas 7) Secretaría de Transportes y Vialidad 8) Secretaría de Seguridad Pública. 9) Oficialía Mayor y 10) Contraloría General.

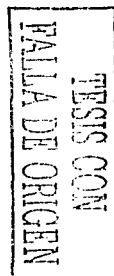
Para el gobierno de las demarcaciones territoriales se contaba con órganos desconcentrados con autonomía funcional en acciones de gobierno, encabezados por los delegados. En materia de administración paraestatal quedaban adscritos los organismos descentralizados con personalidad jurídica y patrimonio propio. Los fideicomisos públicos que se establecieron por la administración del Distrito Federal, organizados de manera análoga a los organismos descentralizados o empresas de participación estatal mayoritaria, que tuviesen el propósito de auxiliar al Jefe del Distrito Federal, eran considerados entidades paraestatales y quedaban sujetos al Programa General de Desarrollo del Distrito Federal.

A falta de haberse podido elegir al Jefe del Distrito Federal, el Presidente de la República, en septiembre de 1995, publicó el *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*⁸⁸ conforme a lo dispuesto en el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y en la *Ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal*. En este cuerpo reglamentario, además de las Secretarías ya comentadas, se definieron las demás áreas de la administración pública centralizada a saber:

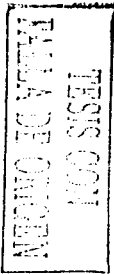
⁸⁶ *Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal*. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1994.

⁸⁷ *Decreto por el que se aprueba el convenio amistoso para la precisión y reconocimiento de sus respectivos límites territoriales, celebrado por el Estado Libre y Soberano de México y por el Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 27 de julio de 1994.

⁸⁸ *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Diario Oficial del 15 de septiembre de 1995.



Subsecretaría de Gobierno; Subsecretaría de Asuntos Jurídicos; Tesorería; Direcciones Generales de Comunicación Social, Gobierno, Reclusorios y Centros de Readaptación Social, Regularización Territorial, Trabajo y Previsión Social, Protección Civil, Servicios Legales, Registro Público de la Propiedad y de Comercio, Jurídica y de Estudios Legislativos, Coordinación Metropolitana, Desarrollo Urbano, Administración Urbana, Políticas y Normatividad Económica, Promoción e Inversiones, Operación y Control de Proyectos, Abasto, Comercio y Distribución, Prevención y Control de la Contaminación, Proyectos Ambientales, Obras Públicas, Servicios Urbanos, Construcción y Operación Hidráulica, Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo, Acción Social, Cívica y Cultural, Promoción Deportiva, Servicios de Salud, y Protección Social; Subtesorerías de Política Fiscal y de Administración Tributaria; Direcciones de Registro, Servicios al Contribuyente, Ingresos, y Ejecución Fiscal; Administraciones Tributarias; Subtesorería de Fiscalización; Direcciones de Programación y Control de Auditorías, Auditorías Directas, y Revisión Fiscal; Subtesorería de Catastro y Padrón Territorial, Direcciones Generales de Programación y Presupuesto, y Administración Financiera; Procuraduría Fiscal del Distrito Federal, Subprocuradurías de Servicios Jurídicos, Juicios, y Recursos Administrativos; Direcciones Generales de Planeación y Proyectos de Transporte y Vialidad, Normatividad y Evaluación del Transporte y Vialidad, Servicios al Transporte, Control de Tránsito, Seguridad Pública Regional Poniente – Suroeste, Oriente – Sureste, Norte – Centro; Agrupamientos; Control Operativo; Servicios de Apoyo; Administración y Desarrollo de Personal; Recursos Materiales y Servicios Generales; Modernización Administrativa; Patrimonio Inmobiliario; Auditoría; y Legalidad y Responsabilidades; y Evaluación y Diagnóstico; Dirección de Responsabilidades y Sanciones, Unidad de Comisarios; Unidad de Zoológicos de la Ciudad de México; Delegaciones del Distrito Federal; Procuraduría Social; Instituto de la Vivienda de la Ciudad de México; Comisión de Recursos Naturales; Comisión de Aguas del Distrito Federal; Planta de Asfalto del Distrito Federal; Servicio Público de Localización Telefónica; Junta de Asistencia Privada; y el Instituto Técnico de Formación Política.



El 1° de noviembre de 1995 se publicó el *Programa para el Desarrollo del Distrito Federal 1995 – 2000*⁸⁹, cuyo objetivo principal era el de potenciar el desarrollo económico de la ciudad y preservar la viabilidad financiera del Distrito Federal. Para lo cual se proponía el fortalecimiento de la vida democrática de la ciudad; el avance en la seguridad y la justicia para sus ciudadanos; la potenciación del desarrollo económico a partir de mantener el equilibrio demográfico; el mejorar el entorno urbano y la preservación del medio ambiente como premisa fundamental del desarrollo económico y de la elevación de la calidad de vida; el impulso al desarrollo social para igualar oportunidades y reducir inequidades; y preservar la viabilidad financiera del Distrito Federal con una estrategia de consolidación de ingresos, elevación de la eficiencia en la asignación del gasto público y en la

⁸⁹ *Programa para el desarrollo del Distrito Federal 1995 – 2000*. Diario Oficial del 1 de noviembre de 1995.

aplicación de una nueva estrategia de financiamiento para la provisión de bienes y servicios.

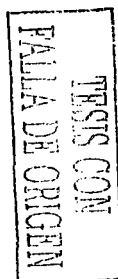
1.9.1 Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano 1997 – 1999⁹⁰

Una vez que Cuauhtémoc Cárdenas ocupa por primera vez, el gobierno político y administrativo del Distrito Federal mediante el voto directo y secreto de los habitantes de la Ciudad de México, y a falta de una legislación lo suficientemente desarrollada para que éste pudiese atender a plenitud los asuntos de gobierno del Distrito Federal, y por tratarse de un periodo inédito en la historia de la vida de la capital, fue necesario que el Presidente de la República, conforme a sus facultades constitucionales, decretara la reforma al *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*⁹¹ que permitiese al nuevo gobierno cumplir con los compromisos que esta nueva tarea exigía para la atención de su régimen de gobierno.

En este decreto se determinó que la administración pública centralizada del Distrito Federal contaría con las siguientes dependencias, unidades administrativas y órganos desconcentrados: Las Secretarías de Gobierno, Desarrollo Urbano y Vivienda, Desarrollo Económico, Medio Ambiente, Obras y Servicios; Educación, Salud y Desarrollo Social, Finanzas, Transportes y Vialidad y Seguridad Pública. Oficialía Mayor, Contraloría General; Las Subsecretarías de Gobierno, Asuntos Jurídicos y Seguridad Pública; Tesorería; Las Direcciones Generales de Comunicación Social, Gobierno, Reclusorios y Centros de Readaptación Social, Regularización Social, Regularización Territorial, Trabajo y Previsión Social, Protección Civil, Servicios Legales, Registro Público de la Propiedad y del Comercio, Jurídica y de Estudios Legislativos, Coordinación Metropolitana, Desarrollo Urbano, Administración Urbana, Políticas y Normatividad Económica, Promociones e Inversiones, Desarrollo Rural, Operación y Control de Proyectos; Abasto, Comercio y Distribución, Prevención y Control de la Contaminación, Proyectos Ambientales, Obras Públicas, Servicios Urbanos, Construcción y Operación Hidráulica, Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo; Acción Social, Cívica y Cultural, Promoción Deportiva y Política Social; Subtesorerías de Política Fiscal y Administración Tributaria; Direcciones de Registro, Servicios al Contribuyente, Ingresos y Ejecución Fiscal; Administraciones Tributarias; Subtesorería de Fiscalización; Direcciones de Programación y Control de Auditorías, Auditorías Directas y Revisiones Fiscales; Subtesorería de Catastro y Padrón Territorial; Direcciones Generales de Programación y Presupuesto y Administración Financiera; Procuraduría Fiscal del

⁹⁰ Sesión solemne. Protesta del ciudadano Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, como Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Año 1. No. 30. 5 de diciembre de 1997.

⁹¹ Decreto por el que se reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1° de diciembre de 1997.



Distrito Federal; Subprocuradurías de Servicios Jurídicos, Juicios sobre Ingresos Locales, Recursos Administrativos y Juicios sobre Ingresos Coordinados y Asuntos Penales; Direcciones Generales de Planeación y Proyectos de Transporte y Vialidad, Normatividad y Evaluación del Transporte, Servicios al Transporte, Control de Tránsito, Seguridad Pública Regional I) Norte, II) Centro, III) Oriente, IV) Poniente, y V) Sur; Agrupamientos, Políticas de Seguridad Pública, Supervisión e Investigación Interna, Servicios de Apoyo, Administración y Desarrollo de Personal, Recursos Materiales y Servicios Generales, Modernización Administrativa, Patrimonio Inmobiliario, Auditoría, y Legalidad y Responsabilidades; Dirección de Responsabilidades y Sanciones, Contralorías Internas, Direcciones Generales de Evaluación y Diagnóstico, y Comisarios; Unidad de Zoológicos de la Ciudad de México; Delegaciones del Distrito Federal, Procuraduría Social; Instituto de Vivienda de la Ciudad de México, Comisión de Recursos Naturales; Comisión de Aguas del Distrito Federal; Planta de Asfalto del Distrito Federal; Servicio Público de Localización Telefónica; Instituto de Servicios de Salud del Distrito Federal; Junta de Asistencia Privada y el Instituto Técnico de Formación Policial.

En marzo de 1988 el reglamento interior sufrió una nueva reforma mediante la cual se incorporaron las Direcciones Generales de Imagen y Comercialización Turística, Servicios Turísticos y Fomento Empresarial e investigación y Registro de Servicios Turísticos⁹². En junio del mismo año se incorporaron a la administración pública del Distrito Federal la Coordinación de Participación Ciudadana para la Prevención del Delito y las Direcciones Generales de Política, Supervisión y Evaluación y de la Prevención del Delito y Capacitación⁹³.

Para dar mayores y mejores elementos para que este primer gobierno electo pudiese tener mejor margen de acción se reformaron, adicionaron y derogaron diversas disposiciones del *Estatuto de Gobierno del Distrito Federal*⁹⁴. Mediante estos cambios se fundamentó la organización y funcionamiento del gobierno del Distrito Federal. Se reiteró que la Ciudad de México es el Distrito Federal sede de los poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos conforme a los límites fijados en los decretos del 15 y 17 de diciembre de 1898.

⁹² Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de marzo de 1998.

⁹³ Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1 de junio de 1998. El 8 de junio de 1998 se publicó la Aclaración al decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1 de junio de 1998 No. 129.

⁹⁴ Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; de la Ley Federal de Expropiación y de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de enero de 1998. El 22 de abril de 1998 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal con todas las reformas hechas hasta antes de esta fecha.

El Gobierno del Distrito Federal se encuentra a cargo de los poderes federales y de los órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial de carácter local, estando representados en el ámbito local por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal.

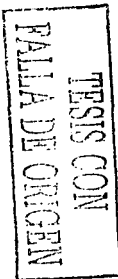
El Jefe de Gobierno del Distrito Federal puede ser removido de su cargo por causas graves que afecten las relaciones con los Poderes de la Unión o el orden público en el Distrito Federal. En caso de remoción corresponde a la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión nombrar, a propuesta del Presidente de la República, al sustituto para que concluya con el periodo de su mandato.

La designación de la autoridad encargada de la fuerza pública en el Distrito Federal es facultad del Presidente de la República, por lo que su nombramiento y remoción corresponde libremente al Presidente de la República, quien puede tomar en cuenta la opinión del Jefe del Gobierno del Distrito Federal. En el caso del cargo de Procurador General de Justicia del Distrito Federal, éste puede ser nombrado y removido por el Jefe de Gobierno, pero con la aprobación del Presidente de la República.

La elección del Jefe del Gobierno del Distrito Federal es conforme a lo dispuesto en este Estatuto y la ley electoral por votación universal, libre, directa y secreta a favor de una sola persona, que se renovará cada seis años en la misma fecha en que se realice la elección de Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, publicándose en bando emitido por la Asamblea Legislativa la declaración de Jefe de Gobierno del Distrito Federal electo que haga el Tribunal Electoral del Distrito Federal. Las ausencias del Jefe de Gobierno que no excedan los 30 días deben ser cubiertas por el Secretario de Gobierno; en caso de ser su ausencia absoluta, la Asamblea Legislativa tiene la facultad de designar a un sustituto por el tiempo que faltase para concluir el periodo de seis años.

Entre las facultades y obligaciones del Jefe del Gobierno del Distrito Federal están: Iniciar leyes y decretos ante la Asamblea Legislativa; nombrar y remover libremente a los titulares de las unidades, órganos y dependencias de la administración pública del Distrito Federal, cuyo nombramiento o remoción no estén determinados de otro modo en este Estatuto; presentar a la Asamblea Legislativa el presupuesto de ingresos y egresos; el envío de la cuenta pública a la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa; el sometimiento de los techos de endeudamiento necesarios a consideración del Presidente de la República, así como de informarle sobre el uso y destino de estos recursos; la determinación de la división del Distrito Federal en áreas geográficas de atención y el nombramiento y remoción libre de los servidores públicos responsables de cada una de ellas; y administrar la hacienda pública del Distrito Federal.

Con las facultades otorgadas en los artículos 87 y 88 del Estatuto 2° y 15 de la *Ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal* a favor del Jefe de



Gobierno del Distrito Federal, éste decretó las reformas al *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*⁹⁵ para conformar las dependencias, unidades administrativas y órganos desconcentrados necesarios para atender la administración pública centralizada del Distrito Federal de la siguiente forma: Las Secretarías de Gobierno, Desarrollo Urbano y Vivienda, Desarrollo Económico, Medio Ambiente, Obras y Servicios, Educación, Salud y Desarrollo Social, Finanzas, Transportes y Vialidad y Seguridad Pública; La Oficialía Mayor; La Contraloría General; Las Subsecretarías de Gobierno, Asuntos Jurídicos, de Coordinación Delegacional y Metropolitana, Trabajo y Previsión Social y Seguridad Pública; La Tesorería; Las Direcciones Generales de Comunicación Social, Gobierno, Reclusorios y Centros de Readaptación Social, Regularización Territorial, Trabajo y Previsión Social, Trabajo no Asalariado, Empleo y Capacitación, Protección Civil, Servicios Legales, Registro Público de la Propiedad y del Comercio, Jurídica y de Estudios Legislativos, Coordinación Delegacional, Coordinación Metropolitana, Desarrollo Urbano, Administración Urbana, Políticas y Normatividad Económica, Promociones e Inversiones, Desarrollo Rural, Operación y Control de Proyectos, Abasto, Comercio y Distribución, Prevención y Control de la Contaminación, Proyectos Ambientales, Obras Públicas, Servicios Urbanos, Construcción y Operación Hidráulica, Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo, Acción Social, Cívica y Cultural, Promoción Deportiva y Política Social; Subtesorerías de Política Fiscal y Administración Tributaria; Direcciones de Registro, Servicios al Contribuyente, Ingresos y Ejecución Fiscal; Administraciones Tributarias; Subtesorería de Fiscalización; Direcciones de Programación y Control de Auditorías, Auditorías Directas y Revisiones Fiscales; Subtesorería de Catastro y Padrón Territorial; Direcciones Generales de Programación y Presupuesto y Administración Financiera; Procuraduría Fiscal del Distrito Federal; Subprocuradurías de Servicios Jurídicos, Juicios sobre Ingresos Locales, Recursos Administrativos y Juicios sobre Ingresos Coordinados y Asuntos Penales; Direcciones Generales de Planeación y Proyectos de Transporte y Vialidad, Normatividad y Evaluación del Transporte, Servicios al Transporte, Control de Tránsito, Seguridad Pública Regional I) Norte II) Centro, III) Oriente, IV) Poniente y V) Sur; Agrupamientos, Políticas de Seguridad Pública, Supervisión e Investigación Interna, Servicios de Apoyo, Administración y Desarrollo de Personal; Recursos Materiales y Servicios Generales; Modernización Administrativa; Patrimonio Inmobiliario; Auditoría y Legalidad y Responsabilidades; Dirección de Responsabilidades y Sanciones; Contralorías Internas; Direcciones Generales de Evaluación y Diagnóstico y Comisarios; Unidad de Zoológicos de la Ciudad de México; Delegaciones del Distrito Federal; Procuraduría Social; Instituto de Vivienda de la Ciudad de México; Comisión de Recursos Naturales; Comisión de Aguas del Distrito Federal; Planta de Asfalto del Distrito Federal; Servicio Público de Localización Telefónica; Instituto de Servicios de Salud del Distrito Federal; Junta de Asistencia Privada y el Instituto Técnico de Formación Policial.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

⁹⁵ Decreto que reforma, el *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de enero de 1998. el 20 de mayo de 1999 se publicó en la Gaceta Oficial el decreto que reforma el artículo 35 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, sobre Juzgados Cívicos.

En diciembre de 1998 se publicó la *Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal*⁹⁶ mediante la cual se establece la organización de la Administración Pública del Distrito Federal, se distribuyen los negocios del orden administrativo, y se asignan facultades para el despacho de los mismos a cargo del Jefe de Gobierno, de los órganos centrales, desconcentrados y paraestatales, conforme a las bases establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el Estatuto de Gobierno.

El Jefe de Gobierno para el ejercicio de sus atribuciones se auxilia a través de las Secretarías de Gobierno, Desarrollo Urbano y Vivienda, Desarrollo Económico, Medio Ambiente, Obras y Servicios, Desarrollo Social, Salud, Finanzas, Transportes y Vialidad; Seguridad Pública; Turismo; la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, Oficialía Mayor, Contraloría General del Distrito Federal y Consejería Jurídica y de Servicios Legales.

En agosto de 1999 se publicó el *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*⁹⁷, mediante el cual para el despacho de los asuntos que le competían a las dependencias de la administración pública, se les adscribieron las unidades administrativas, las unidades administrativas de apoyo técnico-operativo, los órganos político-administrativos y los órganos desconcentrados de forma siguiente: Secretaría de Gobierno; Subsecretaría de Gobierno; Direcciones Generales de Prevención y Readaptación Social, Regularización Territorial, Participación Ciudadana y Gestión Social, Protección Civil, Participación Ciudadana para la Prevención del Delito y Coordinación Delegacional; Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social; Direcciones Generales de Trabajo y Previsión Social, Trabajo no Asalariado y Empleo y Capacitación; Adicionalmente a esta Secretaría quedaban adscritos los órganos político-administrativos de cada demarcación territorial, los órganos desconcentrados: Instituto de la Mujer del Distrito Federal, Comisión de Asuntos Agrarios del Distrito Federal y la Unidad de Protección Civil del Distrito Federal; Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda: Direcciones Generales de Desarrollo Urbano; Equipamiento Urbano y Proyectos, Administración Urbana; Secretaría de Desarrollo Económico: Direcciones Generales de Políticas y Normatividad Económica, Promoción e Inversiones, Operación y Control de Proyectos, Abasto, Comercio y Distribución y Desarrollo Rural; Secretaría de Medio Ambiente: Prevención y Control de la Contaminación, Planeación y Política Ambiental, y Educación Ambiental. Asimismo se le adscribió el órgano desconcentrado de la Comisión de Recursos Naturales; Secretaría de Obras y Servicios: Direcciones Generales de Obras Públicas, Servicios Urbanos, Construcción y Operación Hidráulica y Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo. A su vez se le adscribieron los órganos desconcentrados de la Comisión de Aguas del Distrito Federal y Planta de Asfalto del Distrito Federal;

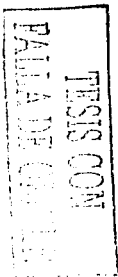
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁹⁶ *Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1998.

⁹⁷ *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de agosto de 1999.

Secretaría de Desarrollo Social: Direcciones Generales de Asuntos Educativos, Servicios Comunitarios Integrados, Equidad y Desarrollo Social; y Zoológicos de la Ciudad de México. Asimismo se le adscribieron los órganos desconcentrados siguientes: Servicio Público de Localización Telefónica del Distrito Federal, Instituto del Deporte del Distrito Federal e Instituto de Cultura del Distrito Federal; Secretaría de Salud: Subsecretaría de Servicios de Salud. Dirección General de Regulación Sanitaria; Dirección General de Planeación y Coordinación Sectorial, adscrita a la Secretaría; Órgano desconcentrado de la Comisión para la Protección de Insumos para la Salud del Gobierno del Distrito Federal; Secretaría de Finanzas: Subsecretaría de Egresos: Direcciones Generales de Política Presupuestal, Control y Evaluación, Sectorial Programático-Presupuestal del Gobierno, Obras y Servicios, y Sectorial Programático-Presupuestal de Seguridad Pública, Justicia y Desarrollo Social; Tesorería del Distrito Federal; Subtesorería de Política Fiscal; Subtesorería de Administración Tributaria: Direcciones de Registro, Servicios al Contribuyente, Ingresos, Ejecución Fiscal y Administraciones Tributarias; Subtesorería de Fiscalización: Direcciones de: Programación y Control de Auditorías, Auditorías Directas, Revisiones Fiscales y Evaluación y Procedimientos Legales; Subtesorería de Catastro y Padrón Territorial; Dirección General de Informática; Procuraduría Fiscal del Distrito Federal; Subprocuradurías de Legislación y Consulta, De lo Contencioso, De Recursos Administrativos y Autorizaciones y Asuntos Penales y Juicios sobre Ingresos Coordinados; Dirección General de Administración Financiera, adscrita a la Secretaría. Secretaría de Transportes y Vialidad; Direcciones Generales de Transporte, Planeación y Vialidad y Regulación al Transporte. Asimismo se adscribe el órgano desconcentrado del Instituto del Taxi del Distrito Federal; Secretaría de Seguridad Pública; Secretaría de Turismo; Direcciones Generales de Planeación y Desarrollo Turístico y Servicios Turísticos; Asimismo se le adscribe el órgano desconcentrado del Instituto de Promoción Turística del Distrito Federal. Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal; Oficialía Mayor; Direcciones Generales de Administración y Desarrollo de Personal, Recursos Materiales y Servicios Generales, Patrimonio Inmobiliario y Desarrollo Administrativo y del Servicio Público de Carrera; Asimismo se le adscribió el órgano desconcentrado de la Comisión de Avalúos de Bienes del Distrito Federal; Contraloría General; Direcciones Generales de Auditoría, Legalidad y Responsabilidades, Direcciones de Responsabilidades y Sanciones, Cuenta Pública, Auditoría de Legalidad y Recursos de Inconformidad, Atención Ciudadana, Juicios Contenciosos y de Amparo y Normatividad y Situación Patrimonial; Direcciones Generales de Comisarios y Contralorías Internas, adscritas a la Contraloría General; Consejería Jurídica y de Servicios Legales; Dirección General de Jurídica y de Estudios Legislativos; Dirección de la Comisión de Estudios Jurídicos, y la Dirección General de Servicios Legales, Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica, adscrita a la Consejería Jurídica y de Servicios Legales; Asimismo se le adscribió el órgano desconcentrado del Registro Civil del Distrito Federal.

En materia de transporte se dieron importantes reformas en materia de la *Ley de Transporte* (ver pies de página 89 y 90), además de la publicación de los



Reglamentos de transporte de carga⁹⁸; transporte público de taxi⁹⁹; transporte de pasajeros¹⁰⁰; el estatuto orgánico del sistema de transporte colectivo¹⁰¹; y el convenio de creación de la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana¹⁰², documentos que comentaremos más adelante.

1.9.2 Rosario Robles Berlanga 1999 – 2000 ¹⁰³

En la administración de Rosario Robles se modificó en enero del 2000 el *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*¹⁰⁴ para quedar conformadas las dependencias de la administración pública de la siguiente manera: Secretaría de Gobierno, Subsecretaría de Gobierno, Direcciones Generales de Gobierno, Prevención y Readaptación Social, Regularización Territorial, Participación Ciudadana y Gestión Social, Protección Civil y Participación Ciudadana para la Prevención del Delito; Subsecretaría de Trabajo y Previsión Social, Direcciones Generales de Trabajo y Previsión Social, Trabajo no Asalariado, Empleo y Capacitación; Procuraduría de la Defensa del Trabajo; Coordinación General de Programas Delegacionales y Metropolitanos; Instituto de la Mujer del Distrito Federal; Comisión de Asuntos Agrarios del Distrito Federal. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; Direcciones Generales de Desarrollo Urbano, Equipamiento Urbano y Proyectos y Administración Urbana; Secretaría de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁹⁸ *Reglamento para el servicio de transporte de carga en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.

⁹⁹ *Reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.

¹⁰⁰ *Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.

¹⁰¹ *Estatuto orgánico del sistema de transporte colectivo.* Gaceta Oficial del 19 de enero y 15 de junio de 1998; y 11 de mayo de 1999.

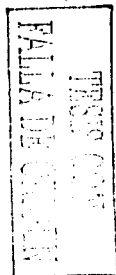
¹⁰² *Convenio por el que se crea la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998. *Convenio modificatorio al Convenio de Coordinación que crea la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.

¹⁰³ *Decreto por el que se acepta la renuncia presentada por el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, al cargo de Jefe de Gobierno del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre de 1999. *Decreto por el que se designa a la C. Rosario Robles Berlanga, Jefa de Gobierno del Distrito Federal para que termine el encargo, para el que fue electo el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre de 1999.

¹⁰⁴ *Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de enero de 2000. El 13 de marzo del 2000 se publicó el *Decreto que reforma al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*, sobre la competencia de la Secretaría de Finanzas. El 28 de abril del 2000 se publicó el *Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*, sobre la inclusión de las Direcciones Generales de Servicios Médicos y Urgencias y Regulación Sanitaria. El 30 de noviembre de 2000 se publicó el *Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*, mediante el cual modifican algunas de las fracciones referentes a la Secretaría de Finanzas y la Oficialía Mayor.

Desarrollo Económico¹⁰⁵, Direcciones Generales de Políticas y Normatividad Económica, Promoción e Inversiones, Operación y Control de Proyectos y Abasto, Comercio y Distribución; Secretaría de Medio Ambiente; Direcciones Generales de Prevención y Control de la Contaminación, Planeación y Política Ambiental y Educación Ambiental; Comisión de Recursos Naturales y Desarrollo Rural; Secretaría de Obras y Servicios, Direcciones Generales de Obras Públicas, Servicios Urbanos, Construcción y Operación Hidráulica y Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo; Comisión de Aguas del Distrito Federal; Planta de Asfalto del Distrito Federal; Secretaría de Desarrollo Social. Direcciones Generales de Asuntos Educativos; Servicios Comunitarios Integrados; Equidad y Desarrollo Social y Zoológicos de la Ciudad de México; Servicio Público de Localización Telefónica del Distrito Federal; Instituto del Deporte del Distrito Federal; Secretaría de Salud; Subsecretaría de Servicios de Salud; Direcciones Generales de Regulación Sanitaria y Planeación y Coordinación Sectorial; Comisión para la Protección de Insumos para la Salud del Gobierno del Distrito Federal; Secretaría de Finanzas; Subsecretaría de Egresos; Direcciones Generales de Política Presupuestal, Control y Evaluación, Sectorial Programático-Presupuestal de Gobierno, Obras y Servicios, y Sectorial Programático-Presupuestal de Seguridad Pública, Justicia y Desarrollo Social; Tesorería del Distrito Federal; Subtesorería de Política Fiscal; Subtesorería de Administración Tributaria; Direcciones de Registro, Servicios al Contribuyente, Ingresos y Ejecución Fiscal; Administraciones Tributarias; Subtesorería de Fiscalización. Direcciones de: Programación y Control de Auditorías; Auditorías Directas; Revisiones Fiscales y Evaluación y Procedimientos Legales; Subtesorería de Catastro y Padrón Territorial; Dirección General de Informática; Procuraduría Fiscal del Distrito Federal; Subprocuradurías de Legislación y Consulta, de lo Contencioso, Recursos Administrativos y Autorizaciones, Asuntos Penales y Juicios sobre Ingresos Coordinados; Direcciones Generales de: Administración Financiera y Avalúos de Bienes; Secretaría de Transportes y Vialidad; Direcciones Generales de: Transporte, Planeación y Vialidad y Regulación al Transporte. Instituto del Taxi del Distrito Federal; Secretaría de Seguridad Pública; Secretaría de Turismo; Direcciones Generales de Planeación y Desarrollo Turístico y Servicios Turísticos. Instituto de Promoción Turística del Distrito Federal. Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal. Oficialía Mayor. Direcciones Generales de: Administración, Desarrollo de Personal y Servicio Público de Carrera; Recursos Materiales y Servicios Generales; y Patrimonio Inmobiliario. Contraloría General. Direcciones Generales de: Auditoría; y Legalidad y Responsabilidades. Direcciones de Responsabilidades y Sanciones, Cuenta Pública, Auditoría de Legalidad y Recursos de Inconformidad, Atención Ciudadana; Juicios Contenciosos y de Amparo; y Normatividad y Situación Patrimonial; Direcciones Generales de Evaluación y Diagnóstico y Comisarios; Contralorías Internas; Consejería Jurídica y de Servicios Legales; Dirección

¹⁰⁵ Mediante el Decreto de noviembre del 2000 se agregan a la Secretaría de Desarrollo Económico las Direcciones Generales de: Operación y Control de Proyectos; Abasto, Comercio y Distribución; y Central de Abastos. *Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de noviembre del 2000.



General Jurídica y de Estudios Legislativos; Dirección de la Comisión de Estudios Jurídicos; Direcciones Generales de Servicios Legales y Registro Público de la Propiedad y del Comercio; Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica; Consejería Jurídica y de Servicios Legales; y Registro Civil del Distrito Federal.

En materia de transporte se publicó el decreto de creación de la Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal¹⁰⁶; el decreto que extingue R-100¹⁰⁷; la declaratoria de ser parte del patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles administrados por el Consejo de Incautación del R-100¹⁰⁸; el manual de lineamientos técnicos¹⁰⁹; el índice del manual de lineamientos técnicos¹¹⁰; el manual de sustitución de microbuses por autobuses¹¹¹; los formatos técnicos para la presentación de propuestas de fijación, revisión y modificación de las tarifas¹¹²; la guía para la elaboración de estudios técnicos sobre bases de servicio para el transporte público de taxi¹¹³; el registro de peritos en materia de servicio público¹¹⁴; y el manual operativo de inspectores¹¹⁵. Documentos que analizaremos más adelante.

Durante este periodo fueron Jefes del Departamento del Distrito Federal: Fernando Casas Alemán, 1° de diciembre de 1946; Ernesto P. Uruchurtu, 1° de diciembre de 1952; Alfonso Corona del Rosal, 22 de septiembre de 1966; Alfonso Martínez Domínguez, 1° de diciembre de 1970; Octavio Senties Gómez, 15 de junio de 1971; Carlos Hank González, 1976-1982; Ramón Aguirre Velásquez, 1982-1988; Manuel Camacho Solís, 1988-1994; Manuel Aguilera Gómez, 1994; y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

¹⁰⁶ Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de enero del 2000.

¹⁰⁷ Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

¹⁰⁸ Decreto por el que se declaran como patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles que a la fecha administra el Consejo de Incautación del organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

¹⁰⁹ Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000

¹¹⁰ Índice del Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000

¹¹¹ Manual de sustitución de microbuses por autobuses. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

¹¹² Aviso por el que se hace del conocimiento de los concesionarios y prestadores del servicio, los formatos relativos a los estudios técnicos que deberán ser considerados para presentar su propuesta de fijación, revisión y modificación de las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

¹¹³ Aviso por el que se da a conocer la guía para la elaboración de estudios técnicos sobre bases de servicio para el transporte público de taxi. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

¹¹⁴ Convocatoria para el registro de peritos en materia de servicio público de transporte en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

¹¹⁵ Manual operativo de inspectores de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Óscar Espinosa Villarreal, 1994–1997.¹¹⁶ Los Jefes de Gobierno del Distrito Federal: Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, 1997–1999; y Rosario Robles Berlanga, 1999 – 2000.

2. La normatividad de los transportes 1946 - 2000

2.1 El decreto mediante el cual se declara servicio público al transporte de pasajeros en automóviles de alquiler del 31 de diciembre de 1951¹¹⁷

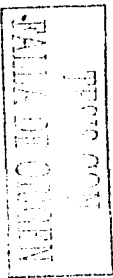
Mediante este decreto se declara servicio público el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, en el Distrito Federal, pudiéndose prestar mediante un permiso. Para otorgar permisos, el Departamento del Distrito Federal, debía oír las opiniones de los permisionarios y trabajadores de taxis y solicitar a la Secretaría de Economía Nacional los datos que le permitieran la elaboración de un estudio técnico. Con esta información, la autoridad debía decidir sobre la conveniencia o no de otorgar nuevos permisos evitando la competencia desleal y ruinosa.

En caso de considerarse conveniente la autorización de nuevos permisos, se debía lanzar una declaratoria pública. En los casos de otorgamiento de permisos se les daba prioridad a los concesionarios y trabajadores del volante que cumplieren con todos los requisitos. Los aspirantes debían ser mexicanos por nacimiento; mayores de edad; en pleno goce de sus derechos y capacidad jurídica para contratar obligaciones; tener una residencia en el Distrito Federal de al menos cinco años; tener cursada la instrucción primaria; haber cumplido con el servicio militar obligatorio; presentar tres cartas de buena conducta y solvencia moral; otorgar una fianza de 200 pesos a favor del Departamento del Distrito Federal para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del permiso; ser propietario del o de los vehículos que se pretendiera poner en servicio; dar los datos sobre las generales y el número de la licencia de la persona que conduciría el vehículo; no tener más de dos permisos para taxi o incluso de autobuses; y demostrar que en los últimos cinco años no hubiese hecho cesión onerosa o gratuita del o de los permisos que antes se le hubiesen otorgado.

En caso de que el operador de la unidad fuese el titular del permiso debía dar su número de licencia como chofer, tener 21 años, con práctica de manejo de al menos 18 meses; no haber sido sentenciado por delitos o identificado en los archivos de las dependencias policíacas como vago, vicioso, mal viviente o

¹¹⁶ *Op. Cit.*, México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo 16. Volumen III. p. 651, Tomo 16. Volumen IV. pp. 9, 71, 131 y 277, y en la *Guía General del Archivo Histórico del Distrito Federal*. p. 96.

¹¹⁷ *Decreto que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1951.



asaltante; y los datos de la persona que además de él fuesen a conducir la unidad. Si por alguna circunstancia el permisionario tuviese que utilizar un chofer que no haya sido autorizado para manejar el vehículo, el permisionario tenía que dar aviso a la autoridad proporcionando la información necesaria para que se le pudiera dar de alta.

Las personas que solicitasen permisos debían ser solventes económicamente; tenían que destinar vehículos nuevos para la prestación del servicio y pagar la fianza en la Tesorería, que sería devuelta en cuanto concluyese el trámite o se perdería si el interesado, por causas ajenas a la autoridad, interrumpía el trámite por un lapso de tres meses.

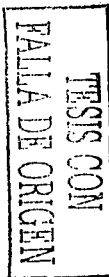
La transmisión o cesión total o parcial de los derechos sólo se podía realizar mediante autorización previa y por escrito del Departamento, la que se concedía siempre y cuando la persona en cuyo favor se fuese a realizar cubriera con los requisitos de ley. Cualquier acto celebrado para la transmisión o cesión total sin la autorización del Departamento traía como consecuencia la revocación del permiso. El Departamento debía realizar revisiones anuales de los vehículos y de los permisos para ver si éstos estuviesen cumpliendo con las disposiciones de ley.

En caso de que la unidad no estuviese en condiciones de prestar servicio, el Departamento podía solicitar su retiro ya sea para su reparación o sustitución dando un plazo razonable para su realización.

Los permisos eran revocados por incumplimiento de esta norma; cambio de nacionalidad del permisionario; por dejar de cumplir con las garantías para dar un buen servicio; por no atender las indicaciones de la autoridad para la reparación o limpieza de la unidad; por no sustituir la unidad; por dejar que choferes no autorizados manejen el vehículo; por suplantación debidamente comprobada respecto de personas que figuren como permisionarios; y las que se pudiesen desprender de este ordenamiento.

La tarifa de cobro de estas unidades estaba sujeta a aprobación del Departamento, quien oyendo la opinión de las organizaciones y de los trabajadores, y tomando en cuenta los estudios de las Oficinas Técnicas en relación al capital invertido, costo de accesorios y refacciones, costo de combustibles y lubricantes, costo global de la operación del servicio y en general, las condiciones económicas que pudiesen afectar la prestación. La violación a la tarifa era sancionada con multas de los 5 a los 100 pesos que podían incluso duplicarse por reincidencia.

Las personas que prestasen el servicio sin cumplir con los requisitos de esta ley estaban expuestas a pagar multas de 100 a mil pesos con cargo al dueño de la unidad y cancelación de la licencia de manejo del conductor.



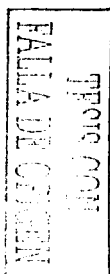
2.2 La ley de la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal del 30 de diciembre de 1958

En diciembre de 1958 se publicó la *Ley de la Unión de Permisarios del Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*¹¹⁸ con el objeto de establecer a través de este organismo del Distrito Federal la relación con los permisarios. La Unión estaba integrada con aquellas personas que tuviesen permisos o concesiones, siendo obligatorio pertenecer a ésta como parte de las condiciones para poseer un permiso o concesión.

Los objetivos eran: Coadyuvar bajo la dirección, control y vigilancia del Departamento del Distrito Federal en la estructuración, organización y mejoramiento del servicio público de transporte de pasajeros en camiones y autobuses; cumplir con las determinaciones que dictase el Departamento interviniendo para que los miembros de la Unión acataran estas normas; hacerse cargo de cualquier servicio de transporte en los casos de rescate o cancelación de permisos o concesiones, o por cualquier otra circunstancia por el que el servicio no se prestase, o fuese deficiente por culpa del directamente obligado a realizarlo cuando la autoridad así lo conviniese; formar parte de las comisiones especiales que se formasen para llevar al cabo estudios o labores que para el efecto determinase el Departamento; la representación de la Unión ante cualquier autoridad o institución en materia de transporte; proporcionar a sus miembros servicios técnicos en materia automotriz, legal, contable, fiscal y de previsión social; promover el establecimiento de refaccionarias y talleres de servicio, así como el abastecimiento regular de combustible y lubricantes y facilitar la adquisición de otros elementos necesarios para la industria del transporte; adquirir los inmuebles necesarios para el cumplimiento de los fines y funciones de la Unión; y las demás que tuviesen que ver con el transporte.

La administración de la Unión estaba integrada por un Presidente, un Consejo Directivo, una Asamblea General y un Consejo de Vigilancia. El Presidente era nombrado y removido por el Jefe del Departamento, pero éste no debía ser designado entre los miembros de la Unión o personas que tuvieran intereses directos o conexos con el negocio de transportes de pasajeros en el Distrito Federal. El Consejo Directivo estaba compuesto de cinco a once miembros de los cuales uno era el Presidente, otro el Secretario, otro el Tesorero y los demás eran vocales. El Presidente del Consejo Directivo tenía entre sus facultades el derecho de veto que podía ejercer conforme a lo señalado en los Estatutos sobre las decisiones de la Asamblea General o del Consejo. La Asamblea General estaba integrada por los representantes de los permisarios. La Unión quedaba supervisada por el Consejo de Vigilancia integrado por tres miembros: Uno designado y removido libremente por el Jefe del Departamento, uno por parte de la Asamblea General y un representante de los usuarios.

¹¹⁸ Departamento del Distrito Federal. 29 de diciembre de 1958. *Ley de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*. Diario Oficial de 30 de diciembre de 1958.



"Los miembros de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal estarán obligados a depositar mensualmente, por conducto del Consejo Directivo de la Unión, en el Banco Nacional de Transportes S.A., las cantidades que se fijen de acuerdo con las técnicas contables de amortización y mantenimiento correspondientes a los equipos que prestan dicho servicio, a efecto de que sean aplicadas cuando las condiciones lo requieran, depósitos que deberán invertirse en valores del Estado".

"La recolección, depósito y aplicación de tales cantidades se hará bajo la supervisión y vigilancia de un representante especial del Departamento del Distrito Federal"¹¹⁹.

Las infracciones a esta ley o a las disposiciones del Departamento se sancionaban con multas hasta de veinte mil pesos, la ocupación temporal del servicio y la cancelación de los permisos o concesiones según la gravedad del caso; el responsable podía aportar pruebas y exponer lo que a su derecho conviniese en un periodo no mayor a tres días.

2.3 El estatuto de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal del 20 de enero de 1959¹²⁰

En enero del año siguiente se publicó el estatuto por medio del cual se regiría la Unión de Permisarios. Este documento está conformado de trece capítulos y 51 artículos. En ellos se contempla la forma de integración; los objetivos; su denominación, domicilio y duración; las partes que integran su patrimonio; la forma de administración; la designación del Presidente; la conformación del Consejo Directivo; la conformación de la Asamblea General; el Consejo de Vigilancia; las obligaciones y los derechos de sus miembros; las sanciones; las disposiciones generales; y la disolución. Todos estos puntos derivados de la Ley antes comentada, por lo que no nos extenderemos más en su análisis.

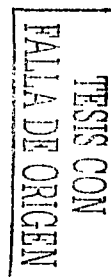
2.4 El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 28 de julio de 1976¹²¹

Treinta y tres años después se derogó el reglamento de 1943 para dar paso a este ordenamiento que venía a actualizar las normas de tránsito y adecuarlas a las

¹¹⁹ *Ibíd.*, Artículo 6°.

¹²⁰ *Estatutos de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 20 de enero de 1959. El 24 de enero de 1959 se publicó en el Diario Oficial la *Fe de erratas de los estatutos de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros de Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, publicados el día 20 del mes en curso*.

¹²¹ *Reglamento de tránsito del Distrito Federal*. Diario Oficial del 28 de julio de 1976. El 20 de octubre de 1976 se publicó la *Fe de erratas del Reglamento de tránsito del Distrito Federal, publicado en la segunda sección del 28 de julio de 1976*.



nuevas necesidades de la circulación de los peatones y vehículos. Para tales efectos la Dirección General de Policía y Tránsito y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes debía establecer en cada una de las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal, oficinas destinadas a impartir educación vial a peatones y conductores de vehículos, apoyados por la Secretaría de Educación Pública; a mantenerse en permanente comunicación con los Delegados y las Juntas de Vecinos para aprovechar las experiencias y propuestas de éstos para la resolución de los problemas de tránsito; y a establecer junto con los Delegados y las Juntas de Vecinos grupos voluntarios de promotores de protección escolar, que colaborasen en todas las actividades encaminadas a la educación vial. Por su parte, el Jefe del Departamento del Distrito Federal, debía establecer una Comisión Consultiva de Tránsito y Transportes para que lo apoyase en estas tareas.

La clasificación de los vehículos quedó conformada por su peso en ligeros y pesados; por su tipo en: Bicimotos, motocicletas, triciclo automotores, automóviles, camiones, vehículos de transporte colectivo, remolques y semiremolques, y diversos. Por el servicio que prestan en: particulares y públicos. Siendo necesario para todos el estar inscritos en el registro de la Dirección General de Policía y Tránsito, comprobado a través de las placas, calcomanía y tarjeta de circulación. Las placas estaban clasificadas en particulares, de servicio público y de demostración o traslado.

Para poder conducir un vehículo de servicio público local de pasajeros se debía demostrar tener 18 años cumplidos, una experiencia mínima de dos años en el manejo de vehículos de motor, presentar constancia de no tener antecedentes penales, pasar un examen médico y psicométrico, aprobar un curso de educación vial, y otorgar las garantías que fijase el Departamento del Distrito Federal según el tipo de vehículo a conducir. La vigencia de estas licencias era de tres años, debían colocarse a la vista del público usuario, siendo posible su cancelación si la persona en el transcurso de su vigencia sufriera alteraciones de salud física o mental requeridas para el desempeño de su labor. La reexpedición de la licencia quedaba restringida a que la persona estuviese en buenas condiciones de salud física y mental, a que hubiese pagado sus infracciones, a que la autoridad no tuviese en su expediente problemas del aspirante en materia de alcoholismo o drogadicción, y cuando a juicio debidamente fundado la persona representase un peligro para la seguridad o bienestar general.

El documento contiene las medidas para la circulación de los vehículos en las diferentes calles, calzadas, plazas, etcétera del Distrito Federal, así como las disposiciones que los peatones debían observar. Llama la atención el que existía un apartado específico para los vehículos de carga y otro, no menos importante, dedicado a las señales y dispositivos para el control del tránsito con un amplio espacio para mostrar de forma gráfica los signos y significados de la señalización de tránsito.

TESIS COM
PALLA DE ORIGEN

En materia de sitios de vehículos de servicio público de pasajeros y carga no sujetos a itinerarios fijos se señalaba que la autoridad podía permitirlos previa solicitud por escrito con los datos del solicitante, el lugar donde se pretendía establecer, las características de los vehículos a operar en el sitio, la clase de servicio que se deseaba ofrecer y el número de los vehículos que lo fuesen a integrar. Con estos datos, la autoridad revisaba la fluidez y densidad del tráfico, de considerar conveniente la autorización daba permiso por dos años con revalidación de 30 días antes de su vencimiento. En caso de querer ubicar un sitio frente a un centro comercial, hotel, etcétera, se debía comprobar que los responsables de estos comercios les darían facilidades para utilizar los servicios sanitarios.

El titular del permiso estaba obligado a no permitir que se hicieran reparaciones en el sitio autorizado, a verificar que sólo se ocuparan los cajones permitidos, a colocar en un lugar visible del sitio, una señal en la que se indicara el número de sitio asignado, a conservar limpia el área del sitio, a ver que el personal que trabaje en el sitio trate con comedimiento al pasaje, y a dar aviso de suspensión temporal o definitiva del servicio.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes podía cambiar la ubicación de cualquier sitio autorizado y cancelar, previa audiencia con los interesados, los permisos otorgados cuando dichos sitios originaran molestias al público u obstaculizaran la circulación de peatones y vehículos. Otras causas de cancelación era el no prestar de forma regular y continua el servicio, cuando no se solicitase a tiempo la revalidación de los sitios o cuando se alterase la tarifa autorizada.

En el caso de los sitios cuyos vehículos contasen con sistemas de comunicación por radio, debían obtener de la Dirección General de Policía y Tránsito un libro para que se registrasen los movimientos de los conductores, debiendo estos últimos reportarse cada media hora.

En las estaciones terminales de autobuses urbanos se debía considerar para su establecimiento que el local fuese lo suficientemente amplio para realizar las maniobras de entrada y salida sin obstruir la vialidad. En el caso de los servicios autorizados para llevarse a cabo con vehículos de itinerario fijo con cierres de circuito autorizados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes se debían abstener de establecer sus terminales en los cierres de circuito, obstruir la circulación de peatones y vehículos, permanecer más del tiempo indispensable para el ascenso y descenso de pasajeros, abstenerse de producir ruidos que molesten a los vecinos, y efectuar reparaciones de sus vehículos en la vía pública.

En materia de accidentes de tránsito se preveía una serie de medidas tanto para la atención de los peatones y pasajeros implicados en accidentes de tránsito en los que pudiese haber personas lesionadas o fallecidas, con el propósito de que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

éstas recibiesen la atención médica necesaria, así como las medidas preventivas para evitar que se pudiese generar otro accidente. En caso de tratarse solamente de daños a vehículos de propiedad privada se podía llegar a un arreglo entre particulares; si ello no era posible debían pasarse ante un Juez Calificador para que interviniera como conciliador, y en caso de no ponerse de acuerdo entonces debían ser turnados al Agente del Ministerio Público. En cuanto a los bienes de propiedad nacional se debía recurrir a la autoridad competente de la dependencia afectada para que calculara los daños. En los bienes sin custodia se preveía que el conductor o peatón debía enterar del accidente al propietario del vehículo o de los bienes dañados. En todos los casos, los dueños de los vehículos que se autorizaba se movieran debían limpiar los residuos, combustibles o cualquier material que hubiese quedado esparcido durante el accidente.

Por último, el reglamento contemplaba los controles y procedimientos para el registro de los vehículos matriculados y las licencias otorgadas, suspendidas o canceladas así como las sanciones aplicables por las faltas que fluctuaban entre los 50 y 500 pesos de multa con la posibilidad de obtener un descuento del 50% si el pago se hacía en los primeros cinco días después de la infracción y del 25% antes de los diez días. Sin embargo, si la persona a la que se le imputa una falta considera que no se le debía aplicar, podía inconformarse con el Juez Calificador. Si la multa fuese ratificada se debía pagar en el momento de la resolución sin el beneficio del descuento.

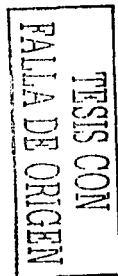
2.5 El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 9 de agosto de 1989 ¹²²

Con esta norma se regulaba el tránsito de peatones y vehículos en el Distrito Federal apoyándose en las normas complementarias que pudiesen derivarse de políticas de vialidad y tránsito de peatones y vehículos; los acuerdos que se pudiesen establecer entre las autoridades federales y los estados colindantes en

¹²² *Reglamento de tránsito del Distrito Federal*. Diario Oficial del 9 de agosto de 1989. El 25 de enero de 1990 se publicó la *Fe de erratas al Reglamento de tránsito del Distrito Federal, publicado el 9 de agosto de 1989*. Posteriormente, el 22 de mayo de 1991 se publicó la reforma al Reglamento de tránsito del Distrito Federal, mediante la cual se adicionaba una nueva fracción a los artículos 2, 75 y 76 sobre peso bruto, normas que debían observar los conductores y sobre prohibiciones a los conductores; se modificó el título o ventana del artículo 96 y se adicionó un párrafo a los artículos 21, 42, 80, 96, 103, 139 y 154 en materia de peso vehicular, verificación de vehículos de servicio público, velocidad, señalización, estacionamiento, agentes de tránsito e infracciones; se reformaron los artículos 2 fracción IX, 3 fracción VII, 55, 56, fracción IX, 3 fracción VII, 55, 56 fracción II, 75 fracción V, 77, 82, 117, 118, 119 y 120, en relación a los agentes de la Secretaría de Protección y Vialidad, verificación anticontaminante, licencias de conducir, categoría y tipos de licencia, normas para los conductores, conducción de bicicletas y motocicletas, las indicaciones de los agentes, sobre transporte de menaje en automóviles particulares, sobre permisos provisionales de carga mercantil, sobre clasificación de vehículos de carga mercantil o públicos, sobre rutas y horarios para el tránsito de vehículos de carga; y sobre la reforma al artículo 148 sobre las sanciones. El 5 de junio de 1991 se publicó la *Fe de erratas a las reformas al Reglamento de tránsito del Distrito Federal publicadas el 22 de mayo de 1991*, sobre el menaje de casa. Y el 3 de octubre de 1991 se publicó la *Fe de erratas a las reformas al Reglamento de tránsito del Distrito Federal, publicadas el día 22 de mayo de 1991*, sobre sanciones.

materia de vialidad, transporte y contaminación ambiental; en la vigilancia del tránsito en los caminos de jurisdicción federal comprendidos en el territorio del Distrito Federal conforme a los acuerdos de coordinación; en las limitaciones y restricciones que se establecieran para el tránsito de vehículos en la vías públicas, para su mejoramiento, preservación del ambiente, salvaguarda de las personas y el orden público; en la vigilancia y supervisión de los vehículos a fin de que estuviesen en condiciones para permitírseles la circulación; en el registro de vehículos; en el apoyo a la autoridad encargada de la verificación; en la expedición, suspensión o cancelación de licencias de conducir; en el estacionamiento en vía pública; en los apoyos de auxilio y emergencia con relación al tránsito de personas y vehículos; en la aplicación de sanciones; en el retiro de la vía pública de vehículos y objetos que obstaculicen el tránsito de personas y vehículos, en la educación vial; y en el diseño y aplicación de medidas que estimulen el uso de la bicicleta u otro medio de transporte de tecnología alternativa.

Para tales efectos se señalaba en este ordenamiento: 1) Los derechos y obligaciones de los peatones con relación al tránsito, los transportes y el uso del equipamiento urbano. En esta parte resalta el tratamiento especializado hacia los discapacitados, los escolares y los ciclistas 2) La clasificación de los vehículos según su peso y uso 3) El registro de vehículos y los documentos oficiales para poder transitar 4) Las características mínimas de los equipos y los dispositivos obligatorios de los vehículos 5) La obligación de presentar los vehículos de servicio público y carga a la revista anual, y por primera vez, la obligación de publicar el Manual de Revista en la Gaceta Oficial 6) Los apoyos para la preservación del medio ambiente¹²³ 7) Las licencias de conducir 8) La señalización para el control del tránsito 9) La clasificación de las vías públicas en primarias, secundarias y ciclistas 10) Las normas de circulación en las vías públicas 11) Los estacionamientos en la vía pública 12) La prestación del servicio público de transporte de pasajeros y carga 13) La educación e información vial. 14) Los accidentes de tránsito 15) Los controles administrativos y las obligaciones de los agentes de policía y 16) Las sanciones a los infractores.



En lo que se refiere específicamente a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, sin menoscabo de las obligaciones que representaba para los transportistas de pasajeros la atención de todas las normas establecidas en este reglamento, debían cumplir: 1) Con los horarios, tarifas y cupo de pasajeros permitidos según el tipo y uso del vehículo 2) Colocar en lugar visible la tarifa autorizada en el interior del vehículo 3) Colocar en lugar visible la identificación aprobada por el Departamento al conductor de la unidad 4) Los

¹²³ El año anterior a la publicación de este reglamento se había publicado el *Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la preservación y control de la contaminación generada por los vehículos automotores que circulan por el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada*, teniendo una gran influencia en los ordenamientos del transporte en general y se habían establecido las disposiciones sobre la restricción de la circulación en un día a la semana y la suspensión de circulación por contingencias ambientales.

conductores de autobuses, trolebuses, combis y minibuses debían circular por el carril derecho, salvo en caso de rebase 5) Las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros sólo se podía hacer en la acera del lado derecho 6) Los carriles exclusivos en vías primarias sólo podían ser autorizados para los autobuses y los trolebuses, y en su caso a vehículos de emergencia 7) Los vehículos destinados al servicio público de pasajeros debían tener póliza de seguro que cubriera la responsabilidad civil por el accidente, así como las lesiones y daños que se pudiera ocasionar a usuarios y peatones 8) La ubicación de los cierres de circuito y de los sitios estaba establecida fuera de las vías primarias, en los lugares en donde se diera la menor molestias a los vecinos 9) En los sitios y cierres de circuito autorizados por el Departamento quedaba prohibido su utilización como terminal; estacionándose en más lugares a los asignados; contar con una caseta de servicio; no hacer reparaciones o lavado de vehículos; conservar limpia el área del sitio; guardar la debida compostura y tratar con cortesía al usuario, transeúntes y vecinos; respetar los horarios de salida; dar aviso al Departamento y al público en general cuando se suspendiera de forma temporal o definitiva el servicio; y no consumir alcohol, estupefacientes, psicotrópicos y otras sustancias tóxicas.

Los sitios, bases de servicio y cierres de circuito podían ser revocados cuando: 1) Originasen molestias al público y obstaculizaran la circulación de los peatones o vehículos 2) El servicio no se prestara de forma regular y continua 3) Se alterase la tarifa autorizada 4) Por causa de interés público y 5) Se incumpliera con estos puntos de manera reiterada.

En materia de operación de los servicios, el Departamento estaba facultado para determinar las paradas en la vía pública para los servicios públicos de transporte de pasajeros con itinerario fijo, colocando el equipamiento urbano necesario y la señalización. En lo que respecta a los automóviles de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo podían circular libremente por las vías primarias en los carriles destinados a los vehículos en general, debiendo bajar al pasaje en la acera del lado derecho, usando en la medida de lo posible las paradas establecidas para los transportes públicos de pasajeros. Los taxis tenían que usar de manera obligatoria el taxímetro, excepto los taxis de turismo y de transportación terrestre de las terminales aéreas. El Departamento se reservaba la revisión periódica discrecional y por sorteo de taxímetros para evitar los cobros no autorizados. Por último, todos los vehículos que prestaban el servicio público de pasajeros debían abstenerse de cargar combustible con pasajero a bordo.

2.6 El manual operativo para inspectores de la Dirección General de Autotransporte Urbano de 15 del octubre de 1991¹²⁴

Siendo responsabilidad de la Dirección General de Autotransporte Urbano la inspección y supervisión de la prestación de los servicios de transporte público de

¹²⁴ *Manual operativo para inspectores de la Dirección General de Autotransporte Urbano de la Secretaría General de Protección y Vialidad.* Diario Oficial del 15 de octubre de 1991.

TESIS CON
 FALLA DE CONTENIDO

pasajeros, de carga y mercantil de carga en el Distrito Federal, se emitió este manual operativo para regular las actividades del personal que intervenía en la inspección y supervisión de los servicios anteriormente señalados. La contravención de este manual era sancionado administrativamente conforme a la legislación en la materia.

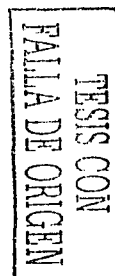
El personal estaba bajo las órdenes, de manera directa del Director de Inspección y Mejoramiento de los Servicios de la Dirección General de Autotransporte Urbano. A éste correspondía el control de las operaciones y su evaluación, siendo responsable de su desempeño y disciplina. Los inspectores para realizar una comisión de inspección, verificación o supervisión sobre los servicios debían tener una orden por escrito que les asignara la tarea a realizar.

Las inspecciones, verificaciones o supervisiones que se practicasen debían estar siempre relacionadas con la operación del equipo e infraestructura de los servicios de transporte público. Los inspectores comisionados para realizar un operativo tenían que identificarse plenamente con los conductores de los vehículos mostrando su credencial o gafete que los acreditase, así como el oficio o *memorándum* que autoriza las actuaciones que se iban a practicar. Todas las comisiones eran hechas del conocimiento del Jefe del Sector Policiaco correspondiente mediante copia simple.

Durante los operativos, los inspectores no podían interrumpir el servicio público de transporte colectivo de pasajeros ni desalojar a los usuarios de las unidades vehiculares que presten el servicio. En todo caso éstos debían ser interceptados en las bases de servicio.

Los deberes de los inspectores, independientemente de los demás ordenamientos jurídicos eran: 1) Asistir con puntualidad a sus labores 2) Cumplir con los horarios autorizados en turnos, guardias y comisiones extraordinarias que por necesidad del servicio fuesen dispuestas por la autoridad competente 3) Ejecutar las órdenes o comisiones e informar en un plazo que no exceda las 24 horas siguientes a la recepción de la orden o comisión 4) Observar una conducta decorosa y honesta durante las horas de labores 5) Presentarse a trabajar aseados, uniformados, y portando el gafete de identificación 6) Circunscribirse al área de labores asignada en el oficio o comisión asignada 7) Comunicar de forma inmediata y oportuna de cualquier irregularidad o anomalía que se detectase durante las horas de servicio 8) Guardar reserva de los asuntos encomendados 9) Asistir a los cursos de capacitación y actualización que fuese necesario y 10) Cumplir con todas las obligaciones de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que marcan todos los ordenamientos en materia de policía, seguridad, vialidad y transportes públicos.

En este mismo manual se abría un apartado sobre las prohibiciones en las que se enfatizaba: 1) El realizar funciones de inspección sin el uniforme y la orden escrita de comisión, además de portar joyería y adornos que ofendiesen la moral pública



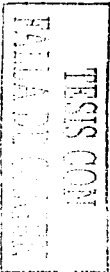
2) El realizar inspecciones, verificaciones o supervisiones que no tengan relación con la materia de transportes públicos y mercantiles de carga, y mucho menos en áreas no asignadas por la superioridad 3) El detener la marcha de un vehículo por la simple verificación de documentos 4) Retener placas, tarjeta de circulación, licencias o cualquier otro documento de los conductores o de los vehículos a los que se les practicaba la inspección 5) Exigir o recibir dádivas de cualquier especie 6) Tener comisión o empleo, o celebrar convenios o contratos verbales o escritos, o recibir honorarios, emolumentos, gratificaciones, dádivas de los concesionarios o permisionarios del transporte 7) Realizar en su carácter de Inspectores, trámites o gestiones que no se refieran a su persona o derechos, en las diferentes áreas de la Secretaría General de Protección y Vialidad 8) Ejecutar actos que pudiesen poner en peligro su seguridad, la de sus compañeros y público en general. Así como la portación de armas de fuego durante las horas de servicio 9) Utilizar vehículos particulares no registrados e identificados ante la Dirección de Inspección y Mejoramiento de los Servicios y 10) Ser concesionario o permisionario del Transporte Público Urbano.

2.7 Los acuerdos por el que se restringe la circulación de los vehículos automotores que prestan el servicio público de pasajeros en su modalidad de taxi sin itinerario fijo y colectivos en el Distrito Federal del 16 de enero y del 31 de octubre de 1991¹²⁵, y el acuerdo mediante el cual, quedaban sujetos a dos verificaciones de emisiones contaminantes los transportes públicos de pasajeros por año del 6 de marzo de 1991¹²⁶

El programa Hoy No Circula se inició el 11 de noviembre de 1989 con el objeto de establecer los criterios para limitar la circulación de los vehículos automotores en el Distrito Federal un día a la semana, de acuerdo al color del engomado y la última cifra del número de la placa. La medida no era aplicable a los servicios médicos, seguridad pública, bomberos, servicio público local de transporte de pasajeros, y servicio de transporte de uso privado en los casos en que sea

¹²⁵ Acuerdo por el que se establecen las modalidades para restringir la circulación de los vehículos automotores dedicados al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de enero de 1991. Acuerdo por el que se establecen las medidas para restringir la circulación de los vehículos automotores que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en sus modalidades de taxi sin itinerario fijo y colectivos, en el Distrito Federal. Diario Oficial del 31 de octubre de 1991. Aclaraciones al acuerdo por el que se establecen las medidas para restringir la circulación de los vehículos automotores que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en sus modalidades de taxis sin itinerario fijo y colectivo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 18 de noviembre de 1991.

¹²⁶ Acuerdo por el que los vehículos automotores que consuman gasolina, diesel o gas, destinados al servicio público local de transporte de carga y pasajeros; de negociaciones mercantiles; de transporte escolar, de personal, y de las dependencias y entidades de la administración pública federal y del Departamento del Distrito Federal, registrados en esta entidad federativa, deberán ser sometidos a dos verificaciones de emisión de contaminantes cada año. Diario Oficial del 6 de marzo de 1991.



manifiesto o se acredite un estado de emergencia. La medida debía aplicarse del 20 de noviembre de cada año al último día de febrero del año siguiente¹²⁷.

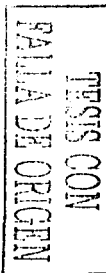
En enero de 1991 las diversas organizaciones de taxistas en el Distrito Federal se manifestaron para apoyar al titular del Departamento del Distrito Federal en relación al mejoramiento del medio ambiente, por lo que se establecieron los criterios mediante los cuales se restringió la circulación de los vehículos automotores dedicados al transporte público de pasajeros, limitándose su operación los días sábados de siete a veintiún horas comenzando el sábado 19 de enero con los dígitos pares. Los vehículos no contemplados en esta restricción eran los que tuviesen placas de circulación expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; los vehículos destinados al transporte de turistas y los que prestaban servicio de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; los vehículos que circularan sin pasaje para ser llevados a reparar previa autorización de la Dirección General de Autotransporte Urbano del Distrito Federal; y los que estuviesen participando en las modalidades del programa Hoy no Circula.

En marzo de 1991 se dictaron las medidas para que, entre otros, los transportes de carga y pasajeros registrados en esta entidad se sometieran a dos verificaciones cada año, conforme al color de los engomados y la terminación del número de la placa. En octubre del mismo año, con el apoyo de los transportistas y la conveniencia de mantener fuera de circulación el 20% del parque vehicular de transporte público durante los cinco días hábiles de la semana, el transporte público de pasajeros fue incorporado al programa Hoy no Circula de las 10:00 a las 21:00 hrs. en lugar de hacerlo los sábados.

No nos extenderemos más en este tema, ya que la intención es sólo señalar la incorporación de los transportes públicos de pasajeros en el Distrito Federal a este programa, aunque reconocemos que este tema es parte sustantiva de la problemática del transporte público de pasajeros, sobrepasa el objetivo e interés de esta investigación, por lo que recomendaremos en el siguiente pie de página la lectura de algunos documentos recientes que tratan en extenso dicho tema y que nosotros sólo nos limitaremos a comentarlo cuando sea estrictamente necesario para esta investigación¹²⁸.

¹²⁷ Acuerdo por el que se establecen los criterios para limitar la circulación de los vehículos automotores en el Distrito Federal un día a la semana. Diario Oficial del 8 de noviembre de 1989.

¹²⁸ El estudio más reciente sobre la materia fue elaborado durante la administración del Ingeniero Cárdenas, lleva por título *Estudio integral de transporte y calidad del aire en la zona metropolitana del valle de México*. Está compuesto por una colección de ocho tomos, a saber: *Diagnóstico de las condiciones del transporte y sus implicaciones sobre la calidad del aire; Definición de políticas para la administración de la demanda de viajes; Definición de políticas para el transporte urbano de carga; Definición de políticas para el metro, tren ligero, trolebús urbano y otros medios de transporte masivo en un nivel metropolitano; Definición de políticas de modernización, inspección, sustitución, eliminación definitiva, adaptación de vehículos y combustibles alternos; Definición de políticas para el transporte público concesionado conforme a las implicaciones financieras y ambientales; Estrategia integral de transporte y calidad del aire; y Definición de políticas para la infraestructura del transporte*. El trabajo fue elaborado por la Comisión Metropolitana de Transporte



2.8 El reglamento sobre procedimientos y criterios para la fijación, revisión y modificación de las tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal del 28 de noviembre de 1996 ¹²⁹

En noviembre de 1996 se publicó el reglamento de tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal mediante el cual se reglamentaron los procedimientos para fijar, revisar y modificar las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Conforme a las atribuciones del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, quien autorizaba las tarifas acorde a la clase y modalidad del servicio que se prestase, aún en los casos de tarifas diferenciales o temporales (promocionales) dentro de una misma modalidad de servicio, conforme a la calidad y propiedades del mismo.

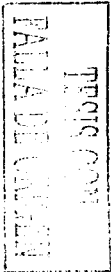
Para la fijación de las tarifas se tomaban en cuenta los estudios técnicos contemplados en la Ley de Transporte, así como la información que proporcionarían los concesionarios o prestadores del servicio público de transporte de pasajeros. Las tarifas se consideraban de observancia obligatoria y de aplicación igual a los usuarios del servicio. En los casos en que por fuerza mayor o desastre o seguridad pública, los concesionarios estaban obligados a prestar en forma gratuita el servicio, previa publicación del acuerdo en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, en la que se especificaría la razón y la temporalidad.

La tarifa quedaba sujeta a revisión durante el tercer trimestre de cada año con base a la solicitud de los concesionarios o prestadores del servicio público de transporte de pasajeros. Siendo condición la presentación de dicha solicitud a más tardar el último día hábil de cada año y acompañándose de los estudios técnicos en cuanto a inversión, costo de operación, programa de sustitución de equipo y expansión del servicio, así como de los documentos justificativos correspondientes. De considerarse conveniente, la modificación tarifaria debía ser publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y entrar en vigor al día siguiente de su publicación.

En este ordenamiento se hace énfasis en la obligación de los transportistas de mantener un seguro vigente de cobertura amplia para responder de la reparación de los daños y de la indemnización de los perjuicios que pudieran ocasionar a

y Vialidad en coordinación con la Comisión Ambiental Metropolitana. A ésta se sumaron los esfuerzos de los gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal; las Secretarías de Comunicaciones y Transportes; Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca; y Hacienda y Crédito Público. Banobras. Diversas instituciones educativas con carreras afines; y Técnicos y Empresas consultoras en transporte y calidad del aire. A este documento debemos agregar la Ley ambiental del Distrito Federal publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 13 de enero del 2000. Manual para la aplicación del programa para contingencias ambientales atmosféricas en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 25 de julio de 2000.

¹²⁹ Reglamento que establece los procedimientos y criterios para la fijación, revisión y modificación de las tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 28 de noviembre de 1996.

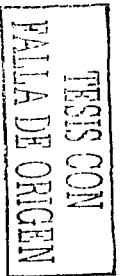


usuarios o terceros con motivo de la prestación del servicio, quedando el aseguramiento comprendido en el costo de explotación del servicio.

Cabe comentar que en marzo de 1997 se publicaron los formatos relativos a los estudios técnicos necesarios para la elaboración de las propuestas de modificación tarifaria del servicio público de transporte¹³⁰.

2.9 El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 2 de diciembre de 1997¹³¹

Este reglamento sustituyó ocho años después al de 1989. Como todos los ordenamientos de este tipo, su objetivo era el de establecer las normas a que se sujetaban los conductores de vehículos y peatones. Los vehículos se clasificaban conforme a su peso y tipo en: ligeros (peso bruto no mayor de 3.5 toneladas): bicicletas, triciclos y bici taxis; bicimotos, triciclos automotores y tetramotores; Motonetas y motocicletas; automóviles; camiones y vagonetas; y remolques. Y pesados (peso bruto mayor a 3.5 toneladas): minibuses; autobuses; camiones de 2 o más ejes; tractores; semiremolques; camiones; remolques; trolebuses; vehículos agrícolas; trenes ligeros; equipo especial movable; camionetas; y vehículos con grúa. Los vehículos ligeros de servicio particular o público que fuesen modificados para aumentar su capacidad de carga y rebasasen las 3.5 toneladas de peso bruto se consideraban dentro del rango de los pesados.



En cuanto a las licencias de conducir transporte público, se debía obtener licencia de tipo "C" cuya vigencia era de un año, acreditando cinco años como titular de licencia de conducir tipo "A" o tres años de tipo "B"; aprobar un curso de capacitación, seguridad y mecánica; aprobar el examen psicométrico; y acreditar domicilio. Para dar de alta o baja un vehículo se debía inscribir en el registro de control vehicular, en donde se daban de alta o baja los vehículos automotores nuevos o usados; expedición o reposición de tarjeta de circulación, placas, engomados; cambio de propietario, permisos para circular sin placa, permisos para el menaje de casa o traslado de vehículos. En el caso de las placas se clasificaban en: servicio particular; servicio público; pruebas; traslado o demostración; vehículos en renta; de colección; de policía; ambulancias y bomberos; diplomáticos consulados y organismos internacionales; y servicios especializados.

En materia de accidentes, los vehículos que circulasen en el Distrito Federal debían contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente que

¹³⁰ *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de marzo de 1997.

¹³¹ *Reglamento de tránsito del Distrito Federal del 2 de diciembre de 1997.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de diciembre de 1997. *Decreto que reforma el Reglamento de tránsito del Distrito Federal, sobre las sanciones pecuniarias.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de diciembre de 1977. *Decreto que reforma el Reglamento de tránsito del Distrito, sobre vehículos estacionados en vía pública.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de diciembre de 1998.

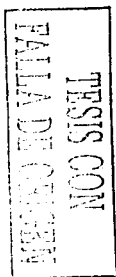
amparase, al menos, la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas¹³², aunque cabe aclarar que los ordenamientos específicos en materia de transporte de pasajeros exigen una póliza de seguro en condiciones diferentes que ya hemos comentado y que trataremos en otros ordenamientos en su oportunidad.

En relación con las normas generales de circulación, destaca la velocidad en vías primarias que carezcan de señalamientos de 70 kilómetros por hora. En las vías secundarias, zonas escolares y peatonales la velocidad máxima era de 30 kilómetros por hora; atender las señales de los agentes y promotores viales; observar precaución en la zona de ascenso y descenso de escolares; la prohibición de hacer reparaciones en la vía pública; la autorización de los vehículos de transporte público de pasajeros para circular en los contraflujos, además de los servicios de emergencia y policía en servicio; la no transportación de personas en la parte exterior de la carrocería; no transportar mayor número de personas que las señaladas en la tarjeta de circulación; no realizar maniobras de ascenso y descenso de personas en carriles centrales; no circular en el tercer carril, contado de derecha a izquierda; rebasar otro vehículo por el carril de contraflujo de los ejes viales, salvo en caso de estar parado por alguna avería; no circular con puertas abiertas; no permitir el ascenso de personas en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos; realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en lugares no autorizados por la autoridad; y no permitir el ascenso y descenso de pasajeros de vehículos en marcha.

En el caso de los conductores de todo tipo de vehículos a quienes se les encontrara flagrantemente violando el reglamento y conduciendo en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos debían ser sometidos a una prueba de detección del grado de intoxicación. Además de lo anterior, la Secretaría de Seguridad Pública quedaba facultada para detener vehículos en marcha cuando se efectuasen programas de control y preventivos de ingestión de alcohol previa publicación del programa en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos diarios de mayor circulación en el Distrito Federal.

Las infracciones al reglamento podían ser de 2 a 30 salarios mínimos según la gravedad de la falta. En caso de delito, además de la infracción los agentes debían poner a disposición del Ministerio Público al presunto responsable para que conforme a derecho se resolviera.

¹³² La disposición causó grandes controversias en su aplicación, por lo que fue suspendida y considerada nuevamente en el *Decreto que reforma, adiciona, deroga y modifica disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal*, en su artículo 66, condicionando su entrada en vigor hasta enero de del 2002, conforme al Transitorio sexto. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

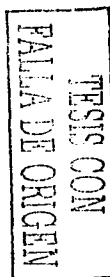


2.10 El reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal del 3 de diciembre de 1997¹³³

El presente ordenamiento tuvo por objeto reglamentar las disposiciones de la *Ley de Transporte del Distrito Federal* en materia de prestación de los servicios público y especializado de transporte de pasajeros, así como de sus servicios auxiliares en el Distrito Federal.

Independientemente de las atribuciones otorgadas por la ley la Secretaría de Transportes y Vialidad tuvo las facultades siguientes¹³⁴:

- I. "Proponer al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, la celebración de convenios específicos, dentro del marco del Convenio de la Comisión Metropolitana de la materia, con la Federación, así como con los estados y municipios conurbados, con el objeto de homologar las políticas para la operación del servicio de transporte de pasajeros y fijar las reglas a las que se sujetará la operación del servicio metropolitano de transporte de pasajeros;
- II. Coadyuvar con la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, a fin de que los vehículos en que se preste el servicio de transporte de pasajeros, cuenten con las fuentes de energía, sistemas y equipos necesarios para prevenir o minimizar sus emisiones contaminantes;
- III. Establecer los sistemas que permitan mejorar la administración y operación del servicio de transporte de pasajeros que presten los titulares de concesiones y permisos;
- IV. Diseñar y ejecutar las acciones para modernizar el parque vehicular, vigilando su instrumentación y avance;
- V. Autorizar a los titulares de concesiones y permisos las bitácoras de control y supervisión;



¹³³ *Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*. Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 1997. Este ordenamiento tiene las siguientes modificaciones: En el *Decreto que adiciona el Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*, del 17 de diciembre de 1997 se modifica en el sentido de colocar en lugar visible la licencia tarjetón. En el *Decreto que reforma el Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*, del 30 de marzo de 1998 se reforman los artículos 27 sobre la invitación a concursos públicos en materia de concesiones, el artículo 28 sobre la publicación del dictamen sobre oferta y demanda del servicio, y el artículo 33 sobre el tiempo que la autoridad tiene para resolver sobre el otorgamiento de concesiones. En el *Decreto que reforma el Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal* del 6 de junio de 1998, se agrega el artículo 60 sobre el derecho de descuento del 50% del monto de una multa cuando se pague dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que fue impuesta.

¹³⁴ Por la importancia que reviste la *Ley de Transporte del Distrito Federal* del 20 de diciembre de 1995 trataremos su contenido en otra sección más adelante.

- VI. Organizar, vigilar e inspeccionar la prestación del servicio de transporte de pasajeros, así como la operación de los servicios auxiliares;
- VII. Promover ante las autoridades competentes y la industria automotriz, la definición y adopción de características y especificaciones técnicas de los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros;
- VIII. Requerir a los titulares de concesiones o permisos, la información que contenga los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos que le permitan conocer la forma de operar de éstos;
- IX. Diseñar mecanismos para simplificar la revista física o documental a los vehículos del servicio de transporte de pasajeros, así como la verificación y revisión de taxímetros;
- X. Fomentar la creación, en coordinación con las autoridades competentes, de centros de enseñanza dedicados a la capacitación de los conductores de los vehículos de transporte de pasajeros;
- XI. Autorizar centros de capacitación de conductores distintos a los señalados en la fracción anterior;
- XII. Proponer a las autoridades competentes las adecuaciones, modificaciones y, en su caso, construcción de la infraestructura necesaria para la operación del servicio público de transporte de pasajeros;
- XIII. Fomentar entre los titulares de concesiones o permisos la creación de comités de vigilancia;
- XIV. Propiciar la eficiencia de la operación del parque vehicular, atendiendo a la naturaleza del servicio y de la modalidad en que se preste el servicio de transporte de pasajeros, y
- XV. Coadyuvar con las autoridades competentes a fin de que la operación de los vehículos del autotransporte federal de pasajeros se apegue a las normas operativas y rutas autorizadas, dentro del Distrito Federal¹³⁵.

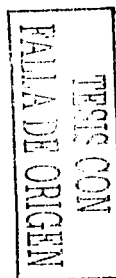
Este ordenamiento consideraba que el transporte de pasajeros se prestará como servicio público de pasajeros y servicio público de pasajeros especializado con las siguientes modalidades:

¹³⁵ Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal de diciembre de 1997. *Op. Cit.*, Artículo 3.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- i. Servicio público de transporte de pasajeros, en las siguientes modalidades:
 - a) Individual sin itinerario fijo;
 - b) Individual con zonas de operación y vialidades delimitadas, que se prestará en bicitaxis¹³⁶;

¹³⁶ Esta modalidad apareció en el año de 1994 en el Centro Histórico, concretamente en el Zócalo con tan solo diez unidades, apoyadas fuertemente por el PRD, las cuales desde su origen presionaron a la autoridad para obtener reconocimiento oficial como vehículos de servicio público. El primer reconocimiento lo obtuvieron en el Reglamento que estamos analizando, ya que en la Ley de Transporte de 1995, por tener un carácter más general, no está mencionado; el segundo logro de estos grupos fue la elaboración y publicación del *Acuerdo por el que se expide el manual de lineamientos básicos de comodidad y seguridad que deben de cumplir los vehículos tipo bicitaxi para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal* y el *Manual de lineamientos básicos de comodidad y seguridad que deben de cumplir los vehículos tipo bicitaxi para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal* del 26 de mayo de 1997; el tercer logro de estos grupos es el lanzamiento de la *Convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en la modalidad de bicitaxis, a que se refiere la declaratoria de necesidades de la Delegación de Iztapalapa, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de junio de 1997* y la *Convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en la modalidad de bicitaxis, a que se refiere la declaratoria de necesidades de la Delegación de Tláhuac, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de junio de 1997* publicadas ambas en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 28 de julio de 1997. Desde el inicio de este modo de transporte la autoridad consideró la conveniencia de elaborar un manual de lineamientos para la construcción de estos vehículos toda vez que por la facilidad de fabricación artesanal no se cumplía con las características básicas para ofrecer un servicio seguro, por lo mismo de su fácil construcción, hasta la fecha no se cumple con los lineamientos básicos para su construcción. También al inicio de la solicitud de estas organizaciones se consideró que no era conveniente clasificarlos como vehículos de servicio público porque además de lo anterior, 1) No es posible determinarles una tarifa, que hoy en día oscila entre los cinco a quince pesos por trasladar personas a unas cuantas cuadras cuando el transporte público de pasajeros cobra dos pesos en los transportes del Gobierno del Distrito Federal sin importar distancia y dos pesos mínimo en el concesionario por un trayecto de cinco kilómetros, y mucho menos comparable al costo de un viaje en taxi; 2) El servicio público de transporte de pasajeros debe ofrecerse en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpidamente a todo el que lo solicite, situación que tampoco se puede cumplir; 3) En el Reglamento de tránsito ni siquiera está considerada la obligación de tener licencia de conducir; 4) En el Reglamento de tránsito se considera que deban emplacarse los vehículos de servicio público individual de pasajeros tales como las bicicletas adaptadas, que no necesariamente son llamadas bicitaxis, tales como las que operan en los jardines públicos los fines de semana; 5) La Ley de Transporte considera que las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte se sujeten a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad que expida la Secretaría, situación que no es posible por lo expresado anteriormente; 6) En materia de pólizas de seguro no existe en el mercado una oferta que cubra los requerimientos de ley, por lo que éstos no podrán operar bajo este esquema; 7) Las restricciones al tránsito de estos vehículos en vías primarias y arterias principales reducen por medidas de seguridad y ambientales las posibilidades de circulación de estas unidades; 8) Las organizaciones no son tales, pues están conformadas en su totalidad por relaciones familiares, lo que hace de este medio patrimonio exclusivo de clanes. Por último, de acuerdo con el último censo de 1999, existe un padrón de bicitaxis en las Delegaciones de : Azcapotzalco, 238; Coyoacán, 34; Gustavo A. Madero, 1083; Cuauhtémoc, 300; Iztaacalco, 8; Tlalpan, 60; Venustiano Carranza, 403; Xochimilco, 749; Iztapalapa, 514; y Tláhuac, 1'225; para un total de 4'614 unidades.



- c) Colectivo, con itinerario fijo, que se prestará en vagonetas, minibuses, trolebuses y autobuses, y
 - d) Masivo, con itinerario fijo, que se prestará en tren ligero, metro y en vehículos similares, y
- II. Servicio de transporte de pasajeros especializado, en las modalidades siguientes:
- a) escolar
 - b) de personal
 - c) de emergencia
 - d) recreativos y
 - e) otros.

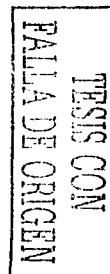
El servicio público de pasajeros se presta previa concesión que otorgue el titular de la Secretaría. En tanto que el servicio público especializado requiere para su prestación u operación, según sea el caso, de permiso que expida la propia Secretaría.

Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros debían observar los siguientes puntos en materia de operación:

- I. "Efectuar el servicio en los vehículos autorizados por la Secretaría;
- II. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, siempre y cuando ésta no se encuentre en alguno de los siguientes supuestos:
 - a) Transporten bultos, paquetes voluminosos, materiales inflamables o animales que causen molestia o representen un riesgo para los usuarios;
 - b) Bajo los influjos de estupefacientes o psicotrópicos;
 - c) Ejecute o haga ejecutar, a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás usuarios;
 - d) Solicite el servicio en lugares distintos a los autorizados por la Secretaría;
 - e) Fume en el interior de los vehículos, y
 - f) En general, cuando pretenda que el servicio se le otorgue contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias;

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- III. Tener siempre vigente la póliza de seguro de responsabilidad civil, que garantice como mínimo la indemnización por muerte o lesiones, así como la reparación de daños a usuarios o a terceros;
- IV. Entregar a todo usuario, en el momento en que cubra el importe de su viaje, el comprobante de pago que ampare el servicio y el seguro del viajero, salvo los casos que determine la Secretaría;
- V. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y, en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos de seguridad se establezcan en los manuales autorizados;
- VI. Dar un trato preferencial en el servicio, asientos y espacios a las personas con discapacidad, a las de la tercera edad, mujeres embarazadas y niños;
- VII. Portar en cada vehículo la bitácora autorizada por la Secretaría;
- VIII. Presentar los vehículos a revista física y documental ante la Secretaría;
- IX. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos las tarifas autorizadas y no alterar su cobro;
- X. Capacitar al personal con el que cuente para la prestación del servicio;
- XI. No destinar los vehículos a otros fines distintos a la modalidad autorizada en el título de concesión, salvo autorización previa y temporal de la Secretaría;
- XII. Conservar el vehículo en buenas condiciones físicas, de higiene y seguridad, apropiadas para la prestación del servicio;
- XIII. Proporcionar a los conductores de los vehículos que ampara la concesión, el uniforme y la bitácora autorizada por la Secretaría;
- XIV. Proporcionar a los conductores de los vehículos que ampara la concesión respectiva, el Reglamento de Tránsito y este Reglamento;
- XV. Contar con los servicios auxiliares que garanticen la adecuada prestación del servicio, y



- XVI. Observar las disposiciones contenidas en las demás leyes o reglamentos que tengan injerencia en el servicio público de transporte de pasajeros¹³⁷.

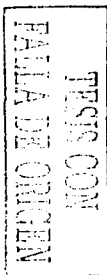
En lo que respecta a los conductores de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros estaban obligados a:

- I. Tener vigente la licencia de conducir, del tipo y clasificación que para el efecto señale el Reglamento de Tránsito;
- II. Portar en lugar visible del interior del vehículo, la licencia de conducir con sus datos generales y el número telefónico de la oficina de quejas de la Secretaría;
- III. Efectuar las maniobras de ascenso y descenso de los pasajeros, únicamente en los lugares autorizados;
- IV. Utilizar, durante la prestación del servicio, el uniforme que cumpla con los lineamientos establecidos por la Secretaría;
- V. Portar en el vehículo un ejemplar del Reglamento de Tránsito y de este Reglamento;
- VI. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, y dar un trato preferencial en el servicio a las personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, niños y discapacitados procurando su seguridad y comodidad;
- VII. Presentar la bitácora del vehículo, cuando así sea requerido por la Secretaría y este Reglamento, y
- VIII. Cumplir las demás disposiciones contenidas en otras leyes o reglamentos¹³⁸.

En materia de concesiones quedaban sujetas a lo establecido en la Ley de Transporte. En materia de Inspección y Vigilancia los concesionarios debían conformar junto con la autoridad comités de vigilancia para que juntos supervisaran que los miembros de las organizaciones cumplieran con los ordenamientos sobre la materia, coadyuvando con la autoridad para mantener la disciplina en el transporte, reservándose la sanción -conforme a la norma- a la autoridad.

¹³⁷ Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal de diciembre de 1997. *Op. Cit.*, Artículo 8.

¹³⁸ *Ibid.*, Artículo 9.



2.11 El reglamento de tránsito del Distrito Federal del 30 de noviembre de 1999¹³⁹

El objeto de este reglamento era el establecimiento de las normas relativas a la seguridad vial de los menores, personas de edad avanzada, con discapacidad y peatones en general, así como la de conductores y pasajeros, en su tránsito por la vía pública del Distrito Federal.

Los conductores quedaban obligados a disminuir su velocidad y tomar las medidas precautorias necesarias cuando se encontrasen con un vehículo de transporte escolar realizando maniobras de ascenso y descenso; obedecer las señales de los agentes, personal de apoyo vial o promotores voluntarios de seguridad vial; disminuir la velocidad a 20 kilómetros por hora en zonas escolares, dando preferencia de paso a los escolares y peatones, haciendo alto total; los discapacitados gozaban de manera especial del derecho y preferencia de paso.

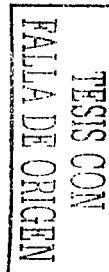
En materia de licencias estaban clasificadas en tipo "A" para transporte particular de pasajeros; de tipo "B" para taxis, microbuses, patrullas, ambulancias y automotores de carga pública no mayores a 3.5 toneladas; tipo "C" para conducir camiones de carga de más de 3.5 toneladas o vehículos de transporte público o especializado; y tipo "D" para bicimotos y motocicletas. En el caso del transporte público de pasajeros se requería licencia tipo "B" y "C" expedidas por la Secretaría de Transporte en su modalidad de licencia – tarjetón.

Para el caso de la licencia tipo "B" se expedían por un año y se debía acreditar tres años como titular de licencia de conducir tipo "A"; aprobar un curso de capacitación que autorizaba la Secretaría de Transporte; la aprobación de exámenes psicométricos y de no ingestión de sustancias enervantes o psicotrópicas; su domicilio y el documento que avalaba no deber infracciones.

En el caso de las licencia tipo "C" se expedían con vigencia de un año y se debía comprobar cinco años como titular de licencia de conducir tipo "A", o tres de tipo "B"; aprobar un curso de capacitación que autorizaba la Secretaría de Transporte; la aprobación de exámenes psicométricos y de no ingestión de sustancias enervantes o psicotrópicas; su domicilio y el documento que avalaba no deber infracciones.

A la Secretaría de Transportes correspondía efectuar los trámites de control vehicular tales como: altas y bajas de vehículos usados o nuevos; tarjetas de circulación; calcomanías de circulación permanente y de placas de matrícula; cambios de propietario; permisos de transportación y circulación sin placas y permisos para el traslado de vehículos.

¹³⁹ Reglamento de tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de noviembre de 1999.



Las matrículas de los vehículos quedaron clasificadas en servicio público colectivo de pasajeros; servicio público individual de pasajeros: Sitio, libre, turismo, metropolitano, radio taxi y bicicletas adaptadas; servicio mercantil de pasajeros; servicio privado de pasajeros; servicio público de carga; servicio mercantil de carga; servicio privado de carga; servicio particular de carga; pruebas; traslado o demostración; vehículos en renta; y diplomáticos, consulares, organismos internacionales y técnicos administrativos.

En materia de accidentes de tránsito y de responsabilidad civil todos los vehículos que circulan en el Distrito Federal debían contar con póliza de seguro de responsabilidad civil que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros, en sus personas y patrimonio¹⁴⁰. En materia de sanciones los agentes sólo podían solicitar al infractor los documentos previstos en este ordenamiento, salvo el caso de los servicios públicos de pasajeros y carga a los que se les podía solicitar los documentos señalados en los reglamentos específicos sobre la materia, pudiendo actuar en consecuencia con lo fijado en este ordenamiento.

Con relación a las normas generales de circulación, destaca la velocidad en vías primarias sin señalamiento de 70 kilómetros por hora y de 30 en vías secundarias y 20 en zonas escolares y peatonales.; la prohibición de hacer reparaciones en la vía pública; la autorización de los vehículos de transporte público de pasajeros para circular en los contraflujos, además de los servicios de emergencia y policía en servicio; la no transportación de personas en la parte exterior de la carrocería; no transportar mayor número de personas que las señaladas en la tarjeta de circulación; no realizar maniobras de ascenso y descenso de personas en carriles centrales; no circular en el tercer carril, contado de derecha a izquierda; rebasar otro vehículo por el carril de contraflujo de los ejes viales, salvo en caso de estar parado por alguna avería; no circular con puertas abiertas; no permitir el ascenso de personas en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos; realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros en lugares no autorizados por la autoridad; no permitir el ascenso y descenso de pasajeros en vehículos en marcha; uso inmoderado de radios, grabadoras y de equipo de sonido en general; llevar vidrios polarizados, oscurecidos o con aditamentos u objetos distintos a las calcomanías reglamentarias, que obstruyesen la visibilidad del conductor; circular sin encender las luces interiores del vehículo cuando oscurezca; cargar combustible llevando pasajeros a bordo; y estacionarse en doble fila o más o bloquear la vialidad.

En el caso de los conductores de todo tipo de vehículos a quienes se les encontrara flagrantemente violando el reglamento y conduciendo vehículos en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos debían ser sometidos a una prueba de detección del grado de intoxicación. Además de lo anterior, la Secretaría de Seguridad Pública quedaba facultada para detener vehículos en marcha cuando se efectuasen programas de control y preventivos de

¹⁴⁰ Como ya lo mencionamos, esta disposición no se aplicó, pues quedó diferida hasta enero del 2002.

TESIS CON
 FALLA DE CIRCULACIÓN

ingestión de alcohol previa publicación del programa en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos diarios de mayor circulación en esta ciudad.

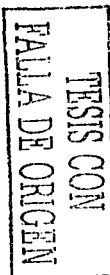
Las sanciones al reglamento podían ser de 2 a 30 salarios mínimos según la gravedad de la falta. En caso de delito, además de la infracción los agentes debían poner a disposición del Ministerio Público al presunto responsable para que conforme a derecho se resolviera.

3 El crecimiento de la población 1910 - 2000

Los censos de población registraron a nivel federal los siguientes datos (Ver anexo 1) En 1910, había 15 millones 160 mil 369 habitantes. En 1921, se reportan 14 millones 334 mil 780 habitantes. En 1930, la cifra era de 16 millones 552 mil 722 habitantes. En 1940, creció a 19 millones 653 mil 552 habitantes. En 1950, se reporta 25 millones 781 mil 173 habitantes. En 1960, existían 34 millones 923 mil 129 habitantes. En 1970, éramos 48 millones 225 mil 238 habitantes. En 1980, la cifra alcanzo los 66 millones 846 mil 833 habitantes. En 1990, se reportan 81 millones 249 mil 645 habitantes. El último censo, el del 2000 reporta 97 millones 014 mil 867 habitantes.

En el caso de la ciudad de México (Ver anexo 2) las cifras son las siguientes: En 1910, son 541 mil 516 habitantes. En 1921, la cifra es de 906 mil 113. En 1930, son 1 millón 229 mil 576. En 1940, el dato es de 1 millón 757 mil 530 habitantes. En 1950, la cifra se incremento a 3 millones 049 mil 561. En 1960, pasamos a ser 4 millones 870 mil 876 habitantes. En 1970, los datos señalan 6 millones 874 mil 165. En 1980, éramos 8 millones 831 mil 079 habitantes. En 1990, la cifra disminuye y se reporta en 8 millones 235 mil 744 habitantes. En el 2000, se observa un pequeño crecimiento pero no sobrepasa a los datos de los años 80 para reportar un total de 8 millones 550 mil 170 habitantes.

Los datos expuestos en materia de crecimiento poblacional en el siglo XX son muy importantes porque habla de un crecimiento vigoroso de sus habitantes y por tanto de sus instituciones de gobierno, tan es así que en el periodo analizado podemos constatar el surgimiento y perfeccionamiento de muchos organismos de gobierno. No es menos la responsabilidad del estado en materia de servicios, y sin temor a equivocarnos en lo que respecta al servicio público de pasajeros. Si bien los datos sólo están referidos a nivel nacional y local no podemos cantar victoria sobre una disminución de población local, pues la llamada zona conurbada de la ciudad y las tendencias megalopolíticas del valle de Anáhuac influyen de manera importante en las políticas de transporte del Distrito Federal por lo que los datos antes expuestos no son suficientes para explicar el fenómeno interno como consecuencia del crecimiento poblacional externo.

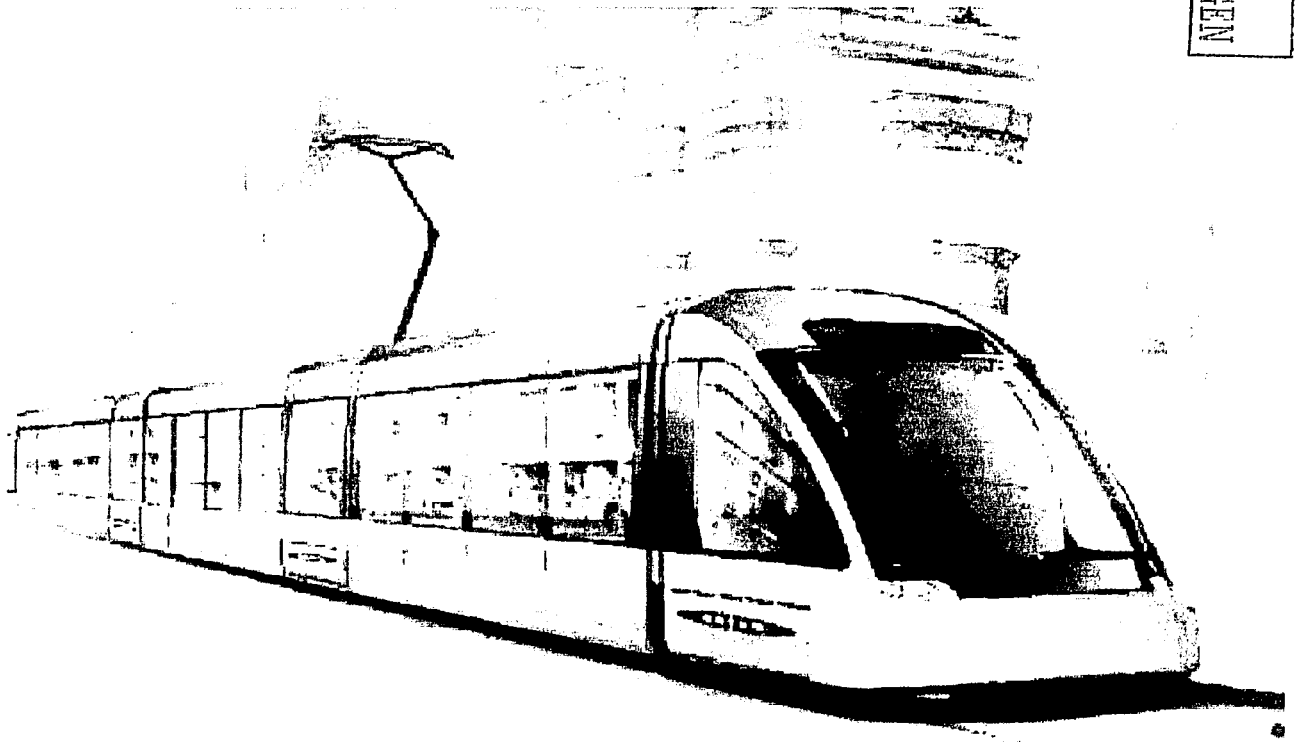


Por el momento consideremos que la política local en materia de transporte tiene un gran reto por delante dada la complejidad social de los habitantes de esta ciudad, pues el crecimiento de su población en sí constituye un gran reto de transporte de forma cotidiana. El otro factor, el externo, que se encuentra integrado por los miles de personas que diariamente tienen que circular en esta ciudad procedentes del interior del país o del extranjero, son un porcentaje de demanda de pasaje mayor a la local y que en términos generales es superior al 60% pero que comentaremos con más detalle cuando tratemos los retos del transporte de pasajeros en el Distrito Federal más adelante.

TESIS CON
FALLA DE CUBIERTA

Tercera Parte: La Secretaría de Transportes y Vialidad

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Capítulo 6

La Secretaría de Transportes y Vialidad:
Antecedentes y Marco Jurídico

CAPÍTULO 6

LA SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD: ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

1. Antecedentes

Ya habíamos señalado que con la reforma a la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*, del 31 de diciembre de 1940, se había formado la Dirección de Tránsito, que posteriormente conforme a lo dispuesto en la *Ley Orgánica del Distrito Federal* del 31 de diciembre de 1947 la Dirección de Tránsito se denominó Dirección General de Tránsito y Transportes del Distrito Federal y permanecería sin cambio hasta 1978. En 1972 se crea la Comisión Coordinadora de Tránsito y Transportes¹ y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes² (Ver figura 1). En diciembre de 1978 la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal* modifica a la Dirección General de Tránsito para pasar a ser Secretaría General de Policía y Tránsito. Con la reforma de noviembre de 1983 se cambió su denominación por la de Secretaría General de Protección y Vialidad.

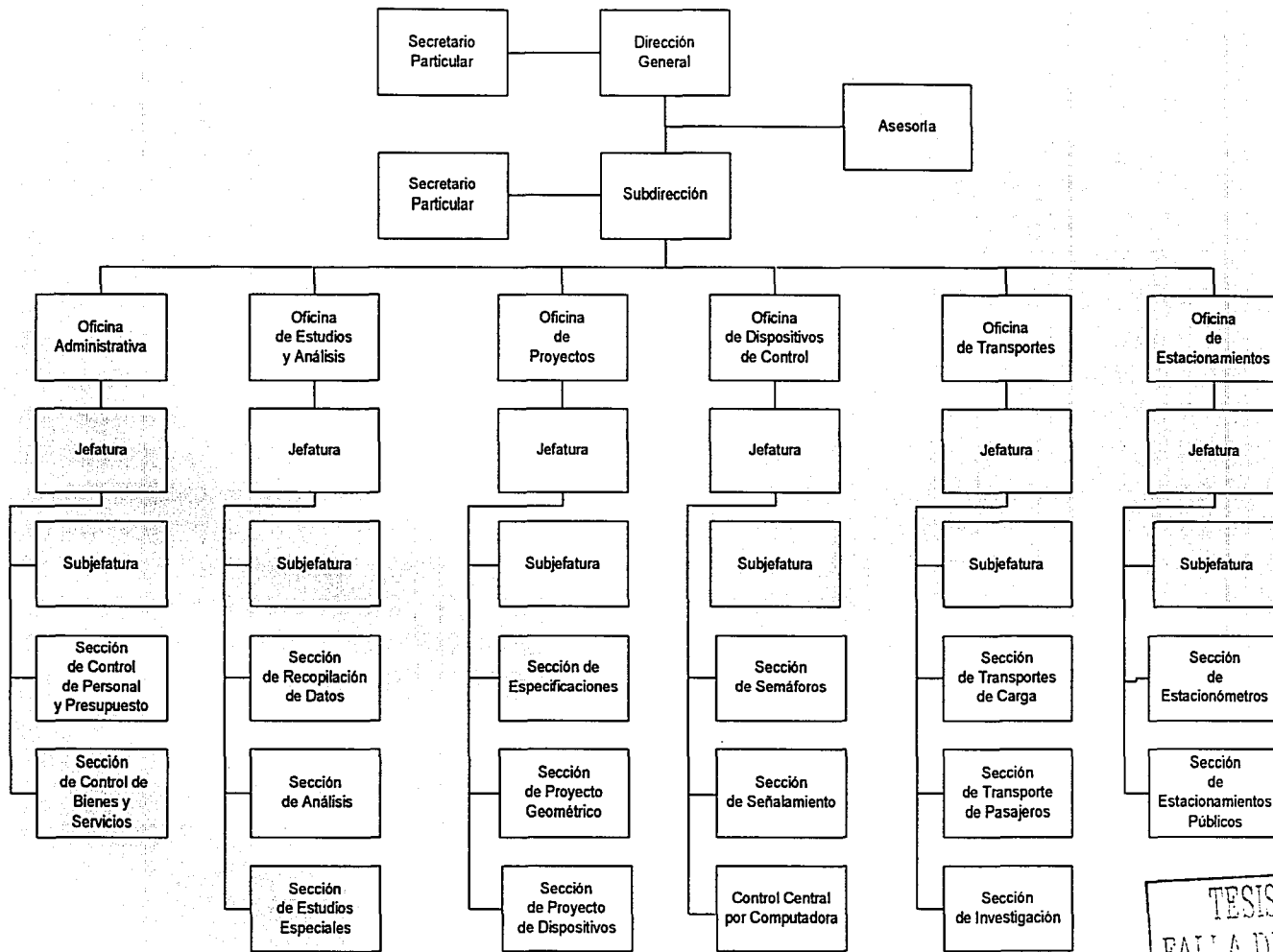
En los años siguientes la agudización de los problemas de tránsito, transporte y medio ambiente llevarían a la autoridad a la formación de una serie de órganos político – administrativo encargados de atender de manera directa los asuntos del transporte y vialidad, así como de sumar esfuerzos con otras instancias del gobierno federal, estatal y local para el combate a la contaminación de la Ciudad de México. Estableciendo como prioridad los directamente vinculados con el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

¹ La Comisión Coordinadora de Tránsito y Transportes estaba conformada por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, los Directores Generales de Ingeniería de Tránsito y Transportes, de Planeación, de Obras Públicas y de Policía y Tránsito. Las atribuciones eran: "I. Coordinar la acción de las Dependencias de Departamento en todo lo relativo a los servicios públicos del tránsito y los transportes, tanto los que se proporcionan en forma directa, como los que se encuentran concesionados por el Departamento del Distrito Federal; II. Proponer políticas generales en materia de tránsito y transportes; III. Coordinar los programas de planificación urbana con los de construcción de obras públicas y los de tránsito y transportes, así como su ejecución; IV. Coordinar a las dependencias del Departamento en el mejoramiento y observancia de las leyes y reglamentos relacionados con el tránsito y los transportes; V. Estudiar y proponer las soluciones óptimas, en lo referente a la prestación de servicios de transporte público, así como para el proyecto de obras viales relacionadas; VI. Analizar los diversos factores y circunstancias que concurren en los problemas del tránsito y los transportes del Distrito Federal; y proponer en cada caso las soluciones correspondientes; y VII. Las demás que le señale el Jefe del Departamento del Distrito Federal". En *Funciones y atribuciones de la Dirección General de Tránsito y Transportes, y de la Comisión Coordinadora*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 31 de mayo de 1972.

² *Decreto que reforma y adiciona la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1972. Ver en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de julio de 1975 el Directorio de funcionarios de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes y la Organización, funcionamiento y actividades de la misma.

Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes
(Organigrama 1975)



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Fuente: Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal N° 74 del 1 de julio de 1975., México D.F.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Figura N° 1

4-002

transporte, por ser los más cercanos al tema que nos ocupa, pero sin menospreciar los valiosos aportes que en esta materia se han suscrito con otras autoridades sobre el asunto ambiental, por lo que volviendo a nuestro tema, las instituciones que contribuyeron a la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad son la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, la Comisión Mixta de Transporte en el Distrito Federal, la Coordinación General de Transporte, la Coordinación Metropolitana de Transporte, la Dirección General de Servicios y Autotransporte Público, la Dirección General de Autotransporte Urbano y la Dirección General de Servicios al Transporte, que daría pie al surgimiento de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.1 La Comisión de Vialidad y Transporte Urbano

La Comisión de Vialidad y Transporte Urbano se constituyó primero como Comisión Técnica Ejecutiva del Metro mediante el Acuerdo 823 de fecha 15 de septiembre de 1977 como órgano desconcentrado de carácter técnico³. La Comisión estaba integrada por el Jefe del Departamento del Distrito Federal como Presidente; El Secretario de Obras y Servicios del DDF quien hacía las veces de Presidente Suplente; El Contralor General del DDF; El Director General del Sistema de Transporte Colectivo (Metro); El Director General del Servicio de Transportes Eléctricos; El Director General de Servicios Metropolitanos, S.A. de C. V. ; El Director General de la Comisión de Desarrollo Urbano del DDF y el Vocal Ejecutivo de la Comisión Técnica Ejecutiva del Metro.

Correspondía a la Junta Directiva:

- I. "Conocer, discutir, decidir y, en su caso, aprobar los asuntos relacionados con las facultades y obligaciones de la Comisión
- II. Revisar y, en su caso, aprobar el presupuesto anual de gastos que le presente el Vocal Ejecutivo, para que sea sometido a la aprobación del Jefe del Departamento del Distrito Federal
- III. Conocer y, en su caso, aprobar el informe anual que presente el Vocal Ejecutivo
- IV. Designar al Vocal Ejecutivo
- V. Delegar por conducto de su Presidente, en el Vocal Ejecutivo las facultades que considere pertinentes
- VI. Designar al Secretario de la Junta Directiva y

³ Acuerdo No. 823. Se crea la Comisión Técnica Ejecutiva del Metro. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1977.

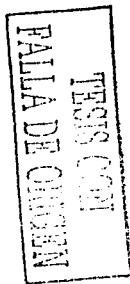
VII. Expedir, en su caso, el Reglamento Interior de la Comisión⁴.

Posteriormente, el Acuerdo fue modificado mediante otro Acuerdo número 1097 de fecha 21 de diciembre del mismo año, pasando a denominarse Comisión de Vialidad y Transporte Urbano⁵ y asignándole las siguientes atribuciones:

- I. "Elaborar y actualizar el Plan Maestro del Metro y el Plan Rector de Vialidad para incorporarlos al Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal
- II. Realizar los estudios necesarios y disponer medidas técnicas para el tránsito de vehículos conducentes a la protección de la vida, seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y carga, y a una racional utilización de las vías y los medios correspondientes
- III. Planear, proyectar y construir nuevas obras viales y, en su caso, modificar las existentes
- IV. Planear, proyectar y construir las obras de ampliación del Metro; adquirir los equipos necesarios y entregar las instalaciones completas al Sistema de Transporte Colectivo
- V. Determinar las características y fijar la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito e incorporarlos en las nuevas vías de circulación
- VI. Construir estacionamientos o proponer su establecimiento, señalar o aprobar su localización y determinar en todo caso las normas que habrán de aplicarse en la construcción y funcionamiento de estacionamientos de servicio público, así como proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal las tarifas para la prestación de este servicio
- VII. Determinar las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que las líneas del Metro se complementen armónicamente con la vialidad, paradas, estacionamientos, terminales y demás servicios para comunicar eficazmente entre sí los centros de habitación, de trabajo, de cultura y de recreación
- VIII. Determinar las rutas de penetración urbana de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros y suburbanos y foráneos; y autorizar

⁴ *Ibid.*, Artículo Séptimo.

⁵ Acuerdo No. 1097. Que cambia la denominación de la Comisión Técnica Ejecutiva del Metro, por la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de enero de 1978.



las rutas de penetración o de paso, así como los itinerarios de vehículos de carga

- IX. Auxiliar y, en su caso, representar al Jefe del Departamento del Distrito Federal en la coordinación con las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano, de pasajeros y de carga
- X. Contratar cuando así convenga, el asesoramiento o el servicio de personas o empresas nacionales o extranjeras, para cumplir los objetivos de la Comisión
- XI. Coordinar sus actividades, en materia de vialidad y transportes, con las autoridades federales y estatales, y otras dependencias y entidades paraestatales cuya competencia se relacione con estas materias y
- XII. Las demás atribuciones que le sean señaladas por esta Jefatura⁶.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

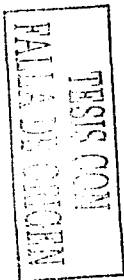
En mayo de 1978 se emitió el Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano⁷ con los mismos integrantes. Las atribuciones que se le otorgaron, además de las anteriores, fueron:

- I. "Llevar a cabo los estudios económicos sociales y técnicos que sean necesarios para la planeación de la vialidad y del sistema de transporte urbano en el Distrito Federal
- II. Con base en los estudios anteriores, planear, proyectar y construir obras viales y, en su caso, modificar las existentes
- III. Elaborar y mantener actualizado el Plan Rector de Vialidad y el Plan Maestro del Metro, que se integrarán al Plan Director del Distrito Federal
- IV. Proyectar, programar, construir, contratar y supervisar las obras de ampliación del Metro; adquirir los equipos necesarios y entregar las construcciones e instalaciones completas al Sistema de Transporte Colectivo
- V. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga

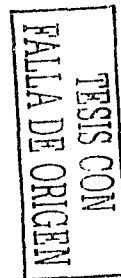
⁶ *Ibid.*, Acuerdo Segundo.

⁷ *Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de mayo de 1978. También fue publicado en el mismo medio el 15 de junio de 1978.

- VI. Con base en los estudios anteriores, elaborar y poner en vigor los sistemas y métodos técnicos en materia de vialidad y transporte urbano
- VII. Realizar los estudios técnicos sobre localización, normas y tarifas que deberán aplicarse para la ubicación, la construcción y el funcionamiento de los estacionamientos públicos
- VIII. Con base en los estudios anteriores, planear, proyectar y construir los estacionamientos públicos del Distrito Federal y, en su caso, aprobar y proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal; la localización y las normas y tarifas que deben aplicarse en la construcción y funcionamiento de los que sean concesionados a particulares
- IX. Llevar a cabo los estudios y determinar con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que se complementen armónicamente entre sí y con las obras de infraestructura vial, paradas, estacionamientos, terminales y con los servicios de transporte en general a fin de lograr un sistema integrado de vialidad y transporte que sirva eficazmente a los centros de habitación de trabajo, de cultura y de recreación
- X. Determinar las características y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito en nuevas vías de circulación, fijarlos y entregarlos a la Dirección General de Policía y Tránsito para su operación y mantenimiento
- XI. Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de los autobuses. Estudiar y proponer al Jefe del Departamento las tarifas para autobuses y taxis y revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos
- XII. Estudiar y establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, de taxis y de autobuses
- XIII. Determinar las rutas de penetración de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y foráneos, y determinar las rutas de penetración o de paso así como los itinerarios para los vehículos de carga
- XIV. Fungir como organismo coordinador del Jefe del Departamento del Distrito Federal, con las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupan del problema de transporte urbano de pasajeros y de carga



- XV. Coordinar las actividades de la Comisión, en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales y estatales y otras dependencias y entidades paraestatales cuya competencia se relacione con estas materias
- XVI. Contratar, cuando así convenga, el asesoramiento o los servicios de personas o empresas, nacionales o extranjeras, para cumplir los objetivos de la Comisión y
- XVII. Las demás atribuciones que le señalen las leyes y reglamentos o el Jefe del Departamento del Distrito Federal⁸.



En 1979, el Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal incluyó como órgano desconcentrado a la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano con las siguientes atribuciones:

- I. "Elaborar y actualizar el Plan Maestro del Metro y el Plan Rector de vialidad para incorporarlos al Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal
- II. Realizar los estudios necesarios y formular las normas conducentes a la protección de la vida, seguridad, comodidad y rapidez en el tránsito de vehículos, el transporte de personas en vehículos y transporte de carga y a una racional utilización de las vías y de los medios correspondientes coordinando sus acciones con la Dirección General de Policía y Tránsito
- III. Planear, proyectar y construir nuevas obras viales y, en su caso, modificar las existentes
- IV. Planear proyectar y construir las obras de ampliación del Sistema de Transporte Colectivo "Metro"; adquirir los equipos necesarios y entregar las instalaciones completas a dicho sistema
- V. Coordinar con la Dirección General de Policía y Tránsito y demás autoridades correspondientes las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que las líneas del "Metro" se complementen armónicamente con la vialidad, paradas, estacionamientos, terminales y demás servicios para comunicar eficazmente entre sí los centros de habitación, de trabajo, de cultura y de recreación
- VI. Auxiliar al Jefe del Departamento del Distrito Federal, en la coordinación con las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema de transporte urbano de pasajeros y de carga

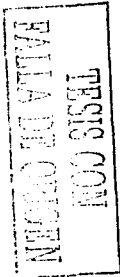
⁸ *Ibid.*, Artículo 1°.

- VII. Contratar cuanto así convenga, el asesoramiento o los servicios de personas o empresas nacionales o extranjeras, para cumplir los objetivos de la Comisión
- VIII. Coordinar sus estudios en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales y estatales y otras dependencias y entidades paraestatales cuya competencia se relacione con estas materias y
- IX. Las demás atribuciones que le señalen las leyes, reglamentos, o el Jefe del Departamento del Distrito Federal"⁹.

En octubre de 1982 se publica el Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano modificando la composición de su estructura de gobierno para responder con los cambios de la administración, quedando integrada su Junta Directiva por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien fungía como Presidente; el Secretario General de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, quien en su caso fungía como suplente del Presidente; el Secretario General de Gobierno "B" del Departamento del Distrito Federal; el Contralor General del Departamento del Distrito Federal; el Director General de Policía y Tránsito del Departamento del Distrito Federal; el Director General del Sistema de Transporte Colectivo (Metro); el Director General de Servicios de Transportes Eléctricos del Departamento del Distrito Federal; el Director General de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100; el Director General de la Comisión del Desarrollo Urbano del Distrito Federal; el Director General de Servicios Metropolitanos, S.A. de C. V., y el Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano.

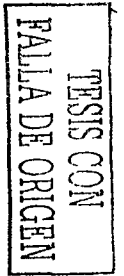
Las funciones asignadas a esta Comisión fueron:

- I. "Elaborar y actualizar el Plan Maestro del Metro y el Plan Rector de Vialidad y Transporte para incorporarlos al Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal
- II. Realizar los estudios necesarios y formular las normas conducentes a la protección de la vida, seguridad, comodidad y rapidez en el tránsito de vehículos, el transporte de personas en vehículos y transporte de carga, y a una racional utilización de las vías y de los medios correspondientes coordinando sus acciones con la Dirección General de Policía y Tránsito
- III. Planear, proyectar y construir nuevas obras viales y, en su caso, modificar las existentes



⁹ Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal. Artículo 45. Diario Oficial del 6 de febrero de 1979.

- IV. Planear, proyectar y construir las obras de ampliación, del Sistema de Transporte Colectivo "Metro", adquirir los equipos necesarios y entregar las instalaciones completas a dicho Sistema
- V. Coordinar con la Dirección General de Policía y Tránsito y demás autoridades correspondientes las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que las líneas del "Metro" se complementen armónicamente con la vialidad, paraderos, estacionamientos, terminales y demás servicios para comunicar eficazmente entre sí los centros de habitación, de trabajo, de cultura y de recreación
- VI. Auxiliar al Jefe del Departamento del Distrito Federal en la coordinación con las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasajeros y de carga
- VII. Contratar, cuando así convenga, el asesoramiento o los servicios de personas o empresas nacionales o extranjeras para cumplir los objetivos de la Comisión
- VIII. Coordinar sus estudios, proyectos y obras en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales y estatales y otras dependencias y entidades paraestatales cuya competencia se relacione con estas materias
- IX. Proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal, en coordinación con la Dirección General de Policía y Tránsito, las medidas conducentes respecto a las concesiones y permisos que prevén los ordenamientos legales, las disposiciones administrativas en materia de transportes de servicio público de pasajeros y de carga, transporte escolar, colectivo y de empresas, terminales, talleres sitios y demás instalaciones que se requieran para la adecuada prestación de los servicios
- X. Proponer al Jefe del Departamento, en coordinación con la Dirección General de Policía y Tránsito, cambios de unidades y fijar rutas, frecuencias y horarios del transporte público que circularán para dar servicio a la Ciudad de México, así como determinar las rutas de penetración o de paso de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros, suburbanos, foráneos y de carga
- XI. Presentar coordinadamente con la Dirección General de Policía y Tránsito, propuestas al jefe del Departamento del Distrito Federal en base a los estudios económicos, sociales y técnicos, las tarifas correspondientes a la prestación del servicio público de transporte

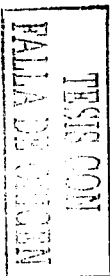


- XII. Optimizar la operación e integración del transporte urbano, coordinar los planes de acción de los subsistemas; vigilar y apoyar la operación de sistemas complementarios; incrementar la eficacia de los servicios; lograr el máximo aprovechamiento de los recursos y establecer la coordinación multimodal
- XIII. Coordinar con la Dirección General de Policía y Tránsito y demás organismos y autoridades, los recursos técnicos y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que las líneas del Metro se complementen armónicamente
- XIV. Estudiar, proyectar y determinar las características y ubicación de las obras de infraestructura vial que se requieran
- XV. Coordinarse con las dependencias del Departamento del Distrito Federal para la adquisición de predios destinados a la construcción de nuevas obras viales y a las obras del Metro
- XVI. Construir los estacionamientos de acuerdo a los programas, especificaciones y precios unitarios aprobados por la Comisión y
- XVII. Las demás atribuciones que le señalen las Leyes, Reglamentos o el Jefe del Departamento del Distrito Federal"¹⁰.

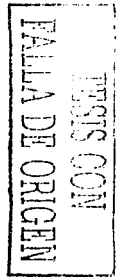
Posteriormente la Comisión de Vialidad y Transporte en el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal de 1984 cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. "Elaborar y mantener actualizado el Programa Rector de Vialidad y el Programa Maestro del Metro, que se integrarán al Plan Director del Distrito Federal
- II. Proyectar, programar, construir, contratar y supervisar las obras de ampliación del Sistema de Transporte Colectivo, adquirir los equipos necesarios y entregar las construcciones e instalaciones completas al propio Sistema
- III. Con base en los estudios efectuados, elaborar y poner en vigor los sistemas y métodos técnicos en materia de vialidad y transporte urbano

¹⁰ Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del Departamento del Distrito Federal. Artículo 1°. Diario Oficial del 22 de octubre de 1982. Existe un Acuerdo número 102 D - 1140, en el que se dispone que todas las operaciones de importación y exportación que lleve a cabo la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano se le cobrarán las cuotas de la tarifa, reducidas en un 50 %. Diario Oficial del 21 de enero de 1983.



- IV. Programar, construir, contratar las obras viales propias del transporte urbano y en su caso, modificar las existentes
- V. Con base en los estudios efectuados por la Coordinación General de Transporte, proyectar y construir los estacionamientos públicos del Distrito Federal
- VI. Supervisar la obra civil y electromecánica del Sistema de Transporte Colectivo y del Servicio de Transportes Eléctricos y
- VII. Proyectar y construir las obras e instalaciones requeridas por el Servicio de Transportes Eléctricos y Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 ¹¹ (Ver figura 2).



Con la creación de la Coordinación General de Transporte se adscribe el 20 de enero de 1984 esta Comisión¹², situación que sería modificada el 14 de mayo de 1985 cuando queda bajo la responsabilidad de la Secretaría de Obras¹³.

1.2 La Coordinación General de Transporte

La Coordinación General de Transporte se creó el 17 de enero de 1984 y se le asignaron las siguientes funciones (Ver figura 3):

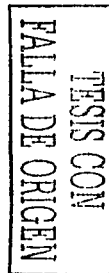
- I. "Llevar a cabo los estudios económicos, sociales y técnicos necesarios para la planeación del sistema de transporte urbano y la vialidad en el Distrito Federal

¹¹ *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Artículo 65. Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1984. Con la publicación del *Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal* del 26 de agosto de 1985 se modificó el número del Artículo que en este ordenamiento pasó a ser el 49 y en el que sólo se modificó la fracción primera para quedar de la siguiente manera: I. Elaborar y mantener actualizado el Programa Maestro del Metro, conjuntamente con la Coordinación General de Transporte.

¹² *Acuerdo por el que se adscriben orgánicamente las diferentes Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 20 de enero de 1984.

¹³ *Acuerdo por el que se reforma el diverso publicado el 20 de enero de 1984, a efecto de que las actividades de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano sean coordinadas por la Secretaría General de Obras*. Diario Oficial del 14 de mayo de 1985. Después se publicó la *Fe de erratas al Acuerdo por el que se reforma el diverso publicado el 20 de enero de 1984, a efecto de que las actividades de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano sean coordinadas por la Secretaría General de Obras*. Diario Oficial del 3 de julio de 1985. El 14 de mayo de 1985 se publicó en el Diario Oficial un *Acuerdo por el que se delega en el Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, la facultad de otorgar y firmar los contratos y convenios de obras públicas y de servicios relacionados con las mismas*.

- IV. Programar, construir, contratar las obras viales propias del transporte urbano y en su caso, modificar las existentes
- V. Con base en los estudios efectuados por la Coordinación General de Transporte, proyectar y construir los estacionamientos públicos del Distrito Federal
- VI. Supervisar la obra civil y electromecánica del Sistema de Transporte Colectivo y del Servicio de Transportes Eléctricos y
- VII. Proyectar y construir las obras e instalaciones requeridas por el Servicio de Transportes Eléctricos y Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 ¹¹ (Ver figura 2).



Con la creación de la Coordinación General de Transporte se adscribe el 20 de enero de 1984 esta Comisión¹², situación que sería modificada el 14 de mayo de 1985 cuando queda bajo la responsabilidad de la Secretaría de Obras¹³.

1.2 La Coordinación General de Transporte

La Coordinación General de Transporte se creó el 17 de enero de 1984 y se le asignaron las siguientes funciones (Ver figura 3):

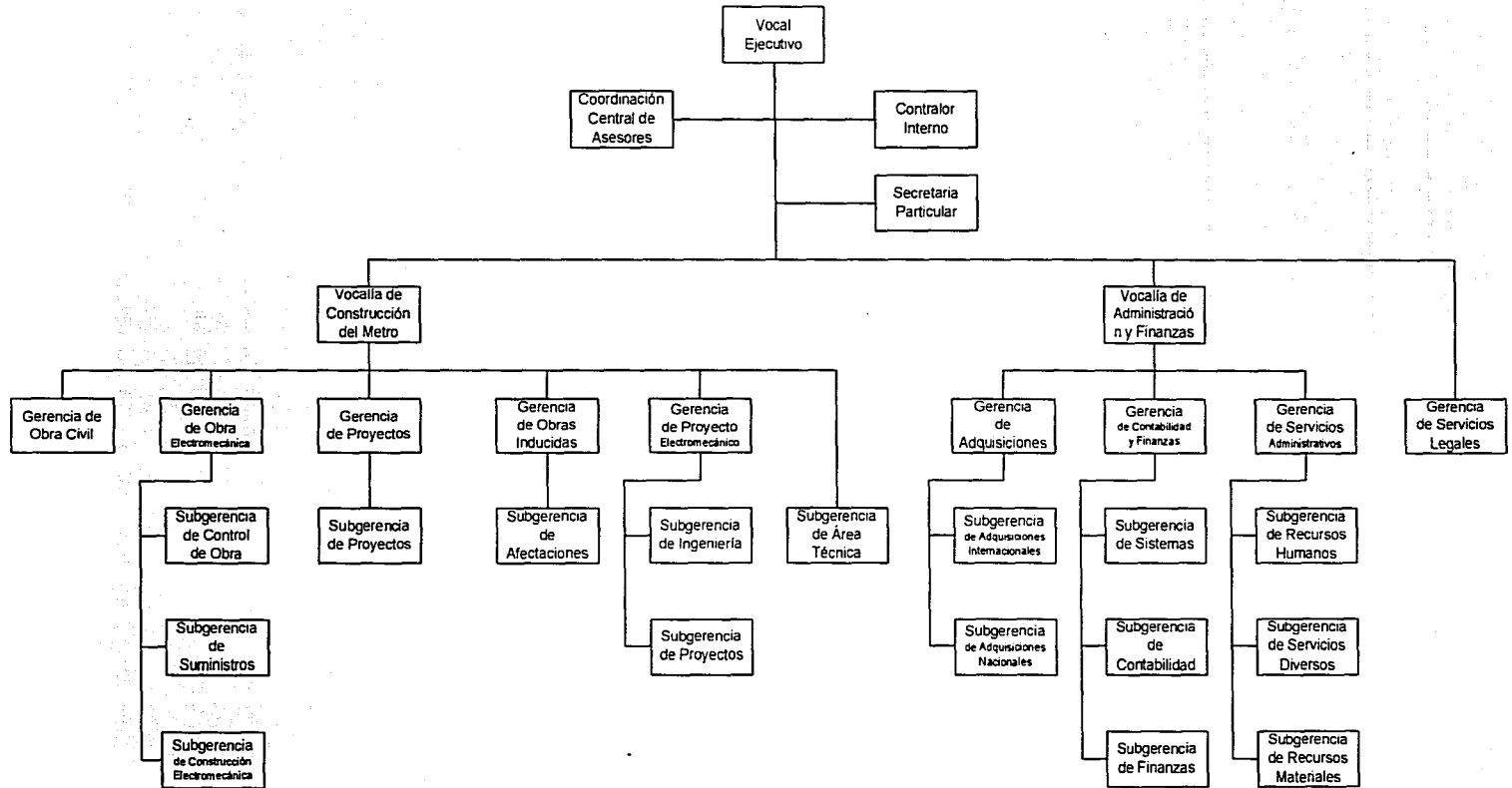
- I. "Llevar a cabo los estudios económicos, sociales y técnicos necesarios para la planeación del sistema de transporte urbano y la vialidad en el Distrito Federal

¹¹ *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Artículo 65. Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1984. Con la publicación del *Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal* del 26 de agosto de 1985 se modificó el número del Artículo que en este ordenamiento pasó a ser el 49 y en el que sólo se modificó la fracción primera para quedar de la siguiente manera: I. Elaborar y mantener actualizado el Programa Maestro del Metro, conjuntamente con la Coordinación General de Transporte.

¹² *Acuerdo por el que se adscriben orgánicamente las diferentes Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 20 de enero de 1984.

¹³ *Acuerdo por el que se reforma el diverso publicado el 20 de enero de 1984, a efecto de que las actividades de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano sean coordinadas por la Secretaría General de Obras*. Diario Oficial del 14 de mayo de 1985. Después se publicó la *Fe de erratas al Acuerdo por el que se reforma el diverso publicado el 20 de enero de 1984, a efecto de que las actividades de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano sean coordinadas por la Secretaría General de Obras*. Diario Oficial del 3 de julio de 1985. El 14 de mayo de 1985 se publicó en el Diario Oficial un *Acuerdo por el que se delega en el Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, la facultad de otorgar y firmar los contratos y convenios de obras públicas y de servicios relacionados con las mismas*.

Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (Organigrama 1990)



303

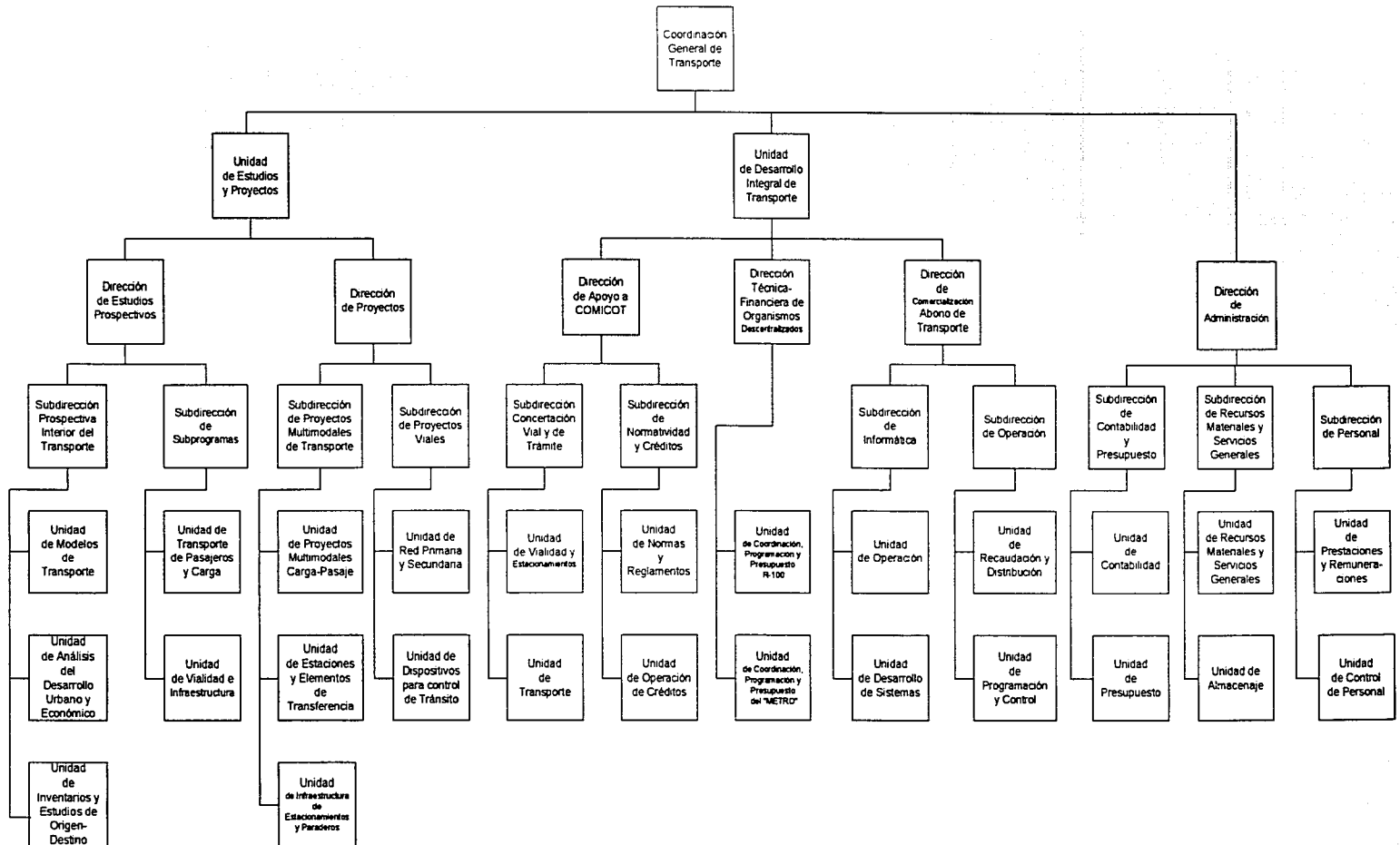
Fuente: Hernández Tirado, Concepción. "El Sistema de Transporte Colectivo Metro en la Ciudad de México". Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, U.N.A.M., México, 1991.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Figura N° 2

Coordinación General de Transporte (Organigrama 1984)



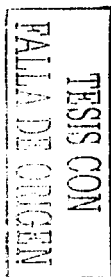
Fuente: Coordinación General de Transporte. *Manual Administrativo de la C.G.T.* mimeo 1984.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

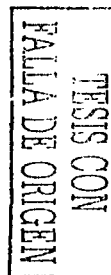
FALTA DE ORIGEN
NO HAY SELLADO

301
Figura N° 3

- II. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga
- III. Llevar a cabo los estudios y determinar con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que se complementen armónicamente entre sí y con las obras de infraestructura vial
- IV. Realizar los estudios técnicos sobre la localización, normas y tarifas que deberán aplicarse para la ubicación, la construcción y el funcionamiento de los estacionamientos públicos
- V. Determinar las características y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito en nuevas vías de circulación, fijarlos y entregarlos a la Secretaría General de Protección y Vialidad para su operación y mantenimiento
- VI. Estudiar en coordinación con la Secretaría General de Protección y Vialidad las tarifas para autobuses del servicio público de transporte de pasajeros, urbano, suburbano, de carga y taxis, y proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal las modificaciones pertinentes
- VII. Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de los autobuses, revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos
- VIII. Estudiar y establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, taxis y autobuses
- IX. Determinar las rutas de penetración de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y foráneos y determinar las rutas de penetración o de paso, así como los itinerarios para los vehículos de carga
- X. Representar al Jefe del Departamento del Distrito Federal, ante las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasajeros y de carga
- XI. Coordinar las actividades en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con otras entidades paraestatales cuya competencia u objeto se relacione con estas materias



- XII. Coordinar los proyectos y programa de construcción de las obras de ampliación del Sistema de Transporte Colectivo
- XIII. Proponer las medidas conducentes respecto de las concesiones y permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte de servicio público de pasajeros y de carga, transporte escolar, colectivo y de empresas, así como terminales, talleres, sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios
- XIV. Realizar estudios sobre la forma de optimizar el uso del equipo de transporte colectivo del sector y con base en ellos dictar y supervisar el cumplimiento de las normas que conduzcan a su mejor aprovechamiento
- XV. Estudiar y dictaminar sobre las alternativas en la selección del equipamiento que deban adquirir las áreas dedicadas al servicio de transporte en el sector
- XVI. Apoyar al Jefe del Departamento del Distrito Federal en la promoción, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo de las entidades agrupadas en el subsector correspondiente, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el programa sectorial y los demás programas pertinentes
- XVII. Proponer al Jefe del Departamento las normas, políticas y medidas correspondientes, para apoyar el desarrollo de las entidades paraestatales cuya coordinación le sea encomendada
- XVIII. Participar en la elaboración de los programas institucionales de las entidades paraestatales cuya coordinación le corresponda realizar, analizar y dictaminar sobre ellos y promover los ajustes que se requieran y
- XIX. Las demás atribuciones que le señalen las leyes, este reglamento y otras disposiciones aplicables"¹⁴.



Este organismo era el siguiente paso para la consolidación de un forma diferente de regular el transporte de la Ciudad de México, sus primeras intervenciones en la materia le permitieron no sólo participar en la formación del Programa Rector de Vialidad, el Programa Maestro del Metro, sino que también en los contratos, convenios y programas de obras de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y del Sistema de

¹⁴ *Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 17 de enero de 1984. Artículo 11.

Transporte Colectivo, en su calidad de representante del Departamento del Distrito Federal¹⁵.

Una de las actividades reservadas al ámbito de la policía durante décadas fue sin lugar a duda el otorgamiento de nuevos permisos, situación que fue modificada a favor de la Coordinación General de Transporte cuando en octubre de 1985 la facultad para expedir la declaratoria de nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo le fue conferida¹⁶.

En 1985 la Coordinación General de Transporte fue facultada para la celebración, firma de contratos y convenios de obras públicas para la construcción de dispositivos y señalizaciones para la regulación del tránsito de personas y vehículos, así como la posibilidad de elaborar estudios sobre transporte urbano y vialidad en el Distrito Federal¹⁷.

En agosto de 1985, con la publicación del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, sus atribuciones sufrieron pequeñas modificaciones¹⁸. En 1986, se le modificó el objeto para que a partir de esa fecha fuese el de "planear, programar, dirigir, coordinar y evaluar estudios, proyectos y políticas sobre transporte urbano, así como coordinar la prestación de este servicio a fin de hacer congruente la red y fluidez del transporte público en el Distrito Federal"¹⁹.

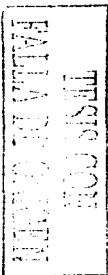
¹⁵ Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal la representación de este Departamento para que a nombre del mismo celebre, otorgue y firme los contratos y convenios de obras públicas que en cumplimiento de las atribuciones que el Reglamento Interior del propio Departamento confiere a la Coordinación General de Transporte y a la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Diario Oficial del 5 de marzo de 1984.

¹⁶ Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte, la facultad para expedir la declaratoria que expresa el número de nuevos permisos para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, con itinerario fijo. Diario Oficial del 1 de octubre de 1985.

¹⁷ Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte del propio Departamento, la facultad de celebrar y firmar los contratos y convenios de obras públicas. Diario Oficial del 14 de mayo de 1985.

¹⁸ Los cambios son: I. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. VIII. Estudiar y establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, taxi y autobuses, para tramitar las concesiones correspondientes. IX. Determinar las rutas de penetración de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y foráneos, precisar las rutas de penetración o de paso, así como los itinerarios para os vehículos de carga, otorgando las autorizaciones correspondientes. XV. Estudiar y dictaminar sobre las alternativas en la selección del equipamiento que deban adquirir las áreas dedicadas al servicio de transporte en el sector. XIX. Las demás atribuciones que le señalen las leyes, este reglamento y otras disposiciones aplicables, así como las que correspondan a las unidades administrativas que se le adscriban. Artículo 11 *Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 26 de agosto de 1985.

¹⁹ *Manual de Organización Institucional del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 26 de marzo de 1986.



Para poder cumplir con dicho objetivo se le asignaron las siguientes funciones:

- I. "Realizar y actualizar el Programa Integral de Transporte y Vialidad Distrito Federal
- II. Formular los estudios en materia de protección, seguridad, comodidad y fluidez en el transporte de carga y personas, así como en el tránsito de peatones y vehículos, para lograr una mejor utilización de las vías de comunicación
- III. Llevar a cabo estudios que permitan determinar las medidas técnicas y operativas tendientes a hacer congruentes todos los medios de transporte urbano entre sí, y con las obras de infraestructura vial
- IV. Fijar las normas y políticas sobre la localización y tarifas para la ubicación, construcción y funcionamiento de los estacionamientos públicos
- V. Definir el tipo de dispositivos y señales que regularán el tránsito en las nuevas vías de circulación, especificando sus características y ubicación, y entregarlos a la Secretaría General de Protección y Vialidad para su operación y mantenimiento
- VI. Analizar las tarifas para autobuses del servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano, de carga y taxis, así como proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal las modificaciones pertinentes
- VII. Establecer frecuencia y horarios de los autobuses, revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos y autorizar cambios de unidades
- VIII. Analizar y definir las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, taxis y autobuses, para tramitar las concesiones correspondientes
- IX. Definir las rutas de penetración de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y foráneos, determinar las rutas de penetración o de paso, así como los itinerarios para los vehículos de carga, otorgando las autorizaciones correspondientes
- X. Representar al Jefe del Departamento del Distrito Federal ante los organismos que se orienten a dar solución al problema de transporte urbano de pasajeros y de carga en el área metropolitana de la Ciudad de México

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

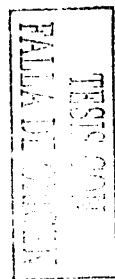
- XI. Dirigir y mantener relaciones de coordinación con las autoridades federales, estatales, municipales y paraestatales competentes, en materia de vialidad y transporte
- XII. Establecer las medidas conducentes y tramitar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, colectivo de empresas, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios
- XIII. Dirigir y coordinar estudios tendientes a optimizar el uso de equipo de transporte colectivo del Sector, para determinar y ejecutar las normas que coadyuvan a su mejor aprovechamiento
- XIV. Coordinar la dictaminación de las opciones de selección para la adquisición del equipo de transporte, de las áreas responsables del servicio de transporte en el Sector
- XV. Auxiliar al Jefe del Departamento del Distrito Federal en la promoción, coordinación, conducción, vigilancia y evaluación del desarrollo de las entidades paraestatales que coordina, así como proponerle normas y políticas e intervenir en la formulación y dictaminación de sus programas operativos y
- XVI. Coordinar los programas de construcción relativos a las obras de ampliación del Sistema de Transporte Colectivo²⁰.

Esta situación permanecería hasta la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

1.3 La Comisión Mixta del Transporte en el Distrito Federal

La Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal tenía por objeto coordinar la adopción de medidas de carácter administrativo y operacional tendientes a solucionar los problemas de vialidad, tránsito y transporte en el Distrito Federal y zonas conurbadas con el Estado de México. La Comisión estaba integrada por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, en calidad de Presidente, quien podía delegar su representación en el funcionario que considerase más conveniente; los demás integrantes eran el Secretario General de Gobierno "A", el Secretario General de Obras y Servicios, el Director General de Policía y Tránsito, el Director General Jurídico y de Gobierno, el Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, el Director del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el Director del Sistema de Transporte

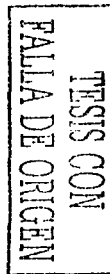
²⁰ *Ibid.*, V.1.10 Coordinación General de Transporte.



Colectivo (Metro), el Director de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, el Presidente del Consejo Consultivo de la Ciudad de México y el Gerente de Ingeniería Vial y Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, quien actuaba como Secretario Técnico.

Las funciones de la Comisión eran las siguientes:

- I. "Establecer criterios generales en materia de transporte, vialidad y tránsito
- II. Elaborar propuestas tendientes a lograr la integración y coordinación de las diversas dependencias que conforman la Comisión para la solución de los problemas de transporte, tránsito y vialidad
- III. Coordinar los estudios técnicos que conjuntamente realicen las áreas interesadas para la adopción de medidas tendientes a solucionar los problemas del transporte, tránsito y vialidad
- IV. Coordinar los estudios técnicos para el establecimiento de tarifas
- V. Consultar y estudiar la opinión pública respecto a los problemas del transporte, tránsito y vialidad y
- VI. Las demás que requiera para el cumplimiento de las anteriores"²¹.



La Comisión podía invitar a las organizaciones que agrupen a los prestadores de servicios concesionados de transporte público en el Distrito Federal para formular sus planteamientos a través de sus representantes para que, en todo caso, las medidas que se adoptaran tomaran en cuenta necesariamente la opinión de los grupos interesados. Las sesiones debían celebrarse cuando menos una vez al mes con posibilidades de realizar sesiones extraordinarias cuando así lo ameritase el caso.

La Comisión estaba facultada para crear las Subcomisiones que fuesen necesarias para el análisis de los problemas del servicio público de transporte de pasajeros y carga debiendo operar la Comisión y las Subcomisiones conforme al Manual Operativo de la Comisión Mixta que surgió en julio de 1983²².

²¹ Acuerdo por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Diario Oficial del 5 de abril de 1983. Publicado también en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el 15 de julio de 1983.

²² Manual de Operación de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de julio de 1983.

En diciembre de 1987, se modificó el decreto de creación de la Comisión Mixta²³ señalando como objetivo de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, coordinar la adopción de medidas de carácter técnico, administrativo y operacional, tendientes a solucionar los problemas de vialidad, tránsito, transporte en el Distrito Federal y zonas conurbadas con el Estado de México.

Para estar acorde con los cambios en la composición de la administración pública del Departamento del Distrito Federal, esta Comisión Mixta se conformó de la siguiente manera: La Comisión era presidida por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien podía delegar su representación al Vicepresidente de la misma y estaba integrada permanentemente por el Secretario General de Gobierno, el Secretario General de Obras, el Coordinador General de Transporte, quien fungirá como Vicepresidente, el Coordinador General Jurídico, el Director General de Obras Públicas; el Director General de Autotransporte Urbano; el Director General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica, el Director General de Operaciones, el Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, el Director General de Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el Director General del Sistema de Transporte Colectivo, el Director General de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, el Director General de Servicios Metropolitanos, S. A. de C. V, el Director General de la Unidad de Desarrollo Integral del Transporte, el Director de Apoyo de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte, quien fungirá como Secretario Técnico de la Comisión, y será el responsable del cumplimiento de los acuerdos de la misma, y el Presidente del Consejo Consultivo del Distrito Federal.

La Coordinación General de Transporte publicó en junio de 1988, conforme a lo dispuesto en este Decreto, el nuevo Manual Operativo de la Comisión Mixta²⁴.

1.4 La Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad

En febrero de 1995 se celebró un convenio entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de México y el Departamento del Distrito Federal mediante el cual se reconocía la necesidad de atender y resolver en el corto y mediano plazo, en forma armónica, conjunta y coordinada, los problemas que representa la operación del servicio de transporte público de pasajeros y carga, así como los relativos a vialidad, por lo que para poder atender dichos problemas era necesario crear sistemas y mecanismos de coordinación administrativa entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Departamento del Distrito Federal y el Estado de México, que aseguraran una

²³ Decreto por el que se modifican los artículos primero y segundo fracciones I, III y V, tercero y quinto del decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de diciembre de 1987.

²⁴ Manual Operativo de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 13 de junio de 1988.



coordinación permanente de acciones entre las respectivas jurisdicciones. Para llevar a cabo lo anterior, era necesario crear una Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, que tuviese el carácter permanente, para conjuntar esfuerzos, promover y coordinar acciones, dar seguimiento y evaluar los acuerdos de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno.

De tal forma que las tres entidades decidieron crear la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, (Cometravi) con el objeto de establecer mecanismos para estudiar y resolver en forma coordinada, integrada y complementaria los problemas relacionados con el transporte y la vialidad; mejorar los servicios de transporte y la infraestructura vial en la zona conurbada; propiciar la homologación de los marcos jurídicos del transporte y vialidad y aportar la información necesaria para el diseño y aplicación del Plan Rector de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La Cometravi quedó conformada por::

- El Secretario de Comunicaciones y Transportes
- El Gobernador del Estado de México y
- El Jefe del Departamento del Distrito Federal

Y por los representantes de

La Secretaría de Comunicaciones:

- El Subsecretario de Transporte
- El Subsecretario de Infraestructura
- El Director General de Transporte Terrestre
- El Director General de la Policía Federal de Caminos
- El Director General de Carreteras Federales
- El Director General de Conservación de Carreteras y
- El Director General de Tarifas

El Estado de México:

- El Secretario de Comunicaciones y Transportes
- El Director General de Vialidad
- El Director General de Transporte Terrestre
- El Vocal Ejecutivo de la Comisión de Transporte y
- El Director General de Seguridad Pública y Tránsito

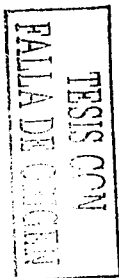
El Departamento del Distrito Federal:

- El Secretario General de Coordinación Metropolitana
- El Secretario General de Obras
- El Secretario General de Protección y Vialidad
- El Director General de Concertación con Entidades Federativas
- El Coordinador General de Transporte
- El Director General de Autotransporte Urbano
- El Director General de Operaciones y

- El Director General de Obras Públicas

A la Comisión Metropolitana se le asignaron las siguientes atribuciones:

- I. "Proponer alternativas de solución integral para resolver los problemas del transporte y la vialidad de la zona metropolitana, atendiendo primordialmente la satisfactoria prestación de los servicios públicos en beneficio de la población
- II. Contribuir a la elaboración del Plan Rector de Transporte y Vialidad de la Zona Metropolitana considerando todas las modalidades
- III. Diseñar medidas de simplificación administrativa relacionadas con el transporte y la vialidad
- IV. Sugerir las medidas, procedimientos y acciones que permitan las adecuaciones jurídicas para establecer a la brevedad posible un marco legal análogo en materia de transporte y vialidad
- V. Proponer conforme a los criterios aprobados por "Las Partes" en ejercicio de sus respectivas atribuciones, las especificaciones técnicas, de seguridad, capacidad y comodidad del parque vehicular en el que se realiza el transporte en sus diferentes modalidades, para avanzar en la homologación de la fabricación del equipo
- VI. Sugerir las especificaciones técnicas para la modernización de la vialidad existente y por construirse, diseñando la infraestructura vial complementaria para el transporte
- VII. Propiciar procedimientos de consulta interinstitucional con las dependencias y organismos relacionados con el transporte y la vialidad
- VIII. Conocer y dar seguimiento a la observancia de las medidas relacionadas con el transporte y la vialidad por parte de las autoridades y organizaciones de transportistas
- IX. Registrar y controlar las constancias de autorización metropolitana de las diferentes modalidades del transporte, conforme a los acuerdos existentes en la materia aprobados por las partes que intervienen en el presente Convenio
- X. Proponer a las autoridades correspondientes el diseño, creación y funcionamiento de nuevos servicios de transporte en rutas y corredores metropolitanos;



- XI. Sugerir las características de los programas de capacitación para los conductores de transporte público en todas sus modalidades y servicios
- XII. Participar en foros académicos, técnicos y especializados en materia de transporte y vialidad y
- XIII. Las demás que sean necesarias para la realización de sus atribuciones²⁵.

Estas facultades prevalecen vigentes en el resto del siglo, sin que hasta la fecha exista cambio.

1.5 La Dirección General de Servicios y Autotransporte Público

La Dirección General de Servicios y Autotransporte Público estaba adscrita a la Secretaría de Protección y Vialidad²⁶, conforme al Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal, le correspondían las siguientes atribuciones:

- I. "Expedir y cancelar, en su caso, con intervención de otras autoridades competentes, autorizaciones para el funcionamiento de sitios terminales de servicio público, tanto de pasajeros como de carga
- II. Determinar las políticas y sistemas de control de los estacionamientos ubicados en la vía pública
- III. Vigilar que los servicios de transporte de pasajeros y de carga se proporcionen conforme a las normas establecidas y de manera adecuada en cantidad y calidad

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

²⁵ *Convenio de Coordinación que celebra el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de México y el Departamento del Distrito Federal.* Diario Oficial del 15 de febrero de 1995. El 8 de noviembre de 1995 se publicó el *Convenio que celebran el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Estado de México, y el Distrito Federal, por el que se modifican las cláusulas cuarta y novena del Convenio de Coordinación por el que se crea la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, (COMETRAVI), mediante el cual se aclara sus reglas de funcionamiento y fecha de entrada en vigor.* El 23 de marzo de 1998 se celebró el *Convenio modificador al Convenio que crea la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad,* mediante el cual se ajustaron los miembros integrantes de la Comisión para adecuarlo con la nueva nomenclatura de las áreas político-administrativas de cada una de las áreas involucradas. En esa misma fecha aparece el *Acta de entrega-recepción de la Presidencia de la Comisión Metropolitana de Transportes y Vialidad,* por parte del Estado de México al Distrito Federal, ya que ésta se ejerce de forma bianual por cada uno de sus miembros.

²⁶ *Acuerdo por el que se adscriben orgánicamente las diferentes Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal.* Diario Oficial del 20 de enero de 1984.

- IV. Establecer las normas, políticas y sistemas de operación para el control y correcto funcionamiento de los centros de detención de vehículos
- V. Coordinar sus actividades en materia de reglamentación del uso y circulación de vehículos, con las autoridades federales y estatales competentes
- VI. Estudiar y proponer a las autoridades competentes las rutas de penetración urbana y suburbana de los servicios de autotransporte de pasajeros y de carga
- VII. Atender al público en la expedición de placas, tarjetas de circulación, licencias para conducir y toda la documentación necesaria para que tanto los vehículos públicos y privados, como los conductores de los mismos, circulen conforme a las normas señaladas en el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal y
- VIII. Ordenar y realizar revistas de inspección periódicas para automóviles, camiones de carga y cualquier otro transporte terrestre, con el fin de verificar su correcto funcionamiento mecánico²⁷.

En 1985 se desincorpora la Dirección General de Servicios y Autotransporte Público de la Secretaría General de Protección y Vialidad, y se establece una distinción entre las funciones operativas de las de carácter normativo en materia de tránsito y transportes, creándose la Dirección General de Autotransporte Urbano, dependiente de la Coordinación General de Transporte²⁸.

1.6 La Dirección General de Autotransporte Urbano

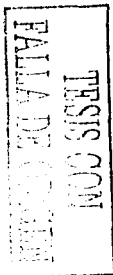
Creada la Dirección General de Autotransporte Urbano, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal²⁹, se le asignaron las siguientes atribuciones:

- I. "Expedir y cancelar, en su caso, con intervención de otras autoridades competentes, autorizaciones para el funcionamiento de sitios y terminales de servicio público, tanto de pasajeros como de carga
- II. Determinar las políticas y sistemas de control de los estacionamientos ubicados en la vía pública

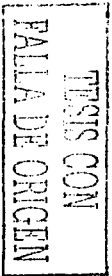
²⁷ *Op. Cit.*, *Reglamento Interior ... de enero de 1984*. Artículo 37.

²⁸ *Acuerdo No. 0032, por el cual se adscriben las unidades administrativas y órganos desconcentrados del Departamento del Distrito Federal*. Diario Oficial del 19 de septiembre de 1985.

²⁹ *Op. Cit.*, *Reglamento Interior ... de agosto de 1985*. Artículo 40.



- III. Estudiar y proponer a las autoridades competentes las rutas de penetración urbana y suburbana de los servicios de autotransporte de pasajeros y de carga
- IV. Atender al público en la expedición de placas, tarjetas de circulación, licencias para conducir y toda la documentación necesaria, para que tanto los vehículos públicos y privados, como los conductores de los mismos, circulen conforme a las normas señaladas en el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal
- V. Ordenar y realizar revistas de inspección periódicas para automóviles, camiones de carga y cualquier otro transporte terrestre, con el fin de verificar su correcto funcionamiento mecánico
- VI. Emitir los criterios para la expedición de licencias de apertura y funcionamiento de estacionamientos públicos de vehículos en el Distrito Federal, así como sancionar las propias licencias previamente a su expedición y
- VII. Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a ingeniería de tránsito" (Ver figura 4).



En 1989 la Dirección General de Autotransporte Urbano pasa a depender de la Secretaría de Protección y Vialidad³⁰, situación que volvería a modificarse el 20 de julio de 1994, mediante la publicación de un Acuerdo a través del cual vuelve a depender de la Coordinación General de Transporte³¹ con el fin de que las funciones y actividades que tiene esta Dirección General se vincularan y realizaran bajo la supervisión de la Coordinación General de Transporte.

El 8 de noviembre de 1994 la Secretaría de Hacienda aprobó la nueva estructura de la Dirección General de Autotransporte Urbano, la cual creció en su número de plazas no obstante la transferencia a la Secretaría de Protección y Vialidad, concretamente a la Dirección General de Operaciones, de la Dirección de Registro y Calificación de Sanciones y la Subdirección de Control y Custodia de Vehículos, remitidos a los depósitos por haber infringido el Reglamento de Tránsito.

El 15 de septiembre de 1995, con la publicación del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, se establecieron las nuevas atribuciones y el cambio de nomenclatura de la extinta Dirección General de Autotransporte Urbano a la Dirección General de Servicios al Transporte.

³⁰ Acuerdo por el que se adscribe la Dirección General de Autotransporte Urbano a la Secretaría de Protección y Vialidad. Diario Oficial del 2 de marzo de 1989.

³¹ Acuerdo por el que se adscriben las Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 20 de julio de 1994.

- III. Estudiar y proponer a las autoridades competentes las rutas de penetración urbana y suburbana de los servicios de autotransporte de pasajeros y de carga
- IV. Atender al público en la expedición de placas, tarjetas de circulación, licencias para conducir y toda la documentación necesaria, para que tanto los vehículos públicos y privados, como los conductores de los mismos, circulen conforme a las normas señaladas en el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal
- V. Ordenar y realizar revistas de inspección periódicas para automóviles, camiones de carga y cualquier otro transporte terrestre, con el fin de verificar su correcto funcionamiento mecánico
- VI. Emitir los criterios para la expedición de licencias de apertura y funcionamiento de estacionamientos públicos de vehículos en el Distrito Federal, así como sancionar las propias licencias previamente a su expedición y
- VII. Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a ingeniería de tránsito" (Ver figura 4).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1989 la Dirección General de Autotransporte Urbano pasa a depender de la Secretaría de Protección y Vialidad³⁰, situación que volvería a modificarse el 20 de julio de 1994, mediante la publicación de un Acuerdo a través del cual vuelve a depender de la Coordinación General de Transporte³¹ con el fin de que las funciones y actividades que tiene esta Dirección General se vincularan y realizaran bajo la supervisión de la Coordinación General de Transporte.

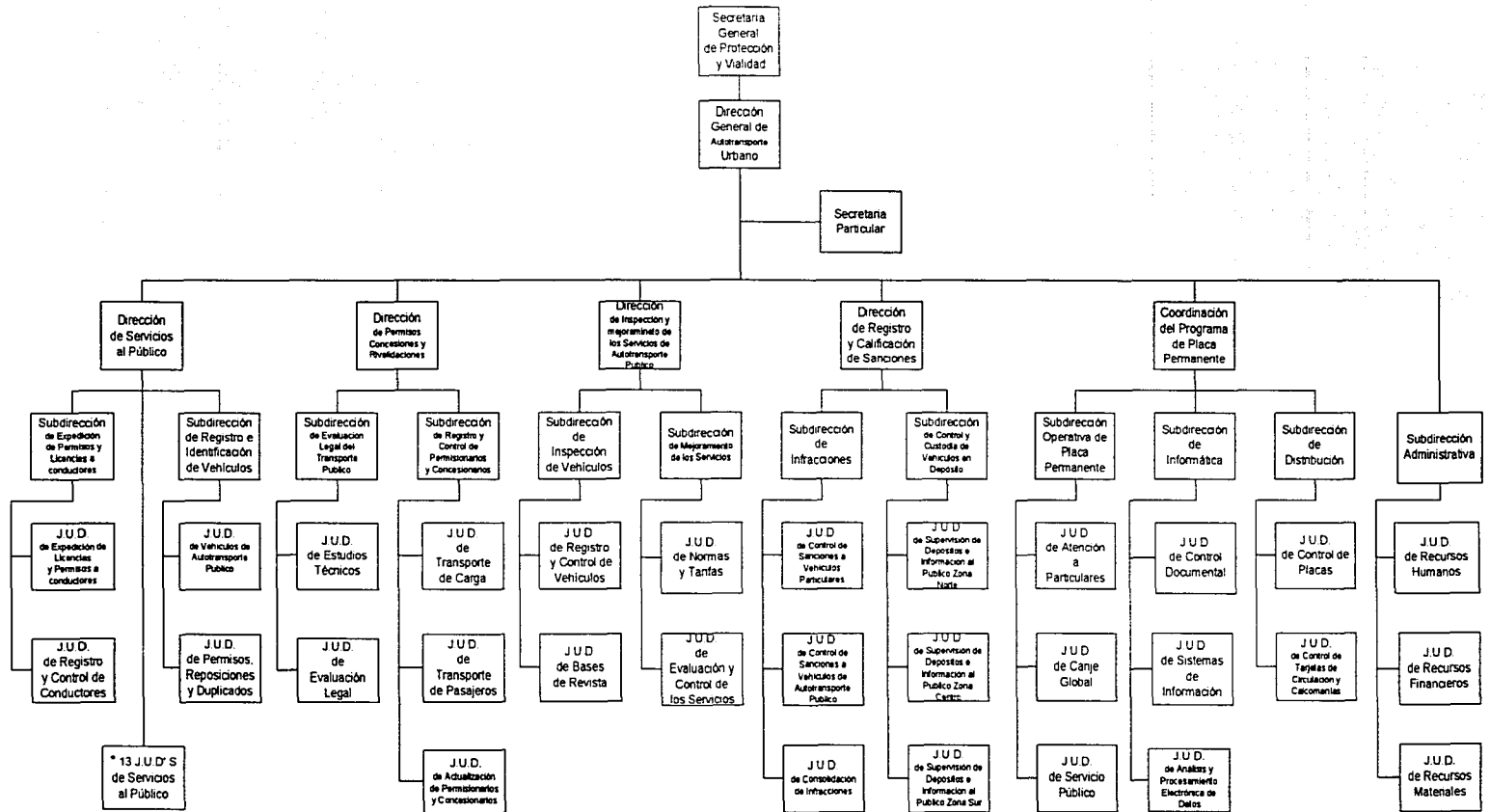
El 8 de noviembre de 1994 la Secretaría de Hacienda aprobó la nueva estructura de la Dirección General de Autotransporte Urbano, la cual creció en su número de plazas no obstante la transferencia a la Secretaría de Protección y Vialidad, concretamente a la Dirección General de Operaciones, de la Dirección de Registro y Calificación de Sanciones y la Subdirección de Control y Custodia de Vehículos, remitidos a los depósitos por haber infringido el Reglamento de Tránsito.

El 15 de septiembre de 1995, con la publicación del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, se establecieron las nuevas atribuciones y el cambio de nomenclatura de la extinta Dirección General de Autotransporte Urbano a la Dirección General de Servicios al Transporte.

³⁰ Acuerdo por el que se adscribe la Dirección General de Autotransporte Urbano a la Secretaría de Protección y Vialidad. Diario Oficial del 2 de marzo de 1989.

³¹ Acuerdo por el que se adscriben las Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 20 de julio de 1994.

Dirección General de Autotransporte Urbano (Organigrama 1990)



* Existían 13 Jefaturas de Unidad Departamental de Servicios al Público ubicados en las siguientes Delegaciones: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Tláhuac, Tlalpan y Venustiano Carranza.

Fuente: Dirección General de Autotransporte Urbano. *Manual Administrativo de la D.G.A.U.*, México D.F., Mimeo 1990.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Figura N° 4

2. Marco Jurídico

2.1 La ley de transporte del Distrito Federal del 20 de diciembre de 1995³²

En diciembre de 1995 se publicó la *Ley de Transporte del Distrito Federal*, ordenamiento que vino a sustituir cincuenta y tres años después a la *Ley de Transporte de 23 de marzo de 1942*. El objeto de este nuevo cuerpo legislativo era controlar, asegurar y vigilar, dentro del Distrito Federal, el transporte de pasajeros y de carga, independientemente del tipo de vehículo y sus sistemas de propulsión, a fin que de manera regular, continua y permanente se satisficiera la necesidad colectiva de transporte, así como la regulación del uso de las vialidades, las garantías a los peatones y los usuarios del transporte.

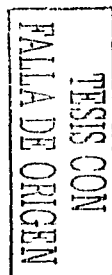
La aplicación de esta ley es competencia del Jefe del Distrito Federal, quien la ejerce a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, apoyado del secretario en los órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación de esta ley, con las Comisiones Metropolitanas que para este efecto se estableciera.

En ella, por primera vez se establece la definición de conceptos tales como Servicio Público de Transporte: "Es el servicio que presta la administración pública del Distrito Federal por sí, o a través de organismos descentralizados, empresas de participación estatal o concesionarios, que se ofrece en forma masiva a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios, en forma continua, uniforme, regular y permanente para el transporte de pasajeros y de carga"³³.

La Concesión se definió como "el acto administrativo por el cual el titular de la Secretaría en términos de la presente ley, otorga el derecho a una persona física o moral para la prestación del Servicio Público de Transporte"³⁴.

El Permiso se precisó como "el acto administrativo mediante el cual la Secretaría otorga autorización a personas físicas o morales para la prestación del servicio particular de transporte a servicios auxiliares"³⁵.

Con respecto a estas últimas definiciones se generó un conflicto en los transportistas porque la falta de precisión entre estos conceptos, desde el ordenamiento de 1942, ocasionaba que estas palabras se interpretaran con un mismo significado y con las aclaraciones hechas por esta nueva ley ponía en tela



³² *Ley de Transporte del Distrito Federal*. Diario Oficial del 20 de diciembre de 1995. El 18 de junio de 1997 se publicó el *Decreto de reformas y adiciones de diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal*. Diario Oficial del 18 de junio de 1997.

³³ *Ibid.*, Artículo 4°.

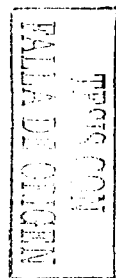
³⁴ *Ibid.*, Artículo 4°.

³⁵ *Ibid.*, Artículo 4°.

de juicio la conveniencia de aceptarlas por temor a que esto lesionara sus añejos intereses como prestadores del servicio público de transportes en sus modalidades de pasajeros y carga.

En esta ley se asignaban atribuciones adicionales³⁶ a la recién creada Secretaría de Transportes y Vialidad para el mejor cumplimiento de su objeto, además de las otorgadas en la Ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal.

³⁶ Estas atribuciones son las primeras que le fueron otorgadas a la nueva Secretaría y que constituyen en la historia del desarrollo de esta institución un elemento fundamental para entender su origen y sentido, si bien fueron modificadas al poco tiempo, no por eso dejan de tener su valor, también es perfectamente entendible que tratar de interpretar las necesidades de un sector tan largamente aletargado en materia jurídica no podían ser interpretadas a cabalidad en este ordenamiento, prueba de ello son las modificaciones que este cuerpo legislativo ha sufrido en los pocos años de su existencia. Nos permitimos presentar en esta nota cuáles eran sus atribuciones primarias para que el lector pueda comparar los cambios, con los de la última reforma. "I. Impulsar el desarrollo del transporte en sus diferentes modalidades; II. Actualizar, vigilar su cumplimiento y someter a la aprobación del Jefe del Distrito Federal, el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, mismo que estará contenido en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, en congruencia con los programas de transporte y vialidad del Estado de México y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; III. Organizar, vigilar e inspeccionar la prestación del Servicio Público de Transporte, así como autorizar las modificaciones de las condiciones bajo las cuales se presta; IV. Promover los sistemas de transporte masivo eléctricos, así como los servicios de transporte de personal y de transporte escolar, fomentando, en coordinación con las autoridades correspondientes, las medidas necesarias para que este tipo de servicio adquiera el carácter de metropolitano. Asimismo, desarrollar mecanismos que estimulen el uso racional del automóvil particular; V. Expedir y publicar la Declaratoria de necesidad para el otorgamiento de concesiones para la explotación del Servicio Público de Transporte; VI. Otorgar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, transporte de personal, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones y servicios auxiliares; VII. Otorgar autorizaciones temporales para la prestación del Servicio Público de Transporte, a personas físicas o morales no concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio o que por causa de contingencia se requieran; VIII. Diseñar las vialidades necesarias y los dispositivos de control de tránsito; IX. Promover y coordinar con las autoridades correspondientes la apertura y construcción de nuevas vialidades, así como la conservación y mejoramiento de las ya existentes; X. Coordinar las acciones, que en materia de protección al medio ambiente, expidan las autoridades competentes en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte y el funcionamiento del transporte particular; XI. Instrumentar las medidas encaminadas al establecimiento de nuevas formas de transporte y al mejoramiento de las ya existentes, aprovechando el desarrollo tecnológico y el uso de combustibles alternos, tomando siempre en cuenta sus efectos al medio ambiente; XII. Autorizar el establecimiento de nuevos sistemas y rutas de transporte en el Distrito Federal, así como las modificaciones de los recorridos y rutas actualmente existentes; XIII.- Redistribuir las rutas y recorridos de acuerdo con las necesidades impuestas por la planeación del transporte; XIV. Fijar las condiciones de operación del Servicio Particular de Transporte de personas y carga; XV. Fomentar, impulsar y estimular el desarrollo del transporte en el Distrito Federal, promoviendo la creación de un organismo que desempeñe las tareas de investigación, capacitación y consolidación de todo el acervo metodológico, bibliográfico y de información especializada en la planeación, operación, diseño y mantenimiento de los sistemas de transporte urbano, coordinándose con otras instituciones con objetivos similares en esta materia, a fin de impulsar la independencia tecnológica de dicho sector. XVI. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación y renovación del parque vehicular de concesionarios y permisionarios, implementando también las medidas adecuadas para mantener en buen estado las obras e instalaciones destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros y de



La ley daba preferencia al peatón, por lo que la Secretaría velaría porque existiese la infraestructura, la señalización, el buen estado de la misma para el tránsito seguro de los peatones. Destaca los derechos de los usuarios de los transportes públicos de pasajeros se preste en forma regular, continua y permanente en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia. Cualquier persona puede hacer uso del servicio público de transporte, previo el pago de la cuota correspondiente de la tarifa en vigor y, en consecuencia, la administración pública del Distrito Federal o el concesionario estando obligados a responder, mediante póliza de seguro, por los daños que ocasionare al usuario por la prestación del mismo, y a prestarlo salvo en los siguientes casos:

- I. "Encontrarse el solicitante del servicio en notorio estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes o psicotrópicos
- II. Ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los usuarios y
- III. En general, pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias³⁷.

El servicio de transporte y su desarrollo se debían ajustar al Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, a fin de satisfacer la demanda de los usuarios de los sistemas viales y de transporte procurando un óptimo funcionamiento del transporte público de pasajeros adecuando tarifas, rutas urbanas y metropolitanas, horarios, intercambios, frecuencias y la demás infraestructura, atendiendo las zonas que carecen de medios de transporte o que se encuentran mal comunicadas. Este programa debía considerar también todas las medidas administrativas y operativas que garantizaran el adecuado funcionamiento del transporte particular, así como el diseño y buen aprovechamiento de las vialidades, tomando siempre en cuenta la obligación de

carga; XVII. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente ley y sus reglamentos; XVIII. Proponer al Jefe del Distrito Federal la nulidad, caducidad y revocación de las concesiones; XIX. Revocar los permisos; XX. Administrar la operación y el funcionamiento de los depósitos de guarda y custodia de vehículos infraccionados por violaciones a la presente ley y demás disposiciones aplicables; XXI. Llevar a cabo la vigilancia del tránsito de vehículos y peatones; XXII. Constituir Comités Técnicos en materia de transporte y vialidad, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo; XXIII. Instrumentar mecanismos para garantizar el tránsito de peatones y proveer la infraestructura que se requiera para el mismo; XXIV. Impulsar acciones tendientes a la instrumentación de mecanismos de apoyo en vialidades y transporte a las personas con discapacidad; XXV. Promover en coordinación con las autoridades federales los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y en su caso limitar o restringir el tránsito en el Distrito Federal del transporte de pasajeros y de carga del Servicio Público Federal, tomando en cuenta el impacto ambiental y el uso del suelo; XXVI. Llevar un registro público del transporte, que incluya los vehículos que integran todas las modalidades del transporte en el Distrito Federal; XXVII. Vigilar que el Servicio Público de Transporte de pasajeros o de carga de otros estados que circulen en el Distrito Federal, cumpla con lo establecido en esta ley y demás disposiciones aplicables, y XXVIII. Aquellas que con el carácter de delegadas le otorgue el Jefe del Distrito Federal". *Ibid.*, Artículo 6°.

³⁷ *Ibid.*, artículo 11.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

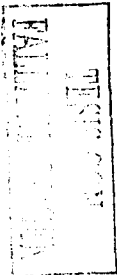
garantizar al peatón la infraestructura segura para su tránsito por ser éste considerado prioridad en esta ley.

El servicio de transporte quedaba sujeto a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad debían satisfacer los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros. Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte debían cumplir con las especificaciones sobre antigüedad, técnicas, ecológicas, físicas, antropométricas, de seguridad, de capacidad, de comodidad y especiales para usuarios con discapacidad, mujeres en periodo de gestación y personas de la tercera edad que se establecieran en el título de concesión, la convocatoria de la revista y en los reglamentos correspondientes para la prestación de dicho servicio de transporte³⁸.

En materia de capacitación, la Secretaría establecería en coordinación con las autoridades competentes los programas de capacitación a los que deberían sujetarse las empresas de transporte, los transportistas y sus trabajadores³⁹.

³⁸ *Ibid.*, Artículo 17 y 26.

³⁹ En realidad esta propuesta tiene su origen cuando el Ingeniero Joel Ortega Cuevas, Director General de Autotransporte Urbano asumió el compromiso en su reunión del 28 de enero de 1993 ante la II Asamblea de Representantes del Distrito Federal, de iniciar un programa de capacitación que permitiera garantizar a la ciudadanía su traslado con mejores condiciones de trato y seguridad. Este programa se puso posteriormente en marcha mediante la firma de las bases de coordinación suscritas por el Secretario de Educación Pública y el Jefe del Departamento del Distrito Federal lo que sentó un precedente, ya que permitió aprovechar la infraestructura educativa y la capacidad instalada de la Secretaría de Educación para abordar un espacio completamente abandonado. El criterio por el que la autoridad optó para ordenar el transporte, entre otras cosas, fue la capacitación, medio idóneo para que el transportista estuviese en conocimiento de la normatividad que rige el sector, los avances en materia de prevención de accidentes, las técnicas y las tecnologías asociadas al transporte, etcétera. En esta administración se elaboró un programa de capacitación con duración de 40 horas, en donde se estudiaban los siguientes contenidos básicos: mecánica, relaciones humanas, educación vial, reglamentos y primeros auxilios. Este programa se desarrolló en colaboración con la Dirección General de Centros de Capacitación y la Dirección de Educación Tecnológica Industrial de la Secretaría de Educación Pública. Como resultado de este programa, en 1993 se publicó entre la Dirección General de Autotransporte Urbano y la Asociación Mexicana de Ingenieros en Transporte, A. C. *El Manual del conductor de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal*. Con una visión más completa e integral, se definió entre ambas autoridades el lanzar un *Programa de formación técnica* en materia de autotransporte con duración de un año. El programa estaba dirigido a egresados de nivel secundaria, basándose en la elevación del nivel educativo de los conductores que en este momento no sobrepasaban el nivel de primaria, permitiendo al nuevo conductor de un transporte público de pasajeros estar en posibilidades de obtener la licencia de manejo tipo "A". Un programa más ambicioso fue el *Programa de formación técnica profesional*, desarrollado con la Dirección General de Centros de Capacitación de la Secretaría de Educación Pública, dando como resultado un plan de estudios a cursar en tres años y cuya finalidad principal era la profesionalización del servicio que se presta a la ciudadanía, especialmente en el servicio público de pasajeros. Las expectativas generadas por estos programas permitieron a la administración de Ortega Cuevas impartir cursos tales como: *Programa de carga mercantil y en general; Programa a instructores en materia de autotransporte público de pasajeros que utilizan gas como combustible; Programa para instructores en materia de diesel; Programa de capacitación para operadores de unidades de intenso recorrido; Programa para operadores de transporte de sustancias, materiales y residuos tóxicos o peligrosos; y*



El Sistema de Transporte Colectivo denominado "Metro", seguiría rigiéndose por su decreto de creación, sin que pudiese ser concesionado, y el Organismo Público descentralizado, denominado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, seguiría rigiéndose por su ley de creación, sin embargo se dejaba abierta la posibilidad para su concesionamiento.

Uno de los temas que más polémica levantó entre los transportistas de pasajeros del Distrito Federal fue el artículo 23, pues se consideraba que atentaba contra el precepto constitucional de la libre asociación. El artículo en cuestión a la letra dice: "Como una medida prioritaria, la Secretaría establecerá los mecanismos necesarios para la transformación de las organizaciones de transportistas en sociedades mercantiles para la explotación del Servicio Público de Transporte, con el fin de favorecer a los concesionarios en un plano de igualdad y no poner a nadie en condiciones privilegiadas respecto a otros y para evitar prácticas monopólicas y competencia desleal"⁴⁰.

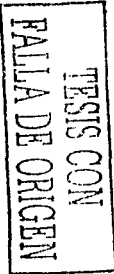
Otro tema que también tuvo severas críticas fue el capítulo referente a las concesiones. La Secretaría quedaba facultada para determinar, de acuerdo con los estudios técnicos que al efecto se realizaran, cuándo procedía el otorgamiento de concesiones para la prestación del Servicio Público de Transporte. Y se enfatizaba que por este hecho los particulares carecían de algún derecho preexistente para exigir a la autoridad el otorgamiento de concesiones para tales fines, esto como resultado de las constantes presiones del sector para aumentar el número de las mismas mediante presiones políticas de organizaciones sociales o de partidos políticos.

Las concesiones podían ser otorgadas mediante solicitud o a través de concurso público, previa la declaratoria de necesidad, la que deberá contener:

- I. "Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento
- II. La modalidad y el número de concesiones a expedir
- III. El tipo de vehículos que se requieren
- IV. Las condiciones generales de operación del servicio y
- V. Las demás que señalen otras disposiciones aplicables

Programa para conductores de transporte de carga mercantil y general en materia de reglamentos. De este periodo cabe también señalar que se dio inicio a una tradición en México –practica añeja en el extranjero- que ahora se realiza de forma anualizada que son las reuniones de transporte para discutir los temas de actualidad en el mismo, esta reunión tuvo por nombre: *Primer encuentro de evaluación de la capacitación para conductores de transporte público concesionado de pasajeros en la Ciudad de México, Octubre de 1994*, y que también están publicados los resultados.

⁴⁰ Op. Cit., Ley de Transporte ... de diciembre de 1995. Artículo 23.



El interesado en obtener concesión para la prestación del servicio público de transporte en el Distrito Federal, además debía satisfacer los siguientes requisitos:

- I. "Ser de nacionalidad mexicana
- II. Tratándose de personas morales, acreditar su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables
- III. Presentar, en caso de las personas morales, sus estatutos, los cuales deberán contener cláusula de exclusión de extranjeros en los términos de la Ley de Inversión Extranjera
- IV. Indicar en forma general, los elementos financieros, económicos y técnicos de que se dispone para prestar el servicio
- V. Declaración, apoyada en documentos que así lo acrediten fehacientemente, que está en condiciones técnicas, económicas y financieras para cumplir con las obligaciones provenientes de la concesión que solicita
- VI. Memoria que ponga de manifiesto la forma en que el interesado proyecta llevar a cabo la prestación del servicio público con motivo de la concesión solicitada, acompañado en los casos de establecimiento de nuevos sistemas o de rutas, los planos detallando especificaciones relativas al sistema a utilizarse, itinerarios a seguir y equipo que pretenda utilizar
- VII. Presentar, en su caso, el Contrato Colectivo de Trabajo"⁴¹.

Las personas físicas para tener concesión quedaban excluidas para tener más de cinco unidades, tratándose de transporte público de pasajeros individual. No así la concesión que se otorgase a personas morales que sería única y podría amparar los vehículos que fuesen necesarios para la adecuada explotación del servicio público de transporte.

Para mantener un control sobre las concesiones se debía llevar en un archivo denominado "registro público de transporte", en donde se inscribían todos los actos relativos al otorgamiento, cesión, modificación, suspensión y terminación de las concesiones y permisos otorgados a particulares, así como de los que lleven a cabo los organismos descentralizados o empresas de participación estatal vinculados con la prestación del servicio público de transporte.

⁴¹ *Ibid.*, Artículo 37.

En materia de vigencia, las concesiones que otorgase la Secretaría debían señalar con precisión su tiempo de vigencia, el cual sería suficiente para amortizar el importe de la inversión, sin que pudiera exceder de 20 años, prorrogable, salvo en el caso en que por el monto de su inversión en infraestructura y equipo, este plazo sea insuficiente para garantizar su amortización.

En caso de ser necesaria la prórroga, ésta sería procedente, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones:

- I. "Demostrar que aún no se ha amortizado el importe de la inversión o inversiones subsecuentes a la original que se hubieren efectuado por el concesionario para la adquisición de nuevo equipo, construcción, adaptación o ampliación de las instalaciones
- II. Solicitar la prórroga con seis meses de anticipación a la fecha de expiración del plazo de duración de la concesión
- III. Demostrar a la entera satisfacción de la Secretaría, que se encuentra cumpliendo con todas las condiciones y requisitos establecidos en su título de concesión y, en su caso, con las modificaciones introducidas al mismo unilateralmente por la Secretaría y
- IV. Que de acuerdo con los estudios técnicos que al efecto tenga realizados la Secretaría, fuera necesario continuar con la concesión de la prestación del servicio público específico que a esa fecha presta el concesionario"⁴².

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Los derechos derivados de la concesión sólo conferían a su titular derechos personales frente a la Secretaría, sin perjuicio de los derechos de terceros adquiridos con anterioridad a la misma. Por lo tanto, el concesionario no podía ceder o transmitir por cualquier título legal la concesión a terceros, sin la previa autorización expresa de la Secretaría. Sin dicho requisito, no surtiría ningún efecto legal la transmisión efectuada por el concesionario en contravención a esta disposición.

En caso de que la Secretaría autorizara la cesión o transmisión a un tercero de los derechos derivados de la concesión, éste por el simple efecto de la transmisión, era responsable del cumplimiento de todas las obligaciones derivadas ante la Secretaría; al autorizar la cesión o transmisión de la misma, la Secretaría podía introducir en la concesión las modificaciones que juzgase pertinentes para la mejor prestación del servicio.

Esta idea no tan novedosa, introducida en este ordenamiento, demostraba la falta de continuidad que la materia tuvo durante muchos años, toda vez que como pudimos constatar en el siglo XIX cuando se otorgaron las concesiones de los

⁴² *Ibid.*, Artículo 42.

ferrocarriles y, posteriormente, los concesionamientos de los tranvías habían señalado la importancia de delimitar el tiempo de la concesión, la forma de enajenación y las condiciones de operación. Error que se repitió cuando se perdió de vista esta experiencia durante el nacimiento de los camiones como transportes públicos de pasajeros, o para decirlo en otras palabras, conveniencia de la autoridad para otorgarlas más por intereses políticos que por interés del servicio. De cualquier forma, es digno de señalar el acierto que este ordenamiento daba para iniciar la solución de los problemas de titularidad que esto ocasiona.

En materia de extinción de la concesión se consideraban los siguientes supuestos:

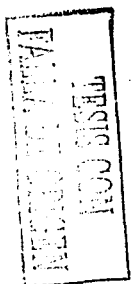
- I. "Expiración del plazo o de la prórroga que se hubiere otorgado a la concesión
- II. Caducidad
- III. Revocación
- IV. Renuncia de titular de la concesión
- V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión
- VI. Quiebra
- VII. Liquidación
- VIII. Muerte del titular de la concesión y
- IX. Las demás contenidas en otros ordenamientos jurídicos aplicables y en el título de concesión"⁴³.

Las causas de caducidad de las concesiones:

- I. "No iniciar la prestación del servicio dentro del plazo señalado para tal efecto por la concesión, salvo el caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables ajenos a la voluntad del concesionario y
- II. Suspender la prestación del servicio por causas imputables al concesionario durante un plazo mayor de treinta días"⁴⁴.

⁴³ *Ibid.*, Artículo 49.

⁴⁴ *Ibid.*, Artículo 50.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Las causas de revocación:

- I. "Ceder, hipotecar, enajenar, o de cualquier manera gravar la concesión, o alguno de los derechos en ella establecidos, o bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización por escrito de la Secretaría
- II. Modificar o alterar las tarifas, horarios, itinerarios, rutas, recorridos y demás condiciones de prestación del servicio, sin la previa autorización de la Secretaría
- III. Dejar de prestar sin causa justificada en los términos de esta ley, el servicio a cualquier usuario que lo solicite
- IV. Si la garantía otorgada por el concesionario, en los casos en que así lo haya exigido la autoridad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, deje de ser satisfactoria
- V. No acatar las disposiciones de la Secretaría relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones y modalidades impuestas por la Secretaría conforme a esta ley y su reglamento para la prestación del Servicio Público de Transporte
- VI. Incumplimiento de las obligaciones administrativas, técnicas, de operación y de financiamiento en la prestación del servicio
- VII. No cubrir los derechos por refrendos anuales de vigencia de la concesión así como los correspondientes conforme a la ley de la materia
- VIII. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios
- IX. Si los vehículos o las personas destinados directamente a la prestación del servicio, no cumplen con las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables e
- X. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley, sus reglamentos y en el título de concesión"⁴⁵.

Las concesiones podían "revocarse unilateral y anticipadamente por el Jefe del Distrito Federal por razones de interés público, sin que exista motivo de caducidad o revocación, debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario, así como en una distintiva valorización de las mismas circunstancias de hecho que

⁴⁵ *Ibid.*, Artículo 52.

den origen al acto, o del interés público que se afecta. En consecuencia, el acto de revocación debe estar debidamente fundado y motivado, no debiendo ser intempestivo ni arbitrario y debe darse en todos los casos un plazo prudente a los concesionarios para el cumplimiento del acto de revocación⁴⁶.

En materia de tarifas éstas serían fijadas por el Jefe del Distrito Federal. Para poder modificar las tarifas del servicio público de transporte se deben tomar en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y del concesionario en los que se evaluase, entre otros aspectos, el tipo de servicio, el salario mínimo vigente, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de Gobierno del vehículo, el Índice Nacional de Precios al Consumidor, y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio. Para el cálculo tarifario, se utiliza el *Reglamento que establece los procedimientos y criterios para la fijación, revisión y modificación de las tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal*, publicado en el Diario Oficial del 28 de noviembre de 1996, y que comentamos ampliamente en el capítulo anterior.

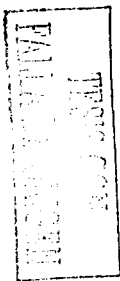
En materia de inspección y vigilancia del servicio público de transporte de pasajeros, la Secretaría podía requerir, en cualquier tiempo, a los concesionarios y permisionarios informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos que le permitan conocer la forma de operar las concesiones y permisos que han recibido. Asimismo, la Secretaría podía verificar que la prestación del servicio del transporte público cumpliera con las disposiciones relacionadas con el título de la concesión verificando los aspectos de seguridad en materia de tránsito.

La Secretaría para comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias podía llevar a cabo visitas de inspección, ordinarias y extraordinarias; las primeras se efectuaban previo aviso en días y horas hábiles, y las segundas en cualquier tiempo dentro del horario de servicio autorizado. Los inspectores, para practicar visitas o verificación de vehículos en operación, debían estar provistos de orden escrita con firma autógrafa expedida por la autoridad competente, en la que deberá precisarse el lugar o zona en que ha de llevarse a cabo la inspección objeto de la visita, el alcance que debía tener y las disposiciones legales que lo fundamentasen.

Al iniciar la visita, el inspector debía exhibir su credencial vigente con fotografía, expedida por la autoridad competente que lo acreditaba para desempeñar dicha función, así como la orden expresa a la que se refiere el artículo 81 de esta ley, de la cual dejaba copia al concesionario, permisionario, responsable, encargado, u ocupante del establecimiento.

En síntesis, el mérito de la *Ley de Transporte* de 1995 está en compilar en su articulado los elementos vertidos fundamentalmente en la *Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes del Distrito*

⁴⁶ *Ibid.*, Artículo 54.



Federal del 23 de marzo de 1942, los distintos *Reglamentos de tránsito*, el *Manual operativo para inspectores de la Dirección General de Autotransporte Urbano* del 15 de octubre de 1991, y algunos otros ordenamientos secundarios. Su mayor contribución se encuentra en lo que posteriormente sería el reglamento de tarifas, y en la posibilidad de abrir al debate parlamentario el espinoso tema del transporte.

2.2 Las reformas, adiciones, derogaciones y modificaciones a la Ley de Transportes del Distrito Federal del 18 de junio de 1997, 24 de diciembre de 1998 y 19 de mayo de 1999

2.2.1 El decreto de reformas y adiciones a la Ley de Transporte del Distrito Federal del 18 de junio de 1997⁴⁷

Año y medio después de ser publicada la *Ley de Transporte* sufrió su primera reforma⁴⁸. Las modificaciones propuestas en lo general buscaban dar mayor precisión a los artículos en los que se definían los asuntos relativos, en primera instancia, de carga, y en segunda instancia de transporte de pasajeros sin que pudiésemos considerar que se hubiese cambiado en esencia el contenido de la ley del 95 que, como ya habíamos señalado, había generado algunas controversias con respecto a algunos de sus artículos.

2.2.2 El decreto de reformas y adiciones a la Ley de Transportes del Distrito Federal del 24 de diciembre de 1998⁴⁹

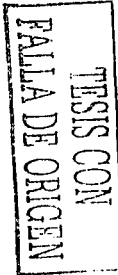
Durante la administración del Distrito Federal del Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas se realizó la segunda reforma y adiciones a la *Ley de Transporte* por parte de la I legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal⁵⁰. La *Ley de Transporte*

⁴⁷ *Decreto de reformas y adiciones de diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal*. Diario Oficial del 18 de junio de 1997.

⁴⁸ La reforma contemplaba a los artículos 1°, 4°, párrafos segundo, tercero y quinto; 6°, fracciones VI, XVI y XXIX⁴⁸; 16, párrafos primero y segundo; 17; 18; 24; 26; 32, fracción primera; 38; 45, fracción II; 55, fracción III; 56, primer párrafo; 59; 63, fracción II; 74; 79, párrafo primero y segundo; 89, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X; 90 primer párrafo. La adición a los artículos 4°, con un párrafo cuarto; 32, con un párrafo cuarto; 55, con una fracción VI; 63, fracción II, con un párrafo segundo; y 89 bis y se derogan las fracciones I y II del artículo 32; el artículo 48; fracción VIII del artículo 49. Diario Oficial de 18 de junio de 1997.

⁴⁹ *Decreto de reformas y adiciones a diversos artículos de la Ley de Transporte del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de diciembre de 1998. En febrero del año siguiente la polémica levantada por este ordenamiento en los transportistas de carga obligó a la Secretaría a publicar un documento denominado *Interpretación administrativa de la Secretaría de Transportes y Vialidad*, mediante el cual aclaraba dudas sobre los artículos 5° B, 27, 34, 56 y 74. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de febrero de 1999.

⁵⁰ La reforma incluye los artículos: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62,



no había logrado satisfacer las expectativas de los transportistas. Las continuas quejas de los transportistas habían influido el ánimo de los legisladores, quienes aprovecharon la ocasión para realizar modificaciones más allá de lo solicitado, seguramente imbuidos por el espíritu de cambio que ofrecía un gobierno electo, de partido político distinto y una Asamblea con una correlación de fuerzas diferente a la hasta entonces conocida en el Distrito Federal.

Entre las modificaciones introducidas se encuentra la mayor precisión en cuanto a los conceptos de concesión y permiso. En el primero se consideró que debía reflejar un carácter más general y directamente vinculado a la administración pública del Distrito Federal cuyo depositario es el Jefe de Gobierno y no vinculado directamente al Secretario, quien en todo caso lo ejerce por la vía de la delegación de facultades.

En este sentido, la concesión se definió: "Es el acto administrativo por virtud del cual, la administración pública del Distrito Federal, confiere a una persona física o moral, la prestación del servicio de transporte de personas o carga, su sujeción a las disposiciones de ésta u otras leyes, así como conforme a la declaratoria de necesidad y al título de concesión respectivo". En cuanto al permiso se definió: "Es el acto administrativo mediante el cual la Secretaría otorga autorización a personas físicas o morales para la prestación del servicio de transporte de carga, servicio particular de transporte o servicios auxiliares"⁵¹.

Las atribuciones otorgadas al Secretario de Transportes fueron modificadas en su gran mayoría, sólo sobrevivieron las relativas a la inspección del servicio público de transporte y la de promoción del transporte masivo eléctrico⁵². En mi opinión las

63, 65, 66, 69, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 89, 90 y 91. Se derogaron: 4, 13, 20, 25, 51, 64, 80 y 87. Y se adicionaron: 5-A, 5-B, 5-C, 15-A, 15-B, 36-A, 44-A, 44-B y 62-A.

⁵¹ *Ibíd.*, Artículo 1°.

⁵² Las atribuciones otorgadas a la Secretaría mediante esta reforma son: I. Fomentar el desarrollo del transporte en sus diferentes modalidades, así como sus servicios auxiliares; II. Elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, el cual estará contenido en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, en congruencia con los programas de transporte y vialidad del Estado de México y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; V. Otorgar las concesiones o permisos previstos en la presente ley y otras disposiciones aplicables; VI. Otorgar autorizaciones temporales para la prestación del servicio público de transporte, a personas físicas o morales, cuando se suspenda la prestación del servicio en los términos de esta ley; VII. Promover en coordinación con las autoridades correspondientes el diseño, construcción y apertura de nuevas vialidades, así como la conservación y mejoramiento de las ya existentes; VIII. En coordinación con las autoridades competentes, instrumentar las acciones que se expidan en materia de protección al medio ambiente, relacionadas con el servicio de transporte en general; IX. Instrumentar las medidas encaminadas al establecimiento de nuevas modalidades de transporte y al mejoramiento de las ya existentes, aprovechando el desarrollo tecnológico y el uso de combustibles alternos, tomando en cuenta sus efectos en el medio ambiente; X. Autorizar el establecimiento de nuevos sistemas y rutas de transporte en el Distrito Federal, así como las modificaciones de los recorridos y rutas actualmente existentes, tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Transporte del Distrito Federal; XI. Fijar las condiciones de operación del



relativas a regresar al ámbito de transporte los corralones, ya en una ocasión gobernados por la antigua Dirección General de Autotransporte Urbano; el llevar a cabo la vigilancia de tránsito, lo que implica la aplicación del reglamento de tránsito y, por ende, de todo el personal dedicado a las vialidades, generó en el sector de policía una profunda preocupación por sentir invadidas sus funciones, agregando a los detractores de la ley nuevos opositores.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sin embargo, si revisamos detenidamente la evolución de la institución existen mayores posibilidades de que esta situación en un futuro cercano se vuelva a repetir. La tendencia natural a la especialización de un proceso de gobierno implica la separación de funciones de un órgano político-administrativo en aras del perfeccionamiento de un nuevo órgano. Tal es el caso de la separación de las funciones de transporte de la antigua Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para constituirse, por un lado, la Secretaría de Obras y, por el otro, la de Comunicaciones. Es decir, la tendencia natural es que las funciones político-administrativas de tránsito, hoy en manos de la policía —incluyendo la

servicio particular de transporte de personas y carga, así como de los servicios auxiliares; XII. Fomentar e impulsar el desarrollo del transporte en el Distrito Federal, promoviendo la creación de un organismo que desempeñe las tareas de investigación, capacitación y consolidación de todo el acervo metodológico, bibliográfico y de información especializada en la planeación, operación, diseño y mantenimiento de los sistemas de transporte urbano, coordinarse en otras instituciones con objetivos similares en esta materia, a fin de impulsar la independencia tecnológica de dicho sector; XIII. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación y renovación del parque vehicular de concesionarios y permisionarios, implementando también las medidas adecuadas para mantener en buen estado las obras e instalaciones destinadas a la prestación del servicio público de transporte; XIV. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violación a la presente ley y sus reglamentos; XV. Proponer al Jefe de Gobierno la caducidad y revocación de las concesiones, en los supuestos previstos en ésta y otras leyes aplicables; XVI. Revocar los permisos en los supuestos previstos en ésta y otras leyes aplicables; XVII. Administrar la operación y el funcionamiento de los depósitos de guarda y custodia de vehículos infraccionados por violaciones a la presente ley y demás disposiciones aplicables; XVIII. Llevar a cabo la vigilancia de tránsito de vehículos y peatones; XIX. Constituir Comités Técnicos en materia de transporte y vialidad, cuya integración y funcionamiento se establecerá en las disposiciones respectivas; XX. Instrumentar mecanismos para garantizar el tránsito seguro de peatones y promover la instalación de la infraestructura que se requiera para el mismo; XXI. Impulsar mecanismos de apoyo a la población infantil, personas con discapacidad y de la tercera edad, que les garanticen el uso de los sistemas de transporte y les faciliten el libre desplazamiento en vialidades, proveyendo de la infraestructura y señalamientos que se requieran para cumplir con dicho fin; XXII. Promover, en coordinación con las autoridades federales los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y en su caso, limitar o restringir el tránsito en el Distrito Federal del transporte de pasajeros y de carga del servicio público federal, tomando en cuenta el impacto ambiental y uso del suelo; XXIII. Integrar y actualizar un registro público del transporte, que incluya los vehículos que comprenden todas las modalidades del transporte en el Distrito Federal; XXIV. Vigilar que todo vehículo de otros estados que circule en el Distrito Federal, cumpla con lo establecido en esta ley y demás disposiciones que resulten aplicables; XXV. Expedir las licencias o documentación que se requiera para conducir vehículos de transporte público y particular en cualquiera de sus modalidades; XXVI. Elaborar en coordinación con las autoridades competentes los estudios y normas técnicas de capacidad, seguridad, comodidad, impacto ambiental y todos aquellos que deban cumplir los vehículos en que se preste el servicio público de transporte, así como sus servicios auxiliares; XXVII. Aquellas que con el carácter de delegables le otorgue el Jefe de Gobierno; y XXVIII. Las demás establecidas en otras leyes". *Ibid.*, Artículo 6°.

semaforización- deberán en un futuro pasar a formar parte de las responsabilidades de la Secretaría de Transportes y Vialidad, fortaleciendo a esta última y obligando a la policía al perfeccionamiento de sus cuerpos de seguridad, no sólo derivados de esta situación, sino de la composición del nuevo orden político-administrativo de la ciudad capital y la presencia de la policía federal, situaciones que en conjunto obligan a su pronta reestructuración.

De ninguna manera se está proponiendo la transferencia de estas responsabilidades de forma simple y llana, sino al contrario, se deben realizar los estudios necesarios para determinar la mejor manera de ejecutar dicha transmisión de facultades para que se decida cuáles serán manejadas de forma centralizada, cuáles de forma descentralizada y cuáles de forma desconcentrada para optimizar el rendimiento de la administración pública del transporte.

En materia de capacitación, la reforma le agregó a la obligación del transportista de ofrecer a sus trabajadores programas de capacitación, la intervención de la Secretaría y las autoridades competentes para determinar las condiciones de operación de los centros de capacitación y la obligación de impartirse de manera anual.

El polémico artículo 23 fue suavizado en su contenido, dejando abierto la posibilidad a que existieran sociedades mercantiles o cualquier otro tipo de organizaciones de transporte, la autoridad consideró conveniente permitir a los transportistas decidir su forma de organización, atendiendo la supuesta violación al artículo 9° constitucional.

También fueron reformados los artículos relativos al otorgamiento de concesiones, precisando la facultad del Jefe de Gobierno para que a través de la administración pública del Distrito Federal se preste el servicio de transporte por sí o a través de los particulares mediante concesión. Esta facultad quedaba delegada en la Secretaría, la cual debía realizar los estudios técnicos para determinar si procede o no otorgar concesiones. Las concesiones quedaban sujetas a ser adjudicadas a favor de los particulares acotando su otorgamiento a licitaciones públicas, para garantizar al Gobierno del Distrito Federal las mejores condiciones para la prestación del servicio. La declaratoria de necesidades pasaba a ser facultad exclusiva del Jefe de Gobierno.

La posibilidad de otorgar concesiones de manera directa a favor de los particulares era una modalidad introducida de manera formal – en la práctica se llevó siempre a cabo, sin más argumento que la declaratoria publicada en el Diario Oficial – y en la que se señalaban los siguientes supuestos:

- I. “Cuando el otorgamiento de la concesión pudiera dar lugar a monopolios
- II. Cuando se ponga en peligro la prestación del servicio público de transporte



- III. Cuando el ganador del proceso de licitación pública no suscriba el título de concesión correspondiente, se adjudicará a favor del licitante que haya quedado en segundo lugar, siempre que cumpla con todos los requisitos señalados en la convocatoria⁵³.

Como era de suponerse, también fue reformada la transferencia de la concesión para volverla a considerar patrimonio familiar, estableciendo los derechos y obligaciones mediante los cuales se podía realizar dicha transferencia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En materia de tarifas se deja a un lado el Reglamento de Tarifas y se señala que éstas se debían revisar durante el tercer trimestre de cada año. La tarifa autorizada se publicaría en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y los prestadores del servicio debían exhibirla permanentemente en lugares visibles en sus establecimientos y vehículos. Quedaba la Secretaría con la facultad de decidir si las tarifas se cobrasen en razón de la distancia o tiempo de recorrido, o contador de pasajeros, utilizando los aparatos de medición verificados y aprobados.

El Jefe de Gobierno estaba facultado para autorizar tarifas especiales a personas con discapacidad, personas de la tercera edad, jubilados y estudiantes; y podía eximir del pago correspondiente a policías uniformados y a la población en general cuando se suspendiera el transporte en alguna de sus modalidades, en los términos de este ordenamiento.

2.2.3 El decreto que reforma, adiciona, deroga y modifica la Ley de Transportes del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999⁵⁴

La segunda reforma había levantado mayor polémica en el sector gobierno por lo que comentábamos sobre las funciones de la policía, y en el gremio de los transportistas de carga y pasajeros, que lejos de sentirse apoyados se sintieron menos satisfechos y lanzaron una fuerte ofensiva para ampararse contra las reformas. Esto propició que el ejecutivo local tuviese que preparar una nueva propuesta que diera por terminado los conflictos y que abriese la posibilidad de una política pública que le proporcionara viabilidad a la Secretaría y al sector en los próximos años.

La tercera reforma propuesta fue presentada ante la Asamblea, la cual, en un debate muy intenso y aún sobre su propia reforma, tuvo que aceptar la urgente necesidad de volver a legislar sobre la materia, aprobando un cambio que se acercaba más a la necesidad de fortalecer a la joven Secretaría para que pudiera tener un marco de referencia que le permitiera como nunca consolidar su posición como cabeza del sector, que le ofreciera la oportunidad de consolidar un marco

⁵³ *Ibid.*, Artículo 36 – A.

⁵⁴ *Decreto que reforma, adiciona, deroga y modifica disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

jurídico reglamentario más acorde a las características del sector, y se reformara estructuralmente para enfrentar los retos de garantizar, entre otras cosas, un servicio público de transporte de pasajeros y carga a la medida de las nuevas circunstancias⁵⁵.

Esta ley que da fin al siglo XX e inaugura el siglo XXI constituye un esfuerzo que sintetiza los progresos de un siglo de transporte, no es un documento definitivo, como no lo es la propia Secretaría. Las leyes, la organización política y administrativa son el reflejo exclusivo de su tiempo, algunos con mayor o menor vigencia. De cualquier forma, este documento es la plataforma sobre la que se construye el futuro inmediato del transporte y la base de su transformación.

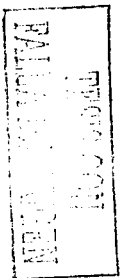
El objeto de esta ley es la de "regular la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades, así como el equipamiento auxiliar de transporte, sea cualesquiera el tipo de vehículos y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfaga las necesidades de la población; así como regular el uso de las vialidades con motivo del tránsito de vehículos; las garantías de los peatones y los usuarios del transporte"⁵⁶.

En este ordenamiento se ampliaron las definiciones sobre la materia que permitieran una mejor aplicación, interpretación y efectos a esta ley (Ver el Glosario de Términos). Las facultades de la Secretaría fueron modificadas para estar más acorde con la reforma. Éstas son ampliamente tratadas en el apartado que corresponde a la Secretaría.

Esta ley da la preferencia al usuario y al peatón por lo que la administración pública del Distrito Federal debe garantizar los mecanismos e infraestructura necesarios para dar cumplimiento a esta disposición. En materia de servicio público de transporte, los usuarios del servicio tienen el derecho a que se preste de forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Esto garantiza que cualquier persona puede hacer uso del servicio quedando obligada la administración pública del Distrito Federal o, en su caso, los concesionarios para prestarlo.

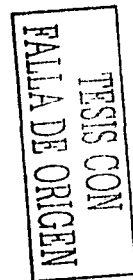
⁵⁵ Mediante este ordenamiento fueron reformados los artículos 1° en su primer párrafo; 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 90 y 91. Se adicionaron los artículos 1°, con un segundo párrafo, 4°, 13, 20; 25, 48; 51, 64, 66, con un segundo párrafo, 80, 87, y del 92 al 103. Se derogaron los artículos 1° - A, 5° - A, 5° - B, 5° - C, 15 - A, 15 - B, 36 - A, 43 - A, 43 - B, 44 - A, 44 - B, 62 - A, 79 - A, y 89 bis. Y se modificó la denominación de todos los capítulos a excepción del primero.

⁵⁶ *Ibid.*, Artículo 1°.



No está obligada la administración pública del Distrito Federal y los concesionarios a prestar el servicio cuando

- I. "El solicitante se encuentre en notorio estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes o psicotrópicos
- II. Se ejecuten a bordo de los vehículos, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás usuarios
- III. Que la naturaleza y características del vehículo, imposibiliten realizar el transporte público solicitado y
- IV. En general, pretendiendo que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias⁵⁷.



En materia de seguros se amplió el sentido y el objeto para poder cubrir con la póliza cualquier variable de un accidente de tránsito. En este sentido se señaló: "Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio público de transporte de pasajeros o de carga en el Distrito Federal deberá contar con la póliza de seguro vigente que ampare de manera total e integral los daños y perjuicios que con motivo de dicha actividad pudiesen ocasionarse a los usuarios, peatones, conductores o terceros, en su persona o patrimonio"⁵⁸. Con este artículo se reduce la discrecionalidad en la contratación de las pólizas al proteger a todos los involucrados en la prestación de un servicio.

La capacitación y la educación vial es un tema relevante en este ordenamiento al que se le dedica todo un capítulo, con el objeto de crear en los habitantes de la Ciudad de México, conciencia, hábitos y cultura de respeto a los ordenamientos legales en materia de transporte, tránsito y vialidad, para lo cual la Secretaría debe coordinar con las dependencias y entidades correspondientes el diseño e instrumentación de programas permanentes de seguridad, educación vial y prevención de accidentes.

Además de lo anterior, la Secretaría debe crear un Centro de Estudios y Capacitación para el Transporte y la Vialidad con las siguientes facultades:

- I. "Promover ante la Secretaría de Educación Pública, la incorporación a los planes de estudio materias que contengan educación vial a nivel preescolar, de primaria y secundaria
- II. Crear la infraestructura necesaria para poder impartir con práctica y teoría educación vial a peatones y ciclistas, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias, cursos de capacitación vial para choferes de servicio público de transporte y empresas y cursos, seminarios y

⁵⁷ *Ibíd.*, Artículo 12.

⁵⁸ *Ibíd.*, Artículo 13.

conferencias para niños con el fin de que divulguen en la comunidad una cultura de educación vial

- III. Elaborar un sistema modular de cursos de conducir para todo aquel que aspire a manejar un vehículo en el Distrito Federal. Además, llevar un registro de la capacitación impartida a conductores y aspirantes a conductores
- IV. Certificar a los aspirantes a obtener licencia de conducir en el Distrito Federal
- V. Promover con las asociaciones de los automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, la capacitación que éstas impartan⁵⁹.

Este centro, hasta la fecha de elaboración de este documento, no ha sido formado. Sin embargo, cabe señalar que en todos los Reglamentos de Tránsito se encuentra la obligación de la capacitación y de los exámenes de manejo, tradición que fue perdiéndose a lo largo de los años para convertirse en letra muerta. Con este apartado se busca recuperar una acción de gobierno que legitime a la autoridad sobre la materia, y garantice el cumplimiento de sus objetivos, además de regresar a la enseñanza básica de los niños y jóvenes valores que también se han ido perdiendo y que son necesarios para garantizar en un futuro cercano una educación cívica que desde la raíz mejore la convivencia de las personas en los espacios públicos dedicados al tránsito y los transportes.

El transporte en el Distrito Federal quedó clasificado en 1) servicio de transporte de pasajeros, a su vez clasificado en público: masivo, colectivo, e individual; mercantil; privado: escolar, de personal, especializado en todas sus modalidades; y particular; 2) servicio de transporte de carga, a su vez clasificado en público; mercantil; privado: Para el servicio de una negociación o empresa, de valores y mensajería, carga de sustancias tóxicas o peligrosas, y carga especializada en todas sus modalidades; y particular. En el caso del Metro y del Servicio de Transportes Eléctricos sujetos a su Plan Maestro. Todos, sin excepción, están sujetos al Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Es importante resaltar que la ley daba a la Secretaría la facultad para establecer los mecanismos necesarios para privilegiar el servicio público de transporte proporcionado por el Gobierno del Distrito Federal, sobre el concesionado con el objeto de atender la demanda de los diferentes sectores de la población, sobre todo en las zonas populares o en donde el servicio concesionado o con permisos no fuese suficiente para atender la demanda.

En lo que respecta al cometido público de servicio público se determinó que para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros una parte sería responsabilidad de la administración pública y la otra junto con los sitios o bases

⁵⁹ *Ibid.*, Artículo 16.

de servicio de transporte de pasajeros y carga se otorgarán mediante el régimen de concesiones⁶⁰. En caso de ser procedente el otorgamiento de concesiones se

⁶⁰ "Bajo la concepción moderna del Estado se identifica a la administración pública como el brazo ejecutor de sus directrices y el medio por el cual se aplican sus principios supremos de orden político, económico y social, siempre bajo la condición de que todos ellos están referidos a la colectividad humana de la cual es soberano el Estado. En el marco de esta teorización, se ha definido a la administración pública como: *la organización que mediante el fomento de las facultades colectivas, especialmente merced al estímulo y eventual ejecución directa de las actividades productivas y económicas, se convierte en la promotora del progreso humano encargada de analizar las previsiones del cambio social y de ponderar prospectivamente, las estructuras y cometidos tendientes a su realización armónica y acelerada.* A partir de esta definición de la administración pública se construye la teoría de los cometidos públicos por la cual se aborda el problema de definir cuáles son realmente las áreas de actividad del Estado (cometidos públicos) desde la perspectiva del análisis jurídico del mismo Estado.

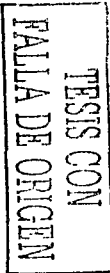
"La teoría de los cometidos públicos, define una organización de la actividad del Estado en torno a funciones del poder público - *Entendiendo las funciones del poder público como una manifestación de la voluntad general que, mediante la emisión de actos jurídicos y/o la realización de operaciones materiales, tiende al cumplimiento de los fines supremos del Estado, preceptuados por la Constitución y demás reglas subordinadas del ordenamiento jurídico* -, de las cuales reconoce como fundamentales cuatro: la función constituyente, la función legislativa, la función jurisdiccional, y la función administrativa. De estas funciones, la administrativa -*definida como una manifestación de la voluntad general que, mediante la emisión de actos jurídicos y su ejecución por medio de operaciones materiales, tiende al cumplimiento de los cometidos del poder público, impuestos a la administración pública por la Constitución y demás reglas subordinadas del ordenamiento jurídico*- reviste una particular importancia en la determinación de la actividad del Estado, al organizarse en torno a ella los cometidos públicos.

"Éstos se refieren a la actividad global o tarea concreta que es incumbencia o responsabilidad de un órgano administrativo, el cual es depositario de una función de poder público. Los cometidos públicos constituyen categorías concretas y particulares de la actividad del Estado, que pueden variar según el genio propio de cada país y de cada circunstancia histórica".

Cortiñas-Peláez considera que existen cuatro tipos de cometidos públicos: "1) Los cometidos públicos esenciales: definidos como las tareas concretas, en función administrativa y mediante actos de autoridad o imperio, insusceptibles de toda concesión a los particulares, en régimen estricto de derecho público y cuyos destinatarios se encuentran frente a ella en calidad de súbditos. 2) Cometidos públicos de servicio público: A los que se les define como aquellas tareas por particulares bajo concesión, en régimen de derecho público y cuyos destinatarios se encuentran frente a ellos en calidad de usuarios. 3) Cometidos públicos sociales: entendidos como aquellas tareas concretas en función administrativa asumidas directamente por el poder público o previa autorización y concurrentemente por los particulares, en un régimen jurídico mixto que entrelaza regímenes de los derechos público, privado y social, y cuyos destinatarios se encuentran en calidad de beneficiarios. 4) Cometidos privados de la administración pública: Que se definen como aquellas tareas concretas en función administrativa, asumidas directa o indirectamente por ella, en libre competencia con la iniciativa privada, en régimen predominante de derecho privado que implica grados variables de control por el poder público y cuyos destinatarios se encuentran en calidad de clientes.

"De estas áreas de actividad del Estado, una de las más dinámicas es la de los servicios públicos. Los cometidos del servicio público son determinados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y se componen de: transportes (excepto ferrocarriles), minería, banca y crédito, mercados y centrales de abasto, radio, televisión y teléfonos, agua potable, alcantarillado, drenaje, alumbrado público, limpia, panteones, rastros, calles, parques y jardines, seguridad pública y tránsito, educación primaria, secundaria, normal y la destinada a obreros y campesinos.

"Aunque la mayor parte de estos cometidos son incorporados a la Constitución hasta la octava reforma del artículo 115, del 3 de febrero de 1983, existe una disposición en el mismo que guarda su redacción original de 1917, y cuya importancia es fundamental para la determinación de las



debe publicar en la Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal, la declaratoria de necesidades y los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de incrementar el número de concesiones. Para poder supervisar dichos trabajos la ley prevé la formación de un Comité Adjudicador⁶¹ integrado por cinco miembros designados por el Jefe de Gobierno.

Las concesiones tienen un periodo de vigencia suficiente para amortizar el importe de las inversiones sin que pueda excederse de 20 años. Con posibilidad de refrendo por un periodo igual siempre y cuando se satisfagan las condiciones y requisitos que están establecidos en la concesión y la ley. En materia de enajenación de concesiones, queda sujeto a la autorización expresa de la Secretaría quien podrá autorizar dicha enajenación cuando el titular la haya explotado cuando menos dos años; que hubiese cumplido con sus obligaciones jurídico-administrativas derivadas de la concesión; que la persona a quien se fuese a ceder los derechos esté en facultades de cumplir con los requisitos de la concesión, y que el titular propuesto acepte expresamente las modificaciones que la Secretaría establezca para la adecuada prestación del servicio.

La persona física titular de una concesión puede nombrar hasta tres beneficiarios, para que en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte pueda ser sustituido en orden de prelación, siempre y cuando los beneficiarios sean parientes en línea de primer grado, colaterales en segundo grado o cónyuge; el o los herederos deberán acreditar de manera fehaciente el motivo de la reclamación; la prelación debe ser excluyente y se debe dejar constancia por escrito de la renuncia o imposibilidad, en su caso; y el beneficiario deberá cumplir con las obligaciones establecidas en la concesión y aceptar expresamente las modificaciones que la Secretaría establezca para la adecuada prestación del servicio.

Con este artículo se pone fin a uno de los reclamos más sonados de los transportistas que en la ley de 1995 vieron afectados sus intereses, pero también establece las reglas a las que se sujeta este procedimiento para evitar la especulación del llamado mercado negro de concesiones o placas.

actividades que habrán de considerarse como cometidos de servicio público. Es decir, la facultad del poder público para establecer un nuevo servicio por medio del acto legislativo. Con esto se resuelve la cuestión del límite entre lo que el Estado debe o no debe prestar como servicio público, ya sea a través de su administración pública o por medio de concesionarios particulares, puesto que cualquier servicio puede adquirir el carácter de público y, en consecuencia, ser normado por el derecho público, bastando para ello, sólo que así lo establezca una disposición legal, sea ésta federal o estatal." Elaborado a partir de Cortiñas-Peláez, León. Estudio preliminar, al libro *Teoría e la Administración Pública*, de Omar Guerrero. Cita extraída del artículo *En búsqueda de la calidad total en los servicios: El caso del transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de México*. De Alfredo Colín Terán y Francisco José Díaz Casillas. Revista IAPEM Octubre – Diciembre de 1994. pp. 106 a la 109.

⁶¹ Ver Acuerdo por el que se establece el Comité Adjudicador de Concesiones para la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de febrero del 2000.

La ley contempla el establecimiento de un Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público integrado por las Secretarías de Desarrollo Social, Finanzas, y Transportes y Vialidad; la Contraloría General; la Procuraduría Social; El Consejo Asesor de Transporte y Vialidad; los concesionarios de transporte de pasajeros; los concesionarios de transporte de carga; y tres diputados designados por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, con voz, pero no derecho a voto.

Las funciones asignadas a este Comité son:

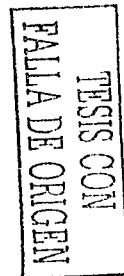
- I. "Proponer y aplicar conjuntamente con la Secretaría, en coordinación con otras dependencias, programas de financiamiento para la renovación y mejoramiento de las unidades e infraestructura del servicio público de transporte y
- II. Cuidar que no se suspenda o deteriore el servicio público de transporte en perjuicio de los usuarios, con motivo de la imposición de gravámenes a las concesiones, para acceder a los créditos que tengan como fin la renovación o el mejoramiento del parque vehicular o infraestructura de dicho servicio"⁶².

El Comité está obligado a crear, a través de la figura del fideicomiso, un fondo de promoción para el financiamiento del transporte público cuyo funcionamiento se regirá por los criterios de equidad social y productividad para impulsar y apoyar a los prestadores del servicio público de transporte⁶³. Los recursos del Fondo, que no excederán del monto recaudado por concepto del pago de derechos de revista vehicular, deben ser previstos en el anteproyecto de presupuesto de la Secretaría con el propósito de renovar y mejorar el parque vehicular y la infraestructura del transporte público.

⁶² *Ibid.*, Artículo 44.

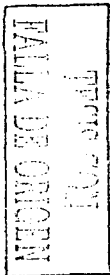
⁶³ Una propuesta que se estaba trabajando antes del cambio de administración consideraba que el objeto del fondo podía ser: 1. Otorgar Garantías de Crédito a las sociedades mercantiles concesionarias de transporte público de pasajeros y de carga, que operen en el Distrito Federal para la adquisición de unidades nuevas. Dichas Garantías, cubrirán hasta el monto de los créditos, que el Comité Técnico autorice. 2. Garantizar a las Instituciones Financieras, la recuperación de los financiamientos otorgados para la adquisición de unidades nuevas, a las sociedades mercantiles concesionarias del transporte público de pasajeros y de carga en el Distrito Federal. Dichas Garantías, cubrirán hasta el monto de los créditos, que el Comité Técnico autorice. 3. Realizar todo tipo de operaciones relacionadas con el sector, al amparo de Programas Específicos, que en su momento determinen las autoridades competentes.

Los objetivos de esta propuesta fundados en la ley eran: 1. Ser el agente de cambio institucional, que el Gobierno de la Ciudad requiere a fin de que, con criterios de equidad social; de eficacia y transparencia en el ejercicio de los recursos, oriente su actividad al apoyo y promoción de la renovación del parque vehicular del transporte urbano de pasajeros y de carga. 2. Ser el instrumento financiero del Gobierno de la Ciudad que, garantice la recuperación de los financiamientos otorgados por instituciones de crédito, a los concesionarios del transporte de pasajeros y de carga, 3. Fortalecer la estrategia modernizadora del Gobierno de la Ciudad en el proceso de renovación del parque vehicular de transporte público del Distrito Federal.



Las obligaciones de los concesionarios previstas en este ordenamiento son:

- I. Prestar el servicio público en los términos y condiciones señalados en la concesión otorgada
- II. No interrumpir la prestación del servicio, salvo por las causas establecidas en esta Ley
- III. Cumplir con todas las disposiciones legales y administrativas en materia de tránsito, transporte y vialidad, así como con las políticas y programas de la Secretaría
- IV. Construir, ampliar y adecuar, con sus propios recursos, el equipamiento auxiliar de transporte, para la debida prestación del servicio público concesionado
- V. Proporcionar a la Secretaría, cuando lo requiera, todos los informes, datos y documentos necesarios para conocer y evaluar la prestación del servicio público encomendado
- VI. Prestar el servicio público de transporte de manera gratuita, cuando por causas de fuerza mayor, caso fortuito, desastres naturales, contingencias, movimientos sociales o cuestiones de seguridad pública así se requiera
- VII. Proporcionar capacitación continua y permanente a sus operadores y demás personas que tengan relación con el servicio proporcionado, en los términos de esta ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- VIII. Cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia ambiental
- IX. Vigilar que los conductores de sus vehículos, cuenten con la licencia exigida por la Ley para operar unidades de transporte público y con los requisitos y documentos necesarios para desempeñar esta actividad
- X. Contar con póliza de seguro vigente para responder de los daños y perjuicios que con motivo de la prestación del servicio pudieran ocasionarse a los usuarios, peatones, conductores y terceros en su persona o patrimonio
- XI. Tratándose de personas morales, contar con un 10% del total de unidades destinadas a la prestación del servicio, acondicionadas con aditamentos especiales que permitan a las personas con discapacidad



temporal o permanente y de la tercera edad, hacer uso del servicio público de transporte en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. En caso de personas físicas será el 20%

- XII. Mantener actualizados sus registros ante la Secretaría, respecto a su representatividad y personalidad jurídica, parque vehicular existente y en operación, conductores, y demás datos relacionados con la concesión otorgada, debiendo utilizar las formas que al efecto autorice la Secretaría, las cuales, se publicarán en la Gaceta Oficial del Distrito Federal
- XIII. Realizar el pago de los derechos correspondientes a todos y cada uno de los trámites administrativos, concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas por la Administración Pública del Distrito Federal, para la explotación del servicio
- XIV. Ejercer el control, guarda, custodia y responsabilidad de los documentos e infraestructura para la prestación del servicio concesionado
- XV. No encomendar la realización de trámites, gestiones o procedimientos relacionados con la concesión y equipamiento auxiliar de transporte, a personas que no estén debidamente acreditadas y reconocidas ante la Secretaría
- XVI. Constituir en tiempo y forma las garantías que de acuerdo con la naturaleza de la concesión y el término de vigencia de la misma, determine la Secretaría y
- XVII. En general, cumplir con los preceptos de esta ley y las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables a la materia⁶⁴.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Las causas de extinción de las concesiones son: "I) La expiración del plazo o de la prórroga que, en su caso, se hubiere otorgado a la concesión II) La caducidad III) La revocación IV) La renuncia del titular de la concesión V) La desaparición del objeto de la concesión VI) La quiebra; liquidación o disolución, en caso de ser persona moral VII) La muerte del titular de la concesión, salvo las excepciones previstas en la presente ley VIII) Las causas adicionales establecidas en este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables"⁶⁵.

La caducidad de las concesiones quedaba determinada cuando "I) no se inicie la prestación del servicio público de transporte, dentro del plazo señalado en la concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor II) se suspenda la prestación del servicio público de transporte durante un plazo mayor de treinta días, por causas

⁶⁴ *Ibid.*, Artículo 45.

⁶⁵ *Ibid.*, Artículo 47.

imputables al concesionario y III) no se otorgue la garantía para la prestación del servicio público de transporte, en la forma y términos establecidos o señalados por la Secretaría”⁶⁶.

Las causas de revocación de las concesiones son:

- I. “La transmisión, gravamen o enajenación en cualquier forma, de la concesión, equipamiento auxiliar, bienes o derechos relacionados con el servicio público de transporte, sin la previa autorización por escrito de la Secretaría
- II. Cuando la garantía exhibida por el concesionario para el otorgamiento de la concesión, deje de ser satisfactoria y suficiente, previa notificación que le realice la Secretaría
- III. No pagar al concesionario los derechos correspondientes por la expedición, refrendos, revalidación, certificación o servicios relacionados con las concesiones, permisos, licencias y demás autorizaciones relacionadas con el servicio público de transporte
- IV. No cubrir las indemnizaciones por daños o perjuicios que se originen a la Administración Pública del Distrito Federal, a los usuarios, peatones, conductores o terceros, con motivo de la prestación del servicio público de transporte
- V. La alteración del orden público o la vialidad, en forma tal que se deje de prestar el servicio público de transporte de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida
- VI. Que el concesionario por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público encomendado, se haga acreedor a dos sanciones en un periodo de tres meses, cuatro sanciones en un periodo de seis meses u ocho sanciones en un periodo de un año, por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la presente ley, y en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- VII. Ubicarse el concesionario por causas que le sean imputables, en conflictos de titularidad respecto a los derechos derivados de la concesión o equipamiento auxiliar, o en controversia respecto a la personalidad jurídica o representatividad, en el caso de personas morales
- VIII. Modificar o alterar las tarifas, horarios, itinerarios, recorridos, bases, lugares de encierro y demás condiciones en que fue originalmente

⁶⁶ *Ibid.*, Artículo 48.

RECIBO
FALLA DE JURE
NO SE
RECIBO

autorizada la concesión, sin autorización previa y por escrito de la Secretaría, en lo que se aplique a cada tipo de servicio

- IX. No acatar en tiempo y forma las disposiciones de la Secretaría relacionadas con el aumento, renovación, mantenimiento o reacondicionamiento del parque vehicular; modificación, ampliación o reubicación de rutas o itinerarios, bases, recorridos, y demás disposiciones relacionadas con las especificaciones, condiciones y modalidades del servicio de acuerdo con el tipo de servicio
- X. Alterar o modificar en cualquier forma sin autorización expresa y por escrito de la Secretaría, el diseño, estructura o construcción original de las unidades afectas al servicio
- XI. Cuando se exhiba documentación apócrifa o se proporcionen informes o datos falsos a la Secretaría y
- XII. Las demás causas reguladas en el cuerpo de esta ley y otras disposiciones jurídicas y administrativas aplicables⁶⁷.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En este ordenamiento se retoma la posibilidad de que la Secretaría pueda rescatar las concesiones de servicio público de transporte, por cuestiones de utilidad pública e interés público, o que la administración pública del Distrito Federal retome la prestación del servicio para efectuarlo por sí mismo.

En materia de tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, son determinadas por el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría, debiéndose publicar en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos de los periódicos de mayor circulación, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor para conocimiento de los usuarios. Los prestadores del servicio deben exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás infraestructura, con acceso a los usuarios, la tarifa autorizada del servicio.

Para la propuesta de fijación o modificación de tarifas para el servicio público de transporte, la Secretaría debe considerar el tipo de servicio, el salario mínimo general vigente, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de Gobierno de las unidades, el índice nacional de precios al consumidor y en general todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio y en su caso, la aprobación que haga el Órgano de Gobierno de las entidades paraestatales que presten el citado servicio.

Para este efecto la Secretaría elaborará un estudio técnico, previo al establecimiento o modificación de las tarifas, en el cual podrá participar el Consejo Asesor de Transporte. Los concesionarios, empresas paraestatales, organismos

⁶⁷ *Ibid.*, Artículo 49.

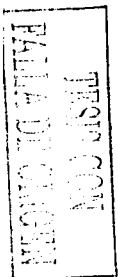
descentralizados y demás prestadores del servicio público de transporte deberán presentar estudios que serán tomados en cuenta para la determinación de las tarifas. Siendo revisadas las tarifas durante el tercer trimestre de cada año, para lo cual la Secretaría debe tomaba en cuenta las solicitudes formuladas por los concesionarios.

Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio público de transporte, el Jefe de Gobierno, a propuesta de la Secretaría, puede autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa que se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.

En materia de inspección y verificación se dispuso la realización de visitas mediante las cuales la autoridad verifica los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos relacionados con las condiciones de operación del servicio que realizan, por virtud de las concesiones y permisos los que son titulares. Éstas pueden ser practicadas ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio o en las propias oficinas de la Secretaría, para que exhiban la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios.

Una innovación es el capítulo referente a los delitos de transportación ilegal de pasajeros y carga que busca coadyuvar en la reducción de los robos y asaltos en vehículos de transporte público; frenar el crecimiento de los llamados vehículos "piratas" creando una competencia desleal y ruinosa; problemas de seguridad de vehículos no registrados y no revistados; evasión fiscal; surgimiento de seudo liderazgos fraudulentos que bajo el amparo de toda clase de organizaciones sociales y políticas engañan y defraudan a sus miembros, y la tipificación de los delitos que los servidores públicos cometen al apoyar estas prácticas⁶⁸.

⁶⁸ Los delitos se encuentran señalados en los siguientes: artículos: 100. Comete el delito de transportación pública ilegal de pasajeros o de carga, el que sin contar con la concesión o permiso expedidos por la Secretaría para tales efectos, preste el servicio público de transporte de pasajeros o de carga en el Distrito Federal. Su comisión, se sancionará con pena privativa de libertad de tres meses a dos años y con multa de 480 a 500 días de salario mínimo vigente. Artículo 101. Se impondrá de dos a cuatro años de prisión y de 500 a 700 días de salario mínimo general diario vigente: I.- A quien sin estar legalmente autorizado realice servicios de gestoría ante la Secretaría; y II.- Al que dirija, organice, incite, induzca, compela o patrocine a otro u otros, a prestar el servicio público de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la concesión o permiso correspondiente. Artículo 102. Al servidor público que desempeñe un empleo, cargo o comisión en la Secretaría, que cometa, o en cualquier forma participe en la comisión de alguno de los ilícitos contemplados en esta Ley, se le aplicarán de tres a siete años de prisión y multa de 700 a 900 días de salario mínimo general diario vigente, sin perjuicio de que la Secretaría turne el asunto al Órgano de Control que corresponda, a efecto de que proceda en términos de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. Cualquier cargo o empleo en la Secretaría, es incompatible con algún trabajo, empleo, contrato, sueldo, emolumentos, pago o gratificación de



Por último, en materia de sanciones las multas están tasadas entre 40 y 100 salarios mínimos salvo el caso de alterar la estructura de los vehículos de pasajeros y carga que va de 100 a 200 salarios mínimos y la transportación de sustancias tóxicas y peligrosas sin autorización que va de 500 a 1000 salarios mínimos.

2.3 El reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal del 23 de agosto de 1999⁶⁹

El Reglamento tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, en sus modalidades de público, mercantil, privado y particular, cualesquiera que sea el tipo de vehículo y su equipamiento auxiliar, así como el procedimiento para fijar, revisar y modificar las tarifas a que queda sujeta la prestación de este tipo de servicios. La aplicación del mismo es responsabilidad de la Secretaría.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En cuanto a los usuarios, deben de abstenerse de fumar en el interior de las unidades del servicio de transporte de pasajeros en todas sus modalidades; no deben exigir al conductor el ascenso y descenso fuera de los lugares establecidos dentro de la ruta; en el caso del tren metro y del tren ligero, los usuarios deben circular en las estaciones y sus zonas de acceso, en el sentido que se encuentre señalado para tal efecto y en las áreas destinadas a ese fin; se les prohíbe a los usuarios del metro y tren ligero:

- I. "Maniobrar los carros y todo dispositivo en cualquier instalación del sistema, excepción hecha de los destinados al uso de los pasajeros
- II. Invadir las vías o los túneles por donde circulen
- III. Poner obstáculos al cierre de las puertas o tratar de abrirlas

cualquier especie, relacionado con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, remunerado por los concesionarios o interpósita persona que implique una dependencia económica. Artículo 103. La Secretaría se podrá constituir en coadyuvante del Ministerio Público, a fin de estar en condiciones de velar que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, se realice en los términos contenidos en esta Ley y demás disposiciones reglamentarias conducentes, para que la población vea satisfechas sus necesidades y requerimientos en esta materia. El o los responsables de cualquiera de los delitos contemplados en este capítulo, no tendrán derecho a solicitar y obtener concesión o permiso alguno para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros o de carga. Al efecto, se hará de conocimiento del Registro Público de Transporte, el nombre y demás datos personales de quien haya cometido alguno de los delitos en comento, a fin de que se proceda al registro correspondiente.

⁶⁹ Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.

- IV. Fumar, prender cerillos o encendedores dentro de las estaciones y carros
- V. Franquear las líneas de seguridad marcadas en los bordes de los andenes, excepto para entrar o salir del tren
- VI. Arrojar objetos a las vías o al exterior por las ventanillas
- VII. Sacar partes del cuerpo por las ventanillas
- VIII. Hacer funcionar dentro de los carros o en las estaciones aparatos de radio u otros objetos sonoros o que produzcan molestias a las personas
- IX. Transportar materiales inflamables de fácil combustión o mal olientes que pongan en peligro la seguridad o comodidad de las personas
- X. Transportar bolsas grandes o maletas que estorben el movimiento o causen molestias a los demás pasajeros
- XI. Transportar animales, excepto perros guía
- XII. La venta de cualquier tipo de objetos o mercancías que estén en el comercio solamente podrá efectuarse previa autorización y en la forma y en los lugares que la autoridad competente determine
- XIII. Hacer uso de las estaciones o de los carros cuando se encuentren en estado de intoxicación por alcohol o por cualquier otra sustancia tóxica y
- XIV. Ejercer el comercio ambulante⁷⁰.

En cuanto a los ruptores de urgencia colocados en andenes y trenes, los extinguidores de incendio y los teléfonos instalados en andenes sólo pueden ser operados por los usuarios en caso de emergencia tales como incendio o accidente corporal grave. Los menores de siete años sólo podrán hacer uso del transporte público masivo cuando estén acompañados por una persona mayor que se responsabilice de su seguridad. Las personas con discapacidad visual que se desplacen acompañados de perros guías, tendrán acceso con éstos a todos los servicios de transporte de pasajeros.

Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte de pasajeros están obligados conforme a este Reglamento a:

- I. "Efectuar el servicio en los vehículos autorizados por la Secretaría

⁷⁰ *Ibid.*, Artículo 10.

- II. Enlazar sus servicios e instalaciones con las de otros, cuando el interés público así lo exija
- III. Tener siempre vigente la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios a usuarios o a terceros en sus personas o bienes
- IV. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones físicas, de higiene y seguridad y, en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos se establezcan en los manuales autorizados
- V. Presentar la revista física y documental ante la Secretaría
- VI. Contar con encierros y demás servicios auxiliares que garanticen la adecuada prestación del servicio
- VII. Instalar los equipos necesarios para cobrar y recolectar la tarifa autorizada
- VIII. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos las tarifas autorizadas y no alterar su cobro, así como los números telefónicos donde se pueden realizar quejas sobre la tarifa o el servicio
- IX. Mostrar en el exterior del vehículo el domicilio donde se localiza el lugar de encierro de la unidad
- X. Capacitar a los conductores para la prestación del servicio de transporte de pasajeros
- XI. Presentar a la Secretaría el padrón de conductores, con todos los datos necesarios para su ubicación e identificación y la unidad a la cual están asignados
- XII. No destinar los vehículos a otros fines distintos a la modalidad autorizada en el título de concesión o permiso, salvo disposición previa y temporal de la Secretaría
- XIII. Proporcionar a los conductores el uniforme correspondiente, así como la bitácora autorizada por la Secretaría, misma que deberá portarse en el vehículo
- XIV. Operar únicamente en las rutas autorizadas, así como mantener frecuencias de paso, respetar paradas de ascenso y descenso, vialidades y carriles autorizados por la Secretaría y

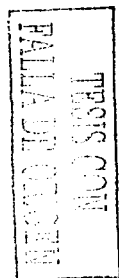
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- XV. Observar las disposiciones contenidas en las demás leyes o reglamentos que tengan injerencia en el servicio público de transporte de pasajeros⁷¹.

Los conductores de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros están obligados a:

- I. "Tener vigente la licencia de conducir, del tipo y clasificación que para el efecto señale el Reglamento de Tránsito
- II. Portar en lugar visible del interior del vehículo, la licencia de conducir y el número telefónico de la oficina de quejas de la Secretaría
- III. Efectuar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, únicamente en los lugares autorizados y en el carril derecho donde se ubique la parada
- IV. Seguir el itinerario indicado y en caso de presentarse una contingencia que obligue a su desvío, procurar incorporarse al trayecto señalado en el punto más cercano posible
- V. Entregar a todo usuario, en el momento en que cubra el importe de su viaje, el comprobante de pago que ampare el servicio y el seguro del viajero, salvo los casos que determine la Secretaría
- VI. Portar el uniforme y abstenerse de fumar durante la prestación del servicio
- VII. Llevar a bordo del vehículo un ejemplar del Reglamento de Tránsito y del presente Reglamento
- VIII. No efectuar reparación alguna de los vehículos en la vía pública, en las bases o Centros de Transferencia Modal, ni hacer labores de limpieza de las unidades en estos lugares, y
- IX. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios y, en especial a las personas de la tercera edad, con discapacidad, mujeres en estado de gravidez y niños
- X. Presentar la bitácora del vehículo, cuando así sea requerido por la Secretaría
- XI. No podrán llevar persona alguna o acompañante en las escaleras de ascenso y descenso o escuchar música altisonante o a un nivel de volumen que pueda molestar a los usuarios

⁷¹ *Ibid.*, Artículo 30.



- XII. Mantener la unidad libre de adornos que distraigan, dificulte o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios, así como evitar leyendas o calcomanías en el vehículo excepto aquellas que ordene la Secretaría relacionadas con la prestación del servicio
- XIII. No sobrepasar la capacidad del vehículo, mantener las puertas cerradas y circular a una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora y
- XIV. Cumplir con las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables⁷².

En materia de capacitación los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte de pasajeros deben:

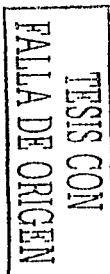
- I. "Presentar a la Secretaría durante el mes de mayo de cada año sus programas de capacitación para operadores, empleados y demás personas relacionadas con la prestación del servicio materia de la concesión
- II. Presentar a la Secretaría durante los dos últimos meses del año un informe de resultados, en el que se aprecie de manera porcentual el cumplimiento de los programas de capacitación y las observaciones pertinentes y
- III. Los programas de capacitación, deberán tener el visto bueno de un técnico o perito en transporte urbano, debidamente registrado ante la Secretaría, o bien, de los centros de capacitación para el transporte y vialidad"⁷³.

El servicio público de pasajeros en colectivo está dividido en tres categorías:

- I. Servicio ordinario, que se presta a través de una ruta específica que comprende todas las zonas de ascenso y descenso autorizadas por la Secretaría
- II. Servicio directo, que se presta en una ruta específica en el que el ascenso de usuarios es el origen y su descenso es el destino de la ruta, exclusivamente y

⁷² *Ibíd.*, Artículo 31.

⁷³ *Ibíd.*, Artículo 35.



- III. Servicio exprés, que se presta a través de una ruta específica, con paradas cuya longitud mínima será de 1.5 kilómetros entre cada una de ellas⁷⁴.

Para la prestación del servicio público de pasajeros, los vehículos de cada modalidad deben apegarse en su construcción y operación al manual de lineamientos técnicos de seguridad, comodidad y ambiente, prestando especial interés en los aditamentos para las personas con discapacidad⁷⁵ y a las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones aplicables vigentes.

En lo que respecta a la revista vehicular se mantuvo la tradición de los últimos años de que los vehículos fuesen revistados una vez al año. Pero para incentivar la sustitución del parque vehicular se autorizó mediante esta ley que el transporte nuevo y que utilizara sistemas alternos a la gasolina y diesel pudiesen revistar sus unidades hasta pasados los primeros tres años de estar en operación⁷⁶.

La tarifa en este reglamento puede ser:

- I. Diferencial.- Es el precio que se paga por la prestación del servicio en función de la distancia recorrida por el usuario a lo largo de un ramal o derivación, o bien por las características, clase o tipo de servicio
- II. Promocional.- Implica una disminución en el precio establecido del servicio, con el propósito de fomentar y atraer una mayor demanda y de manera simultánea apoyar la economía del usuario
- III. Especial.- Es el precio que se cubre por la prestación del servicio, derivado de un acuerdo de carácter social, que beneficia a diversos sectores de la población y
- IV. Única o Plana.- Es el precio que se paga por la prestación del servicio, independientemente de la distancia recorrida por el usuario⁷⁷.

Las personas con discapacidad y de la tercera edad, tienen derecho a que se les otorguen exenciones y tarifas preferenciales en el transporte previa identificación

⁷⁴ *Ibid.*, Artículo 36.

⁷⁵ Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000. Índice del Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

⁷⁶ El asunto de la revista es quizás uno de los temas más importantes del transporte, pues de ella depende la revisión del estado físico de las unidades; sin embargo como ya lo comentamos en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 9 de agosto de 1989, se solicita por primera vez la publicación del Manual de Revista, ya que desde su origen esta práctica administrativa quedaba a criterio de la autoridad. Más adelante haremos unos comentarios sobre algunas alternativas que pueden servir para su reestructuración para poder cumplir con su propósito.

⁷⁷ *Op.Cit.*, Reglamento para el servicio ... de agosto de 1999. Artículo 60.

vigente expedida por instituciones que acrediten tal carácter. Los beneficios que cualquiera de los modos de transporte otorgue a las personas con discapacidad y de la tercera edad no son aplicables a sus familiares o acompañantes.

La tarifa debe ser revisada durante el tercer trimestre de cada año para lo cual los transportistas deben entregar a más tardar el último día hábil de abril de cada año, los estudios técnicos sobre inversión, costo de operación, programa de sustitución de equipo y expansión del servicio, así como los documentos justificativos correspondientes para que con la información y los trabajos de la propia Secretaría, se calcule si procede el ajuste tarifario⁷⁸. Publicando en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos periódicos de mayor circulación, cuando menos cinco días antes de la entrada en vigor para conocimiento de los usuarios.

La Secretaría, para poder realizar las visitas de inspección, debe contar con un cuerpo de verificadores del transporte de pasajeros, quienes están obligados a:

- I. "Acreditar los cursos de capacitación y actualización que determine la Secretaría
- II. Portar en lugar visible la identificación oficial con fotografía vigente, expedida por la Secretaría, en todas y cada una de las actuaciones que desempeñen en el ejercicio de su función así como el oficio de comisión que establezca el objeto de la inspección
- III. Identificarse plenamente al momento de realizar las revisiones físicas y documentales de los vehículos del servicio público y especializado de transporte de pasajeros así como de los servicios auxiliares
- IV. Tratar con amabilidad y respeto a las personas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁷⁸ *Ibid.*, Artículo 69. La Secretaría calcula el ajuste de las tarifas de servicio público de pasajeros con o sin itinerario fijo con arreglo a la fórmula siguiente:

$$IT = [E(D PE) + SM(D SM) + DA(D DA) + (MTTO+ID) (INPC_2/INPC_1)] * (I-X)$$

DONDE:

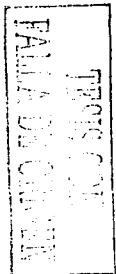
| | | |
|-------------------|---|--|
| IT | = | Incremento Tarifario. |
| E | = | Tipo de Energético de que se trate. |
| D PE | = | Incremento en el Precio del energético. |
| SM | = | Salario Mínimo. |
| D SM | = | Incremento en el Salario Mínimo (si lo hubo en el período analizado). |
| DA | = | Derechos Administrativos. |
| D DA | = | Incremento en los Derechos Administrativos (si lo hubo). |
| MTTO | = | Mantenimiento. |
| ID | = | Insumos Diversos. |
| INPC ₁ | = | Índice Nacional de Precios al Consumidor en la fecha base. (Que corresponde al mes en que se otorgó el último incremento). |
| INPC ₂ | = | Índice Nacional de Precios al Consumidor actual. (Que corresponde al mes en que se otorgará el incremento). |
| I-X | = | Factor de Ajuste o Productividad. |

- V. Observar estrictamente el procedimiento establecido en los artículos 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94 y 95 de la Ley al llevar a cabo las visitas de inspección ordinarias y extraordinarias
- VI. Presentar ante su superior inmediato el reporte respectivo dentro de un plazo no mayor a las 24 horas siguientes a la expedición de la comisión u orden
- VII. Verificar que los vehículos concesionados o permitidos cuenten con la bitácora correspondiente debidamente autorizada por la Secretaría, en la que anotará las observaciones y, en su caso, las infracciones cometidas y
- VIII. Verificar que la prestación del servicio de transporte público y especializado de pasajeros cumpla con las disposiciones de la ley, de este Reglamento, el título de concesión o del permiso y demás ordenamientos legales⁷⁹.

En lo que se refiere a las infracciones y sanciones, independientemente de las que se puede hacer acreedor el transportista con respecto al Reglamento de Tránsito, este ordenamiento señala multas de 40 a 60 días de salario mínimo vigente cuando se cometan las siguientes conductas:

- I. "La interrupción del servicio público sin la previa autorización de la Secretaría
- II. No prestar de manera gratuita el servicio público cuando por causas de fuerza mayor de desastre o de seguridad pública así lo requiera la Secretaría
- III. No expedir el comprobante de pago al usuario
- IV. No proporcionar la información cuando así sea requerida por la Secretaría
- V. No tener vigente la póliza de seguro de responsabilidad civil
- VI. No contar con los asientos y espacios preferenciales para las personas con discapacidad
- VII. Cuando él o los vehículos concesionados o permitidos no se hubiesen presentado a la revista correspondiente o circular sin haberla acreditado

⁷⁹ *Ibid.*, Artículo 71.



- VIII. No llevar en lugar visible la tarifa autorizada
- IX. No cumplir con la especificaciones técnicas y de seguridad a que se refiere este Reglamento
- X. No conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para la prestación del servicio
- XI. No respetar los colores y cortes de pintura autorizados
- XII. Por no contar con el número progresivo y el de identificación de la ruta
- XIII. En el caso de los vehículos del servicio público transporte colectivo, carecer del equipo necesario para cobrar y recolectar la tarifa autorizada
- XIV. Operar bicicletas o motocicletas adaptadas en zonas o vialidades no autorizadas por la Secretaría
- XV. No contar, en el caso del servicio de transporte de pasajeros especializado escolar, con una persona que vigile y garantice la seguridad de los pasajeros
- XVI. Hacer base en lugares no autorizados
- XVII. No portar la licencia vigente o el gafete de identificación en lugar visible o el ejemplar de los Reglamentos de Tránsito y de este Reglamento
- XVIII. Transportar más pasajeros de los autorizados
- XIX. No contar con la bitácora correspondiente
- XX. No portar el uniforme autorizado por la Secretaría durante la prestación del servicio y
- XXI. Cualquier otra violación al Reglamento, a las condiciones establecidas en la concesión o permiso y a las demás disposiciones y acuerdos de la Secretaría y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de 40 a 60 días de salario mínimo⁸⁰.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En los casos de reincidencia, la Secretaría puede imponer una multa que oscilará entre el 50 y el 100 por ciento adicional de las cuantías señaladas, de acuerdo con la gravedad de la infracción, las circunstancias de ejecución y las condiciones del infractor. El infractor que cubra el importe de la multa dentro de los siguientes 5 días hábiles después de haber sido impuesta, tendrá derecho a que se le

⁸⁰ *Ibid.*, Artículo 72.

descuente el 50 por ciento del monto de la misma. Vencido este plazo, no procede ningún descuento.

2.4 El reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal del 23 de agosto de 1999⁸¹

El objeto de este ordenamiento es el de regular la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en el Distrito Federal denominado Taxi, en todas sus modalidades, sea cualesquiera el tipo de vehículo y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población, garantizando su prestación en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

En el *Capítulo III de los Usuarios* se recuperan los elementos presentes desde el primer Reglamento de esta modalidad los del siglo XIX e incluso los aportes del siglo XX con la debida actualización y modernización necesarias para responder a los tiempos actuales, pero sin perder la esencia primigenia que los caracterizaba al respeto y el trato amable del pasajero.

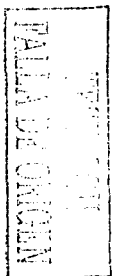
Así pues, en este apartado nos permitimos transcribir los puntos más importantes que integran este capítulo:

"Los Taxi-Operadores tienen la obligación de auxiliar en el ascenso, transportación y descenso, a los usuarios que padezcan alguna discapacidad temporal o permanente, personas de la tercera edad y mujeres en etapa de gestación o con menores en brazos. Las personas discapacitadas podrán transportarse en los taxis siempre y cuando sea posible, los aparatos o aditamentos para su movilidad, inclusive perros guía en el caso de invidentes, no obstruyendo la circulación.

"Cuando los Taxi-Operadores sean requeridos por varias personas al mismo tiempo para la prestación de un servicio, se atenderán a las siguientes normas de preferencia:

- I. "Personas que se encuentren más próximas en la acera correspondiente al sentido de circulación del vehículo
- II. Enfermos, personas con alguna discapacidad y de la tercera edad;
- III. Personas acompañadas de niños y mujeres en etapa de gestación y
- IV. En las bases de sitios, la preferencia estará determinada por el orden de llegada de los usuarios.

⁸¹ *Reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.



"Los Taxi-Operadores en todas sus modalidades, deben abstenerse de fumar en el interior de la unidad y portarán un cartel que prohíba fumar a los usuarios.

"A fin de garantizar la seguridad de los usuarios, cuando un pasajero haga la señal para detener un Taxi que circule con la bandera de disponibilidad, el Taxi-Operador deberá detener el vehículo en el lugar más próximo que sea apto para el ascenso, bajar la bandera o colocarla en posición de no disponible y activar el taxímetro al momento de poner en marcha la unidad.

"Al llegar al lugar de destino, el Taxi-Operador deberá poner el contador en punto muerto y, cumplido este requisito, indicará al pasajero el importe del servicio. Asimismo, deberá poner el taxímetro en punto muerto en el caso de que durante el servicio se produzca algún accidente o avería en el propio vehículo que lo interrumpa, o algún contratiempo imputable al Taxi-Operador.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"Si iniciado un servicio, el Taxi-Operador hubiera olvidado poner en marcha el taxímetro, será de su cargo exclusivo el importe devengado hasta el momento de advertir la falta, aunque fuese al finalizar el servicio, con exclusión del importe del banderazo, a no ser que el pasajero esté dispuesto a abonarle la cantidad que de común acuerdo convengan.

"El pago del importe del servicio lo efectuará el usuario en el momento en que finalice.

"Cuando los pasajeros abandonen momentáneamente el vehículo alquilado y los Taxi-Operadores deban esperar su regreso, podrán recabar de los mismos, a título de garantía, el importe del recorrido efectuado más media hora de espera, agotada la cual podrán considerarse desvinculados del servicio sin responsabilidad para ellos.

"En el caso de que el Taxi-Operador sea requerido para esperar a los pasajeros en lugares en los que el estacionamiento sea de duración limitada, podrá reclamar de éstos el importe del servicio efectuado, sin obligación de su parte de continuar la prestación del mismo.

"Los Taxi-Operadores procurarán traer consigo cambio suficiente para cobrar al usuario el importe marcado por el taxímetro. Si no dispusieran del necesario, colocarán el taxímetro en punto muerto, hasta en tanto puedan obtenerlo.

"En caso de avería o accidente que haga imposible la continuación del servicio, el usuario deberá satisfacer la cantidad que marque el taxímetro hasta el momento de la avería o accidente, descontando el importe del banderazo y si se trata de "Taxi Turístico, deberá abonar el importe proporcional hasta el punto donde haya quedado interrumpido el servicio.

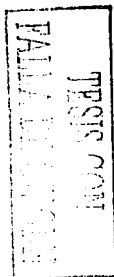
"Los concesionarios y Taxi-Operadores están obligados a proporcionar el servicio a toda persona que lo requiera; sólo serán causas justificadas para negarlo, las siguientes:

- I. "Ser solicitado para transportar un número de personas superior al de las plazas autorizadas para el vehículo
- II. Cuando cualquiera de los pasajeros se halle en estado de embriaguez manifiesta, o bajo el efecto de estupefacientes o psicotrópicos
- III. Cuando el atuendo de los viajeros y los bultos, equipaje o animales de los que sean portadores puedan, de forma manifiesta, ensuciar, deteriorar o causar daños al vehículo de alquiler
- IV. Cuando las maletas, equipaje o bultos que lleven los pasajeros, rebasen la capacidad de la cajuela o portamaletas
- V. Transporte de bultos o paquetes voluminosos, materiales inflamables o animales, que causen molestia o representen un riesgo para el conductor del vehículo o los propios usuarios
- VI. Cuando se ejecuten o hagan ejecutar, a bordo de los vehículos destinados para la prestación del servicio, actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los demás
- VII. Cuando se solicite el servicio en lugares distintos a los autorizados por la Secretaría y
- VIII. En general, cuando se pretenda que el servicio se proporcione contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias.

"Los Taxi-Operadores deberán seguir el itinerario indicado por el pasajero, siempre que pueda hacerse sin incumplir las normas de circulación. A falta de indicación expresa, deberán tomar el camino más corto en distancia y/o tiempo, previa indicación al pasajero.

"En las zonas de urbanización incompleta o deficiente, los Taxi-Operadores no estarán obligados a circular por vías manifiestamente intransitables, o que ofrezcan notorio peligro para la seguridad del vehículo o de los usuarios.

"Los objetos olvidados por los usuarios que hallare el Taxi-Operador los entregará el mismo día, o a más tardar dentro de las 24 horas posteriores al siguiente día hábil, en las oficinas de Información y Quejas que establezca el Instituto, o bien en el Servicio Público de Localización Telefónica del Distrito Federal, detallando las circunstancias del hallazgo y los datos necesarios para la ubicación de su propietario o legal poseedor.



"Los Taxi-Operadores están obligados a proporcionar al usuario, el boleto de viaje en el que se indiquen cuando menos los siguientes datos:

- I. "Placas de la Unidad
- II. Modalidad del Servicio
- III. Número de Taxímetro⁸²
- IV. Número de Licencia del Taxi Operador
- V. Importe exacto del Servicio
- VI. Folio del Boleto
- VII. Fecha y hora del Servicio y
- VIII. Número telefónico para quejas y sugerencias⁸³.

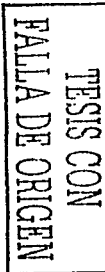
En materia de capacitación, los concesionarios del servicio público de Taxi deben mantener de forma anual y permanentemente capacitado a su personal, por lo que en los meses de enero y febrero las personas morales concesionadas deben presentar ante el Instituto del Taxi su programa de capacitación anual y los resultados de la aplicación del año anterior.

Los aspirantes a Taxi-Operador deben llevar los cursos que la Secretaría determine como requisito indispensable para la obtención de la licencia. En los cursos que se impartan por medio de los Centros de Estudio autorizados deben incluirse materias relacionadas con la geografía de la Ciudad de México, los centros de atracción turística y cultural, la ubicación de las principales dependencias y organismos de la administración pública local y federal, así como la ubicación del Poder Legislativo y Judicial Local y Federal, relaciones humanas y cortesía urbana, primeros auxilios y manejo a la defensiva, etcétera.

En lo que respecta a las concesiones para que los particulares puedan prestar el servicio público de taxi en el Distrito Federal, es necesario contar con la autorización correspondiente. Las concesiones para el servicio público de taxi no crean derechos reales ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorgan el derecho al uso, aprovechamiento y explotación del servicio, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan los ordenamientos legales aplicables.

⁸² Lo señalado en esta fracción no es aplicable a los Taxi-Operadores del servicio de Taxi Turístico.

⁸³ *Op.Cit., Reglamento taxi... Capítulo III. De los usuarios. Artículo 9 al 20.*



Ninguna persona física o moral puede tener más de cinco concesiones para la prestación del servicio público de taxi.

Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros se otorgan hasta por 20 años y pueden ser prorrogadas por un término igual al concedido, siempre y cuando prevalezcan las condiciones de operación del servicio y el concesionario haya cumplido satisfactoriamente con las condiciones del título concesión y observado la normatividad aplicable.

Para impulsar un servicio público de taxi moderno, que permita el desarrollo de los prestadores del mismo y la satisfacción de las necesidades de los usuarios en las mejores condiciones posibles, la Secretaría da asesoría para la integración y funcionamiento de sociedades mercantiles de transporte. Este tipo de empresas tienen un derecho preferente para el gravamen de las concesiones como la garantía de créditos para eficientar o renovar el equipo, infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, siempre que dichas concesiones formen parte del patrimonio de la persona moral.

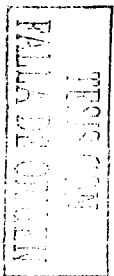
Los vehículos sólo pueden ser utilizados para la finalidad que determina su respectiva concesión, salvo autorización expresa de la Secretaría por tiempo limitado, por lo que queda prohibido su empleo para el transporte de mercancías o de animales, exceptuándose los bultos y equipaje que lleve el usuario, así como los animales domésticos que lleve consigo el pasajero, que en este último supuesto serán admitidos a criterio del conductor, salvo los perros de invidentes.

La complejidad urbana hace necesario incluir en este Reglamento la posibilidad de suscribir convenios para establecimiento del servicio de taxi metropolitano, con las entidades colindantes al Distrito Federal. Esto fundamentalmente por la disparidad en la tarifa autorizada entre entidades y que busca beneficiar al usuario que se traslada de una entidad a otra confundiendo en el cobro de la tarifa, además de evitar una competencia desleal y ruinosa entre taxistas de distintas entidades.

Uno de los mayores conflictos entre taxistas es la invasión de rutas de servicio, por lo que el reglamento prevé que los vehículos que presten el servicio en la modalidad de Taxi Libre no puedan recoger pasaje en lugares reservados a otras modalidades de taxi, únicamente en el ámbito de la Ciudad de México. Por su parte, los vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en las modalidades de Taxi de Sitio, Taxi Turístico y Taxi Radio, deben comenzar su servicio en las bases, terminales, centros de transferencia modal y demás áreas que, en su caso, les hayan sido asignadas.

Los concesionarios del servicio público de taxi están obligados a:

- I. "Efectuar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto



- II. Inscribirse en el Padrón Vehicular del Instituto del Taxi, conforme a lo dispuesto en este ordenamiento
- III. Verificar que los Taxi-Operadores porten visible al usuario, en el cristal anterior derecho, la licencia de conducir vigente que para tal efecto expida la Secretaría
- IV. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, siempre y cuando no se encuentre en alguno de los supuestos que prevé la Ley y el presente Reglamento
- V. Tener siempre vigente la póliza de seguro de responsabilidad civil, que garantice como mínimo, la indemnización por muerte o lesiones, así como la reparación de daños a usuarios y terceros en su persona y patrimonio
- VI. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y apropiado, y en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos y de seguridad se establezcan en los manuales autorizados
- VII. Verificar que los Taxi-Operadores porten el uniforme obligatorio, durante la prestación del servicio
- VIII. Dar un trato preferencial en el servicio, a las personas con discapacidad, de la tercera edad y mujeres en estado de gestación o con menores en brazos
- IX. Presentar los vehículos la revista física y documental ante el Instituto
- X. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos el número de matrícula, teléfonos de quejas, las tarifas autorizadas y no alterar su cobro
- XI. Capacitar al personal con el que se cuente para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros
- XII. No destinar los vehículos a otros fines distintos a la modalidad autorizada en el título de concesión, salvo disposición previa y temporal de la Secretaría
- XIII. Proporcionar a los Taxi-Operadores de los vehículos que ampara la concesión respectiva, la Ley, el Reglamento de Tránsito y este Reglamento

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- XIV. Presentar y ejecutar en los términos y condiciones prescritos sus programas de capacitación;
- XV. Elaborar y exhibir en los términos y condiciones establecidos, sus manuales de operación del servicio
- XVI. Enlazar sus servicios e instalaciones con las de otros, cuando el interés público así lo exija, a juicio de la Secretaría, sin que el enlace de los servicios genere una modificación tarifaria
- XVII. Contar con el equipamiento auxiliar de transporte que garantice la adecuada prestación del servicio y
- XVIII. Observar las disposiciones contenidas en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables que tengan injerencia en el servicio público de transporte individual de pasajeros⁸⁴.

Por su parte los Taxi-Operadores de los vehículos del servicio público de taxi están obligados a:

- I. "Tener vigente la licencia de conducir, del tipo y clasificación que para el efecto señale el Reglamento de Tránsito
- II. Portar en lugar visible al usuario, en el cristal anterior derecho, la licencia de conducir con sus datos generales, número de matrícula y el número telefónico de la oficina de quejas del Instituto
- III. Efectuar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, únicamente en los lugares autorizados
- IV. Utilizar durante la prestación del servicio, el uniforme que cumpla con los lineamientos establecidos por la Secretaría
- V. Portar en el vehículo un ejemplar de la Ley de Transporte del Distrito Federal, del Reglamento de Tránsito y de este Reglamento
- VI. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, dar un trato preferencial y auxiliar en el servicio a las personas de la tercera edad, mujeres en estado de gestación y personas con discapacidad, procurando su seguridad y comodidad
- VII. Mantener la unidad libre de adornos y aditamentos que distraigan, dificulten o impidan la movilidad del conductor y los usuarios, así como evitar leyendas o calcomanías, salvo las autorizadas por la Secretaría

⁸⁴ *Ibid.*, Artículo 67.



Informar al usuario sobre la obligación que tiene de utilizar el cinturón de seguridad como una norma establecida por este ordenamiento

- VIII. Informar al usuario sobre la obligación que tiene de utilizar el cinturón de seguridad como norma establecida por este ordenamiento
- IX. Cumplir con las disposiciones contenidas en otras leyes y reglamentos⁸⁵.

La capacidad de los vehículos destinados al servicio público de transporte individual de pasajeros previsto en la tarjeta de circulación, deberá ser estrictamente cumplida. Los concesionarios, así como los Taxi-Operadores del servicio público de transporte individual de pasajeros en sus diferentes modalidades, no deben efectuar reparación alguna de los vehículos en la vía pública, salvo en el caso de descomposturas durante la prestación del servicio; de igual manera no podrán permanecer temporalmente estacionados en lugares no autorizados, ni lavar los vehículos en las bases y sitios o en la vía pública.

Para la fácil identificación de los Taxi-Operadores deben vestir adecuadamente, cuidar su aspecto personal y portar el uniforme reglamentario que se integrará indistintamente por cualquiera de las siguientes combinaciones:

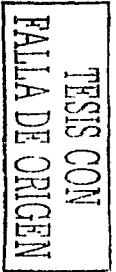
| PANTALÓN | CAMISA | ZAPATOS |
|----------|--------|---------|
| Negro | Blanca | Negro |
| Azul | Blanca | Negro |
| Café | Blanca | Negro |

Debiendo todos aquellos Taxi-Operadores que presten servicio en sitios y bases debidamente autorizados, utilizar el mismo tipo de uniforme y portar escudos o bordados en las camisas que los distingan de otros servicios similares.

Los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros deben contar obligatoriamente con la póliza de seguro, que cubra los riesgos conforme a lo establecido por la legislación vigente.

Además de los lineamientos y normas técnicas que establezca la Secretaría, los vehículos que presten el servicio público de taxi, deberán cumplir con los siguientes aditamentos y equipo:

- I. "Estar provistos de carrocería cerrada, con puertas de fácil acceso y perfectamente manejables para permitir el ascenso y descenso del usuario



⁸⁵ Ibid., Artículo 69.

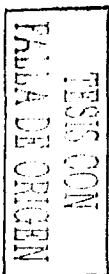
- II. Tanto en las puertas como en la parte posterior y anterior llevarán ventanillas en número suficiente para conseguir la mayor visibilidad, luminosidad y ventilación posibles, provistas de vidrios transparentes e inastillables. Las puertas estarán dotadas del mecanismo conveniente para accionar los cristales que debe haber en ellas
- III. El interior de los vehículos contará con el alumbrado eléctrico necesario que el conductor deberá activar en los servicios nocturnos, cuando suba o descienda el pasaje
- IV. El vehículo deberá contar con el respectivo cinturón de seguridad, tanto para el conductor como para los usuarios
- V. Estar provistos de un extintor de incendios y de un botiquín para primeros auxilios
- VI. Las dimensiones mínimas y las características del interior del vehículo y de los asientos, serán las precisas para proporcionar al usuario la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicio y
- VII. Los vehículos que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros en la modalidad de Taxis Libres, Taxi Metropolitano, Taxis de Sitio y Taxi Radio, deberán contar con taxímetro que permita la aplicación de las tarifas vigentes, debidamente precintado y verificado por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, situado en la parte delantera del interior de la carrocería, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y el precio, debiendo estar iluminado desde la puesta del sol⁸⁶.

Para verificar que se cumpla con lo anterior, todos los vehículos destinados al servicio son objeto de una revista vehicular anual que llevará a cabo el Instituto; los períodos y requisitos que deben cumplir los concesionarios, se publicarán en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. Los vehículos nuevos estarán exentos de este trámite durante los primeros tres años.

Los vehículos que prestan el servicio público de taxi deben llevar la carrocería con la cromática oficial y características que señale la Secretaría a efecto de facilitar su identificación y portar en el lugar de las puertas el logotipo que identifique su Registro en el Padrón del Instituto.

Para contratar y colocar anuncios publicitarios en los vehículos que prestan el servicio público de taxi, el titular de la concesión deberá obtener la autorización correspondiente ante la Secretaría, quien determinará el tipo de autorización y las características que deba reunir la publicidad, con el fin de lograr una uniformidad para los vehículos que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros,

⁸⁶ *Ibid.*, Artículo 78.



para evitar que la publicidad provoque confusión en el público usuario o en las autoridades reguladoras del servicio.

Al igual que el anterior Reglamento, la tarifa es una decisión del Jefe de Gobierno, quien toma en cuenta las solicitudes de aumento de tarifas y determina la conveniencia de su inclusión⁸⁷. La diferencia con respecto al servicio público de transporte público con itinerario fijo es que se debe dar un tiempo razonable para que los taxímetros puedan ser modificados para cobrar la nueva tarifa.

Por último, las sanciones por faltas al Reglamento están tasadas entre 5 y 30 salarios mínimos. Independientemente de las faltas que se pudiesen cometer a otros ordenamientos, como el Reglamento de Tránsito, la autoridad del Instituto puede sancionar por:

- I. Interrupción del Servicio sin autorización de la Secretaría;
- II. No prestar el servicio habiendo sido requerido para ello, en caso de desastre natural, contingencia ambiental o emergencia grave;
- III. No inscribirse en el Padrón del Instituto
- IV. No dar trato preferencial a las personas con discapacidad, de la tercera edad, niños y mujeres en estado de gravidez
- V. No prestar el servicio cuando se solicite en forma personal o vía telefónica
- VI. No portar la tarifa autorizada en lugar visible
- VII. No cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad los vehículos que prestan el servicio
- VIII. No conservar los vehículos en óptimas condiciones
- IX. No respetar la cromática oficial y los cortes de pintura autorizados
- X. No contar con el respectivo número de sitio y con el número progresivo, los Taxi de Sitio
- XI. Cuando realicen base en lugares no autorizados

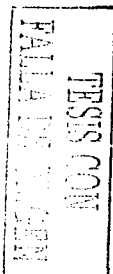
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁸⁷ Es interesante revisar el *Acuerdo por el que se determina el importe de las tarifas diferenciales aplicables al servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal, en sus diversas modalidades* del 31 de diciembre de 1999, pues en él se trata de combatir el rezago de las tarifas del sector y de otorgar tarifas diferentes para servicios diferentes, tales como la de: Taxi libre en vehículos de dos puertas; Taxi libre en vehículos de cuatro puertas; Taxi de sitio en vehículos con bases en vía pública; Taxi de sitio en vehículos con base en terminales de autobuses foráneos; y Taxi radio.

- XII. No portar la licencia vigente en el lugar señalado en el Reglamento
- XIII. Transportar más pasajeros de los autorizados
- XIV. No tener vigente la verificación del Taxímetro
- XV. No portar el uniforme
- XVI. Fumar en el interior del Taxi con pasaje a bordo
- XVII. No otorgar al usuario el boleto de viaje, que no contenga la cantidad del mismo o que carezca de los datos que señala el Reglamento
- XVIII. No notificar dentro del término que establece el Reglamento, las altas, bajas y modificaciones a los padrones, programas y manuales presentados por los concesionarios
- XIX. Recoger pasaje en vialidades no autorizadas para ello
- XX. Prestar el servicio en vehículos no autorizados por la Secretaría
- XXI. Prestar el servicio con el vehículo desaseado, en mal estado, sin copete, bandera o señalización correspondiente
- XXII. Alterar o modificar las tarifas autorizadas
- XXIII. No colocar el aviso de entrada en vigor de una nueva Tarifa en el término que señala el Reglamento
- XXIV. Prestar el Servicio en modalidad distinta a la autorizada por el Instituto
- XXV. No portar en el lugar de las puertas el logotipo que identifique su Registro en el Padrón del Instituto⁸⁸.

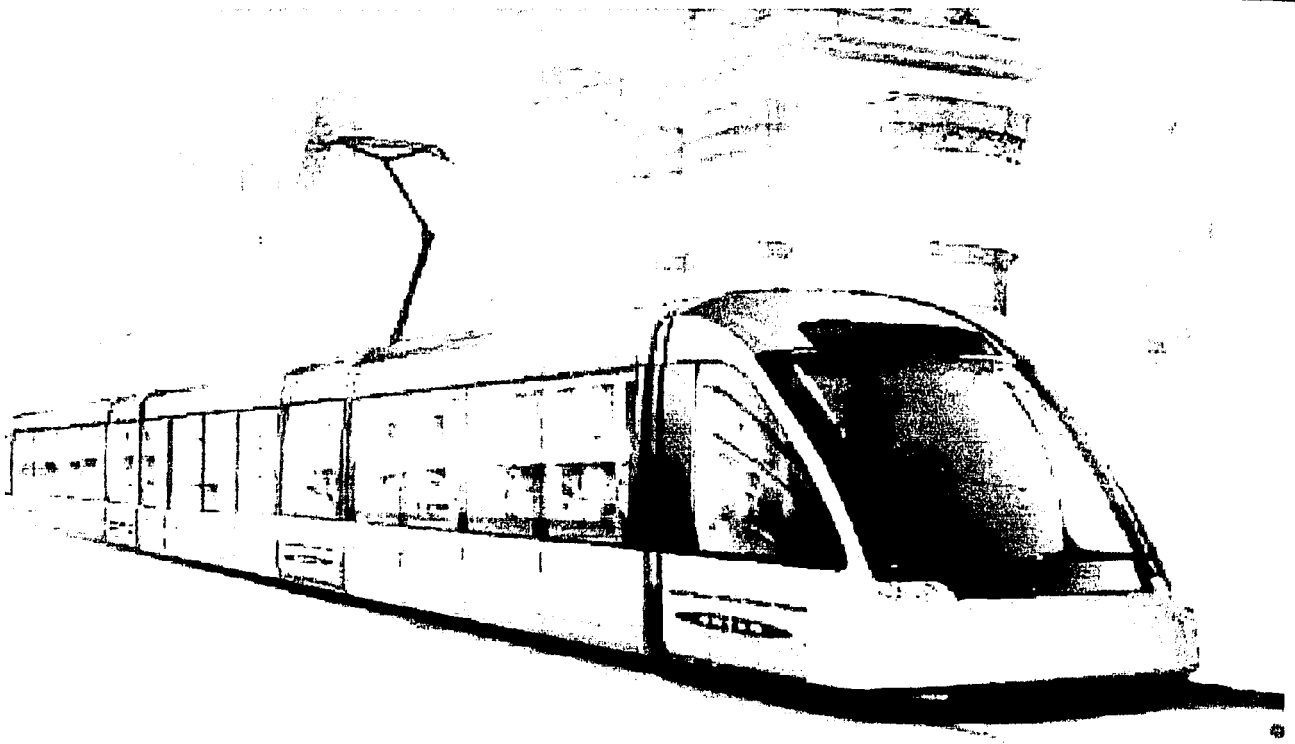
Un elemento recuperado de otros ordenamientos es que los concesionarios son obligados solidarios de las infracciones en las que incurran los conductores y el personal a su servicio.

⁸⁸ *Op. Cit.*, Reglamento taxi ... de agosto de 1999. Artículo 117.



Tercera Parte: La Secretaría de Transportes y Vialidad

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Capítulo 7

La Secretaría de Transportes y Vialidad:
Atribuciones y Estructura

361-A

CAPÍTULO 7

LA SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD: ATRIBUCIONES Y ESTRUCTURA

1. La Secretaría de Transportes y Vialidad

Esta sección está dedicada a exponer la estructura de la Secretaría de Transportes y Vialidad hasta finales del siglo XX. Si bien su vida ha sido muy corta, los cambios políticos de la última década influyeron de manera importante para la construcción y reconstrucción de su quehacer. Resalta en este proceso que la antigua Dirección General de Autotransporte Urbano es cuna de la acción administrativa del Estado en materia de transporte y el centro de los cambios realizados en la última década. La última reestructuración de la Secretaría en 1999, fue el paso obligado para dar a ésta la posición real de gobierno, que tíbiamente se le había conferido en un inicio.

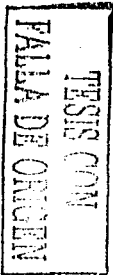
Para dimensionar lo antes expuesto, podemos afirmar que la Dirección General de Autotransporte Urbano era el paso obligado para acceder a posiciones más importantes en la estructura de la Secretaría de Protección y Vialidad. Llegó a desplegar tal fuerza que en la década de los 90 manejaba –incluso- los corralones. El primer paso para su desmantelamiento fue precisamente desvincularla de la Secretaría de Protección y Vialidad y ponerla bajo la responsabilidad de la Coordinación General de Transporte; el segundo fue desprenderle el control de los depósitos de vehículos (corralones), y por último la de 1999 la redistribución de sus atribuciones entre otros órganos de la Secretaría restándole fuerza al quitarle la responsabilidad del control vehicular particular, así como la expedición de licencias a particulares; trasladar la responsabilidad de la administración de los Centros de Transferencia Modal (paraderos) a otra área de la Secretaría, la desconcentración del personal y las oficinas de licencia y trámites vehiculares a las delegaciones políticas; la transferencia de la responsabilidad sobre las infracciones hacia la Secretaría de Finanzas y la Secretaría de Seguridad Pública; la centralización en manos de la oficina del Secretario del control vehicular; la centralización de las tareas de administración de los recursos públicos destinados a la Dirección General a manos del Secretario y la separación de los trámites entre taxistas sin itinerario fijo en un órgano desconcentrado con respecto a los taxistas colectivos en ruta.

Conforme a lo dispuesto en la *Ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal*, a la Secretaría de Transportes y Vialidad corresponde primordialmente el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte; control del autotransporte urbano; operación y control de las vialidades; y semaforización.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. "Formular y conducir la política y programas para el desarrollo del transporte de acuerdo a las necesidades del Distrito Federal
- II. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal
- III. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga
- IV. Llevar a cabo los estudios para determinar con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial
- V. Establecer, con base en los estudios pertinentes, las normas generales para que las Delegaciones puedan determinar la ubicación, construcción y el funcionamiento y tarifas de los estacionamientos públicos en su demarcación territorial, así como vigilar el cumplimiento de dicha normatividad
- VI. Estudiar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano, de carga y taxis, así como proponer al Jefe de Gobierno las modificaciones pertinentes
- VII. Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de las unidades de transporte de carga y pasajeros, revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos
- VIII. Establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, taxis y autobuses para autorizar las concesiones correspondientes
- IX. Determinar las rutas de penetración de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros suburbano y foráneo, precisar las rutas de penetración o de paso, así como los itinerarios para los vehículos de carga, otorgando las autorizaciones correspondientes
- X. Representar al Jefe de Gobierno, ante las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasajeros y de carga



- XI. Expedir la documentación para que los vehículos y sus conductores circulen, conforme a las leyes y reglamento vigentes
- XII. Fijar las medidas conducentes y autorizar, cuando procedan, las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, colectivo de empresas, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios
- XIII. Realizar estudios sobre la forma de optimizar el uso del equipo de transporte colectivo del sector, y con base en ellos, dictar y supervisar el cumplimiento de las normas que conduzcan a su mejor aprovechamiento
- XIV. Planear las obras de transporte y vialidad, formular los proyectos y la programación correspondientes y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas
- XV. Estudiar y dictaminar sobre las alternativas en la selección del equipamiento que deban adquirir las áreas dedicadas al servicio de transporte en el sector
- XVI. Proponer al Jefe de Gobierno las normas, políticas y medidas correspondientes, para apoyar el desarrollo de las entidades paraestatales cuya coordinación le sea encomendada
- XVII. Participar en la elaboración de los programas institucionales de las entidades paraestatales cuya coordinación le corresponda realizar, así como analizar, dictaminar y promover los ajustes que se requieran, en los ámbitos normativos, operativos y presupuestales
- XVIII. Emitir las políticas y normas de operación de los paraderos del servicio público de transporte de pasajeros
- XIX. Elaborar y actualizar la normatividad del señalamiento horizontal y vertical de la red vial, así como la de los dispositivos de control de tránsito y preparar los proyectos ejecutivos correspondientes
- XX. Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a la materia de ingeniería de tránsito
- XXI. Coordinar las actividades en materia de vialidad y transporte, con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con las entidades paraestatales cuya competencia y objeto se relacione con estas materias

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- XXII. Participar en los términos que señala el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y el Jefe de Gobierno en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la Federación, Estados y Municipios en las zonas conurbadas limítrofes en materia de transporte y vialidad y
- XXIII. Las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos¹.

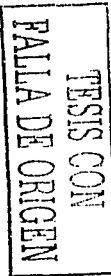
Además de las atribuciones anteriores, corresponde al titular de la Secretaría, y de manera general, atender las siguientes facultades expresadas en el Reglamento Interior de la administración pública del Distrito Federal:

- I. "Desempeñar las comisiones que el Jefe de Gobierno les encomiende y mantenerlo informado sobre el desarrollo de sus actividades
- II. Coordinarse entre sí, con el Oficial Mayor, con el Contralor General, con el Consejero Jurídico y de Servicios Legales, y con los titulares de los Órganos Desconcentrados y Entidades para el mejor desempeño de sus respectivas actividades
- III. Formular los anteproyectos de presupuesto que les correspondan
- IV. Elaborar y expedir su Manual Administrativo estableciendo las facultades de sus Unidades Administrativas y Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo, las cuales se entenderán delegadas
- V. Dictar medidas necesarias para el mejoramiento administrativo de las Unidades Administrativas y Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo a ellos adscritas y proponer al Jefe de Gobierno, la delegación de atribuciones distintas a las delegadas a través de este Reglamento y el Manual Administrativo correspondiente, en servidores públicos subalternos
- VI. Recibir en acuerdo ordinario a los servidores públicos responsables de las Unidades Administrativas y, en acuerdo extraordinario, a cualquier otro servidor público subalterno, así como conceder audiencia al público, de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- VII. Proporcionar la información, los datos o la cooperación técnica que les sean requeridos por las Dependencias o Entidades del Ejecutivo Federal, cuando así lo establezcan los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

¹ Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1998. Artículo 31.

- VIII. Hacer estudios sobre organización de las Unidades Administrativas y Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo a su cargo y proponer las medidas que procedan
- IX. Adscribir al personal de las Unidades Administrativas y Unidades de Apoyo Técnico-Operativo que de ellos dependan y cambiarlo de adscripción entre las mismas
- X. Vigilar que se cumpla estrictamente con las disposiciones jurídicas y administrativas, en todos los asuntos a ellos asignados
- XI. Proporcionar la información, los datos o la cooperación técnica que les sean requeridos por el Jefe de Gobierno y los titulares de las demás Dependencias, cuando así corresponda
- XII. Celebrar aquellos convenios y contratos que se relacionen directamente con el despacho de los asuntos encomendados a la Dependencia a su cargo y
- XIII. Las demás que le señalen las disposiciones jurídicas y administrativas o el Jefe de Gobierno².



También corresponde a la Secretaría de Transportes y Vialidad conforme a la *Ley de transportes del Distrito Federal*³:

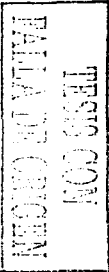
- I. "Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo del transporte público en el Distrito Federal
- II. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, garanticen la seguridad de los usuarios, peatones y los derechos de los permisionarios y concesionarios
- III. Realizar los estudios sobre la oferta y la demanda de servicio público de transporte dentro del periodo que determine el Reglamento
- IV. Elaborar y someter a aprobación del Jefe de Gobierno del Distrito Federal el Programa Integral de Transporte y Vialidad que deberá ajustarse a los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidos en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal y en el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana del Valle de México. La Secretaría dictará las medidas necesarias para garantizar el debido

² *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de agosto de 1999. Artículo 22.

³ Conforme al *Decreto que reforma, adiciona, deroga y modifica disposiciones de la Ley de Transportes del Distrito Federal* del 19 de mayo de 1999 en su artículo 7°.

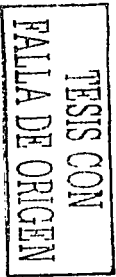
cumplimiento del Programa Integral de Transporte y para su actualización, acorde con las necesidades e infraestructura de la ciudad

- V. Regular, programar, orientar, organizar y en su caso modificar la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, conforme a lo prescrito en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables y de acuerdo a las necesidades de la ciudad
- VI. Promover, impulsar y fomentar los sistemas de transporte eléctrico, así como otros medios de transporte alterno utilizando los avances científicos y tecnológicos, y buscar la conservación y mantenimiento adecuado de los ya existentes
- VII. Impulsar el servicio público de transporte de pasajeros para personas con discapacidad, de la tercera edad y mujeres en periodo de gestación y fomentar la regularización del servicio privado y particular de transporte de este tipo de personas
- VIII. Desarrollar mecanismos que estimulen el uso racional del automóvil particular
- IX. Otorgar las concesiones, permisos, licencias y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con estricta sujeción a las disposiciones, procedimientos y políticas establecidas por el Gobierno de Distrito Federal
- X. Otorgar autorizaciones temporales para la prestación del servicio público de transporte, a personas físicas o morales no concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio, o que por causa de contingencia se requieran
- XI. Diseñar las vialidades necesarias y los dispositivos de control de tránsito, con base en los estudios integrales que para tal efecto se realicen
- XII. Coordinar las acciones, que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades competentes en relación con la prestación de los servicios público, privado y particular de transporte así como promover el uso de combustibles alternos
- XIII. Llevar a cabo los estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, así como para autorizar el establecimiento de nuevos

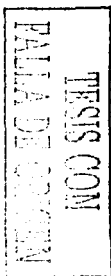


sistemas y rutas de transporte en el Distrito Federal, y las modificaciones de los actualmente existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Transporte del Distrito Federal, la opinión del Consejo Asesor de Transporte y en su caso, de las comisiones metropolitanas correspondientes

- XIV. Redistribuir, modificar y adecuar los itinerarios, rutas y recorridos, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la planeación del transporte
- XV. Dictar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin
- XVI. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente ley y sus reglamentos, en lo que se refiere a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y carga, excepto en materia de tránsito y vialidad
- XVII. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación, caducidad y revocación de las concesiones, permisos y autorizaciones, en los casos que conforme a la presente Ley y sus Reglamentos sea procedente
- XVIII. Constituir Comités Técnicos en materia de transporte y vialidad, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo
- XIX. Promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos la construcción de ciclopistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante
- XX. Instrumentar los programas y acciones necesarias con especial referencia a la población infantil, escolar, personas con discapacidad, de la tercera edad, y mujeres en periodo de gestación, que les faciliten el transporte y libre desplazamiento en las vialidades, coordinando la instalación de la infraestructura y señalamientos que se requieran para cumplir con dicho fin
- XXI. Instrumentar en coordinación con otras Dependencias, programas y campañas permanentes de educación vial y cortesía urbana, encaminados a mejorar las condiciones bajo las cuales se presta el servicio de transporte en el Distrito Federal, así como la prevención de

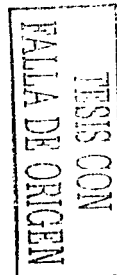


- accidentes a través de la formación de una conciencia social de los problemas viales y una cultura urbana en la población
- XXII. Promover en coordinación con las autoridades federales los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y en su caso, ampliar o restringir el tránsito en el Distrito Federal del transporte de pasajeros y de carga del servicio público federal, tomando en cuenta el impacto ambiental y el uso del suelo
- XXIII. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos que integran todas las modalidades del transporte en el Distrito Federal; concesiones, permisos; autorizaciones; licencias de conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones relacionados con los permisos y concesiones de transporte, y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría
- XXIV. Regular la publicidad en los vehículos de transporte en el Distrito Federal, de conformidad a la presente ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- XXV. Realizar la inspección, verificación y vigilancia de los servicios de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal, imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia y substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación y rescisión de los permisos y concesiones, cuando proceda conforme a la ley y disposiciones reglamentarias
- XXVI. Determinar con base en los estudios correspondientes, las características y especificaciones técnicas de las unidades, parque vehicular e infraestructura de los servicios de transporte de carga y pasajeros en el Distrito Federal
- XXVII. Calificar y determinar la representatividad de los concesionarios o permisionarios, en los casos en que exista controversia respecto a la titularidad de los derechos derivados de las autorizaciones, permisos o concesiones, así como del equipamiento auxiliar, a fin de que el servicio público de transporte de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida
- XXVIII. Regular el establecimiento, operación y funcionamiento de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros
- XXIX. Proponer al Jefe de Gobierno, con base en los estudios correspondientes y con las disposiciones jurídicas y administrativas



aplicables, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros

- XXX. Denunciar ante la autoridad correspondiente, cuando se presume la comisión de un delito en materia de servicio público de transporte de pasajeros y de carga, así como constituirse en coadyuvante del Ministerio Público
- XXXI. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, efficientar y regular el transporte de pasajeros y de carga y en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la administración pública del Distrito Federal para este propósito y
- XXXII. Aquellas que con el carácter de delegables le otorgue el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y las demás que le confieran la Ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables".



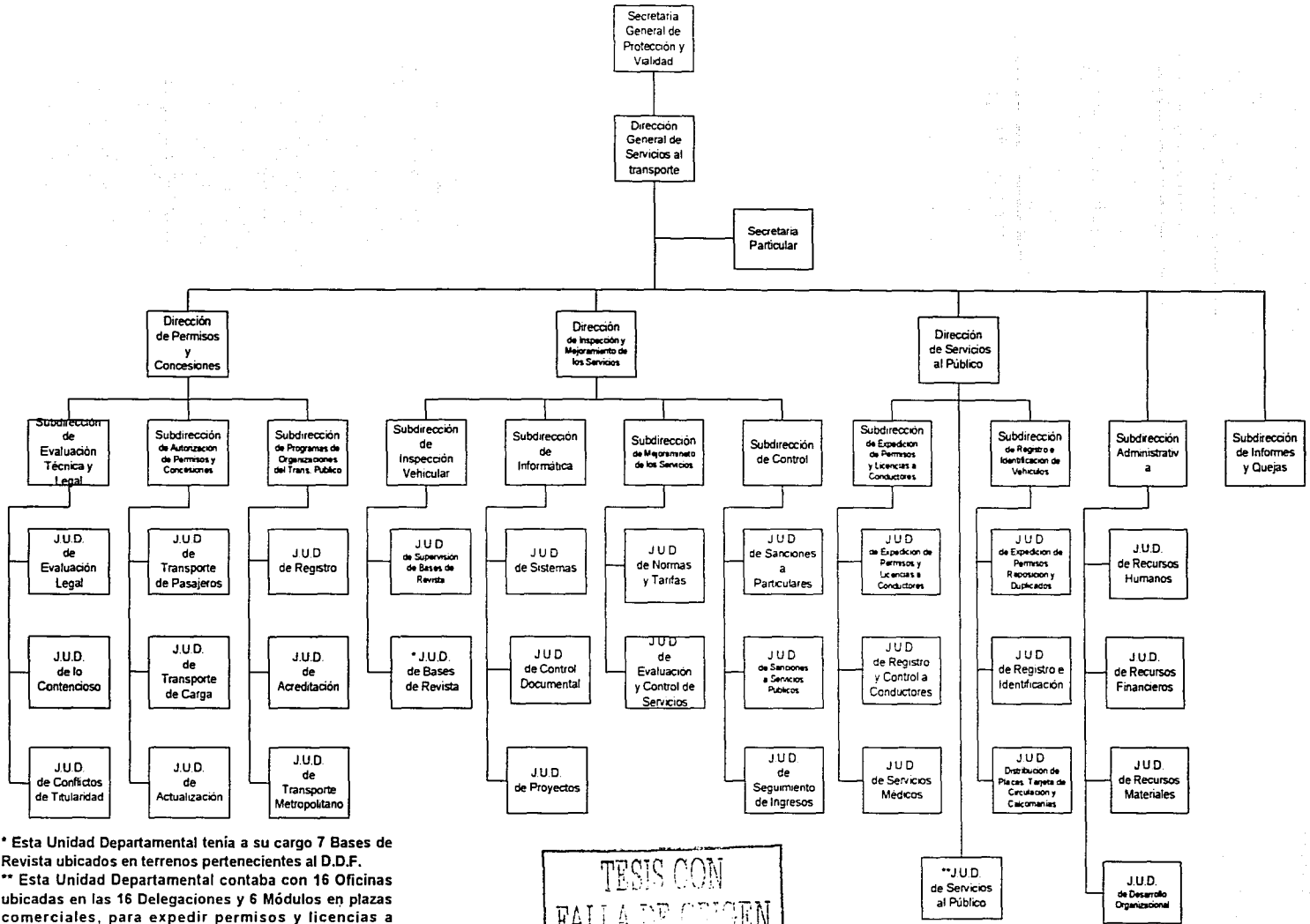
Conforme a su estructura orgánica, corresponde a la Secretaría de Transportes y Vialidad (Ver figura 6) las Direcciones Generales de Transportes; Planeación y Vialidad; y Regulación al Transporte. Asimismo se le adscribió el Órgano Desconcentrado denominado Instituto del Taxi del Distrito Federal. Debido a la reestructuración de la Secretaría en 1999, comenzaremos por explicar primero cuáles eran las atribuciones de estas unidades antes de su modificación, y luego daremos paso a exponer cómo quedaron funcionando hasta fines del siglo XX.

1.2 La Dirección General de Transporte

El antecedente de esta Dirección General se encuentran en la Dirección General de Servicios al Transporte (Ver figura 5) a la que se le asignaron las siguientes facultades:

- I. "Otorgar y cancelar las autorizaciones para el funcionamiento de sitios y terminales de servicio público, tanto de pasajeros como de carga
- II. Implementar sistemas de control de los sitios y bases de transporte de carga y pasajeros
- III. Autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de los servicios de autotransporte de pasajeros y de carga fijando la frecuencia y los horarios de los mismos
- IV. Expedir placas, tarjetas de circulación, licencias para conducir y toda aquella documentación necesaria para que los vehículos públicos y

**Dirección General de Servicios al Transporte
(Organigrama 1996)**



* Esta Unidad Departamental tenía a su cargo 7 Bases de Revista ubicados en terrenos pertenecientes al D.D.F.

** Esta Unidad Departamental contaba con 16 Oficinas ubicadas en las 16 Delegaciones y 6 Módulos en plazas comerciales, para expedir permisos y licencias a conductores.

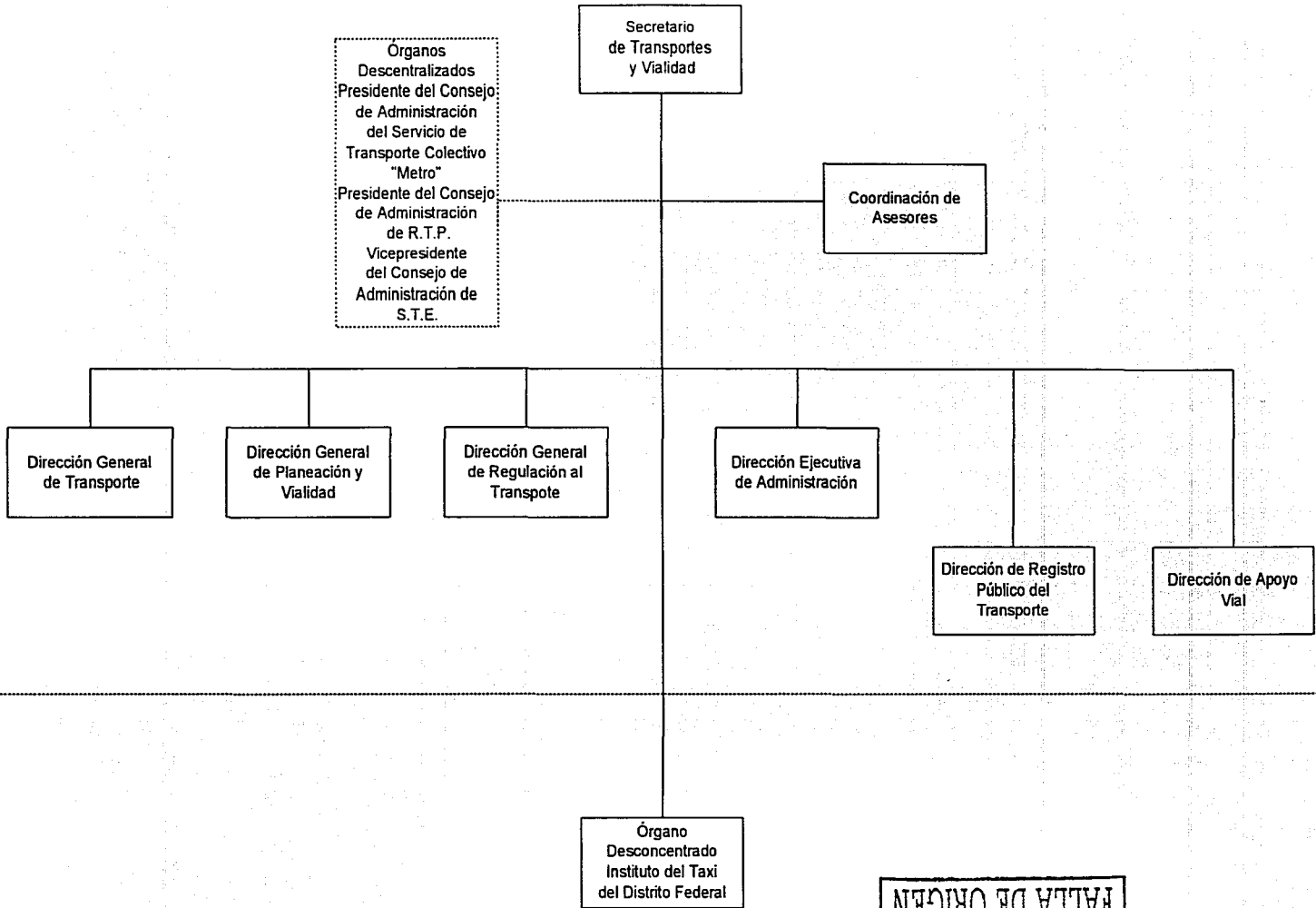
**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Fuente: Dirección General de Servicios al Transporte
Manual Administrativo de la D.G.S.T., México D.F.,
Mimeo 1996.

Figura N° 5

Secretaría de Transportes y Vialidad (Organigrama 2000)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad. *Manual de Organización y Procedimientos*, México D.F., mimeo 2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

FALLA DE ORIGEN
TESIS CON

Figura N° 6

371

- V. privados, y los conductores de los mismos, circulen conforme a las normas señaladas en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal
- VI. Coordinar y solicitar información a las áreas respectivas sobre la expedición de permisos y licencias de manejo, placas, duplicados, reposición de tarjetas de circulación y calcomanías
- VII. Expedir y cancelar las autorizaciones para el funcionamiento de sitios y bases de transporte de pasajeros y de carga
- VIII. Autorizar la sustitución de unidades del transporte público de pasajeros y de carga
- IX. Aplicar las normas y políticas administrativas para la operación de los paraderos
- X. Inspeccionar la prestación de servicios de autotransporte público y privado
- XI. Aplicar las sanciones previstas en los Reglamentos de Transporte de Carga y Servicio Público de Pasajeros del Distrito Federal y
- XII. Sistematizar y actualizar el padrón vehicular de los transportes matriculados en el Distrito Federal en sus diferentes tipos y modalidades⁴.

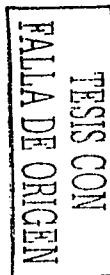
Con la publicación del Reglamento Interior de la Administración Pública de agosto de 1999 una serie de facultades fueron transferidas a otras unidades administrativas de la propia Secretaría dando paso al fortalecimiento y mejor distribución de las responsabilidades y cargas de trabajo entre toda la estructura de la Secretaría. Las atribuciones otorgadas a la Dirección General de Transporte son:

- I. "Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo del transporte público de pasajeros, privado y de carga, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar del transporte en el Distrito Federal
- II. Tramitar la expedición de las concesiones, permisos, licencias y autorizaciones relacionadas con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, privado y de carga previstas en la Ley del Transporte del Distrito Federal y las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con estricta sujeción a las disposiciones, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública

⁴ Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Diario Oficial del 15 de septiembre de 1995. Artículo 60.



- III. Dictaminar y autorizar los proyectos para la prestación del servicio público de transporte, con base en los lineamientos que fije la normatividad correspondiente
- IV. Programar, orientar, organizar y en su caso modificar la prestación del servicio público del transporte de pasajeros, privado y de carga, conforme a lo previsto en la Ley de Transporte del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- V. Redistribuir, modificar y adecuar los itinerarios, recorridos y rutas locales y de penetración urbana y suburbana, sitios, bases de servicio, de carga en congruencia con las políticas, programas y normas establecidas en la materia
- VI. Dictar y ejecutar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, privado y de carga, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin
- VII. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, en lo que se refiere a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, privado y de carga
- VIII. Realizar la inspección, verificación y vigilancia de los servicios de transporte público de pasajeros, privado y de carga, e imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia y substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, renovación, caducidad, cancelación y rescisión de los permisos y concesiones, cuando proceda conforme a la Ley de Transporte del Distrito Federal y las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- IX. Calificar y determinar la representatividad de los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte de pasajeros, privado y de carga, en los casos en que exista controversia respecto a la titularidad de los derechos derivados de las autorizaciones, permisos o concesiones, así como del equipamiento auxiliar, a fin de garantizar la prestación del servicio
- X. Establecer la coordinación con las autoridades correspondientes, para determinar los cursos y programas de capacitación para concesionarios, permisionarios y operadores del servicio público de transporte de pasajeros, privado y de carga



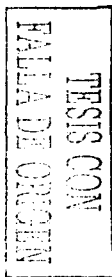
- XI. Impulsar el desarrollo del transporte escolar, de personal y de turismo y todos aquellos sistemas de transporte que eviten la saturación de las vialidades y protejan el medio ambiente
- XII. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos de transporte de pasajeros, privado y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, garanticen la seguridad de los usuarios y peatones y los derechos de los permisionarios y concesionarios y
- XIII. Adoptar las medidas que tiendan a optimizar y satisfacer el transporte de pasajeros, privado y de carga y en su caso, coordinarse con las Dependencias y Entidades para este propósito"⁵. (Ver figura 6.1)

1.3 Dirección General de Planeación y Vialidad

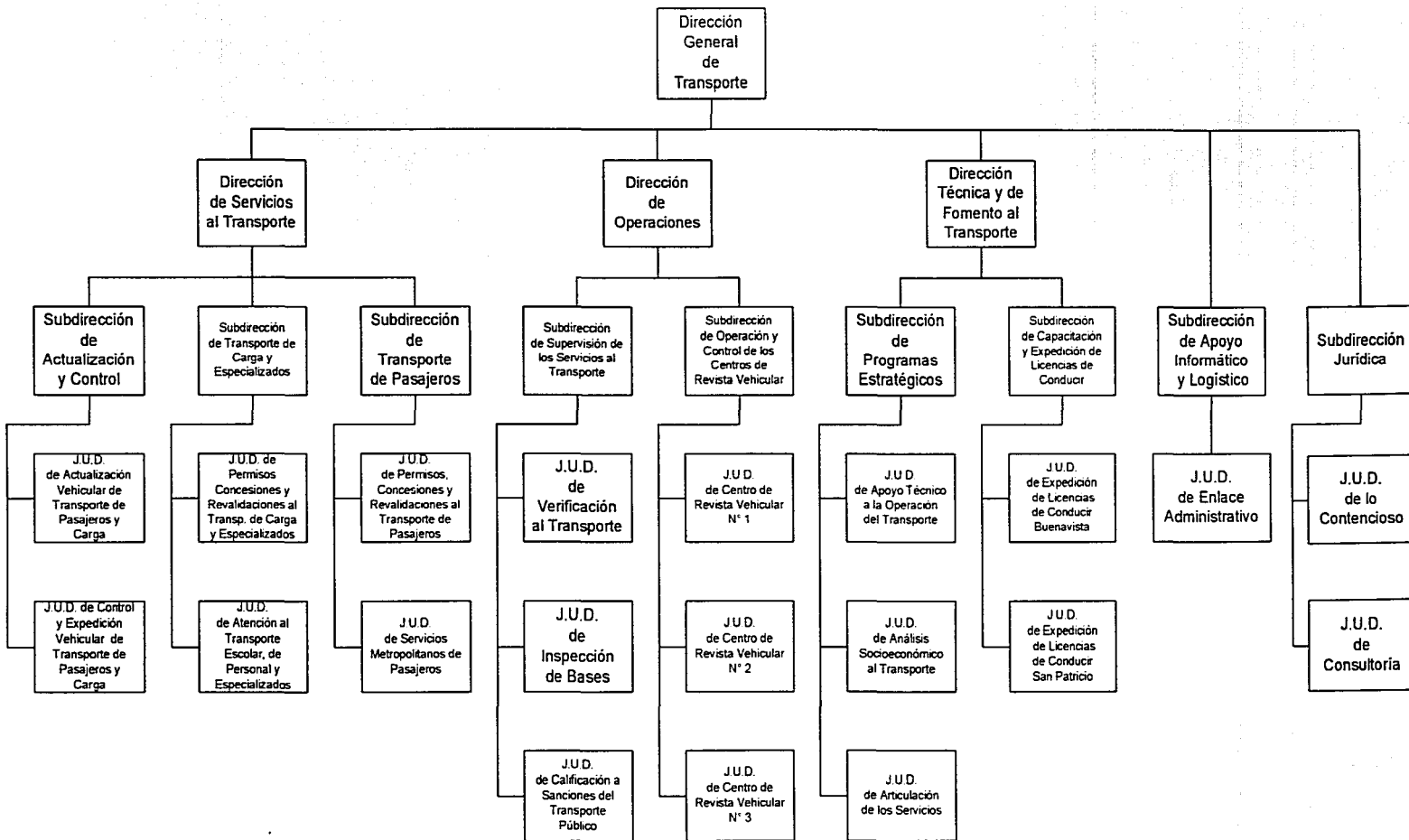
Le antecede a esta Dirección General la Dirección General de Planeación y Proyectos de Transporte y Vialidad, la cual tenía las siguientes atribuciones:

- I. "Identificar la problemática del Sistema de Transporte y la Vialidad del Distrito Federal
- II. Realizar estudios y proyectos en materia de fomento para el transporte y vialidad
- III. Formular las políticas para el desarrollo del transporte y vialidad
- IV. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal
- V. Programar las acciones que habrán de normar el desempeño actual y futuro del Sistema de Transporte y Vialidad
- VI. Coordinar el desarrollo de estudios y proyectos que se realicen para la Secretaría de Transportes y Vialidad y difundir la información que generen
- VII. Concertar con instituciones públicas y privadas la realización de programas, proyectos o acciones de transporte y difundir la información que generen
- VIII. Diseñar la implantación de las rutas de penetración o de paso de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros, suburbanos y foráneos y los itinerarios para los vehículos de carga

⁵ Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 11 de agosto de 1999. Artículo 89.



Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección General de Transporte
 (Organigrama 2000)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
 Manual de Organización y Procedimientos de la Dirección General de Transporte, México D.F., mimeo 2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

FALTA DE ORIGEN
 TESIS CON

Figura N° 6.1

375

- IX. Promover la adopción de diversas tecnologías que a nivel nacional e internacional se dan en la aplicación de los vehículos, mobiliario, señalización y equipos para desarrollar los estudios y proyectos ejecutivos de transporte y vialidad y
- X. Elaborar en coordinación con los órganos desconcentrados los planes y programas aplicables a cada uno de ellos⁶.

Con la publicación del Reglamento Interior de la Administración Pública de agosto de 1999 le corresponde a la Dirección General de Planeación y Vialidad las siguientes atribuciones:

- I. "Formular las políticas para el desarrollo del transporte y la vialidad de conformidad con los estudios y proyectos que en materia de reordenamiento, fomento y promoción lleve a cabo el sector
- II. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, así como el programa regulador correspondiente
- III. Realizar los estudios y proyectos estratégicos del transporte y la vialidad del Distrito Federal en congruencia con las políticas de desarrollo urbano
- IV. Establecer los mecanismos de coordinación con instituciones públicas y privadas para la integración de instrumentos tendientes al desarrollo del transporte y la vialidad
- V. Diseñar e implementar las rutas de penetración o de paso de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y foráneos, y los itinerarios para los vehículos de carga
- VI. Promover la aplicación de nuevas tecnologías en los vehículos, mobiliario, señalización y equipamiento del transporte y la vialidad
- VII. Proyectar y establecer la normatividad para la operación de los centros de transferencia modal, así como propiciar los mecanismos de coordinación interinstitucional
- VIII. Constituir Comités Técnicos en materia de transporte y vialidad
- IX. Establecer las normas generales para que los Órganos Político-Administrativos determinen la ubicación, construcción y funcionamiento de estacionamientos y parquímetros, así como vigilar el cumplimiento de dicha normatividad

⁶ *Op.Cit., Reglamento Interior...* . Del 15 de septiembre de 1995. Artículo 58.



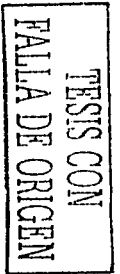
- X. Elaborar y actualizar la normatividad del señalamiento horizontal y vertical de la red vial, así como los dispositivos tecnológicos de control de tránsito y preparar los proyectos ejecutivos correspondientes y
- XI. Diseñar y supervisar la instalación del equipamiento, mobiliario urbano y control de tránsito que proteja al peatón en las vialidades⁷.

Para llevar a cabo estas funciones contaba con la estructura orgánica administrativa presentada en (Figura 6.2).

1.4 Dirección General de Regulación al Transporte

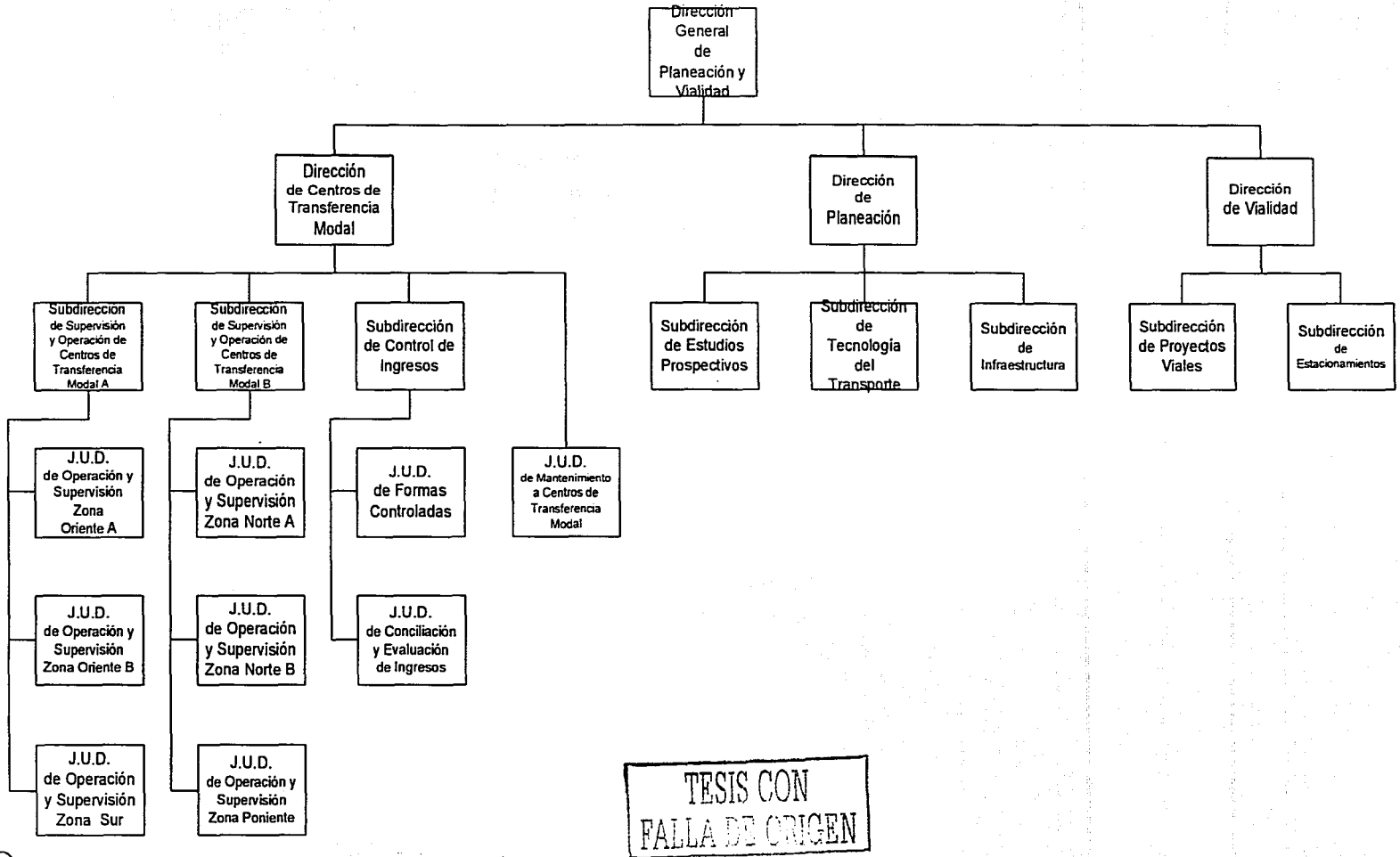
A esta Dirección General le antecede la Dirección General de Normatividad y Evaluación del Transporte y Vialidad que tenía las siguientes atribuciones:

- I. Evaluar el cumplimiento de las políticas y programas para el desarrollo del transporte
- II. Definir las normas para la localización de sitios de transporte público
- III. Establecer las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano para que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial
- IV. Establecer las normas y tarifas para el funcionamiento de los estacionamientos públicos
- V. Actualizar las tarifas para autobuses del servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano, de carga y taxis, así como proponer las modificaciones pertinentes
- VI. Vigilar e inspeccionar la observancia de las tarifas de los estacionamientos públicos, así como aplicar las sanciones que se establecen en los ordenamientos correspondientes
- VII. Dictar normas y evaluar su cumplimiento sobre el uso del equipo de transporte colectivo del sector
- VIII. Evaluar los diferentes modos de transporte, tanto estatales como privados
- IX. Atender las demandas ciudadanas respecto a la calidad del servicio de transporte y de vialidad



⁷ Op. Cit., *Reglamento Interior...* . Del 11 de agosto de 1999 Artículo 90.

Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección General de Planeación y Vialidad
 (Organigrama 2000)

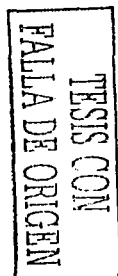


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- X. Diseñar y coordinar el uso de instrumentos de peaje multimodales y
- XI. Regular la publicidad en el transporte público⁸.

Con la publicación del Reglamento Interior de la Administración Pública de agosto de 1999 le corresponde a la Dirección General de Regulación al Transporte las siguientes atribuciones:

- I. "Evaluar el cumplimiento de las políticas y programas para el desarrollo del transporte
- II. Expedir las normas técnicas y operacionales de los modos de transporte urbano, así como de la infraestructura y equipamiento auxiliar del transporte y evaluar su cumplimiento
- III. Realizar los estudios pertinentes para establecer las normas generales a que se sujetarán los Órganos Político-Administrativos para determinar la ubicación, construcción, funcionamiento y tarifas de los estacionamientos públicos así como llevar el registro de los mismos
- IV. Sistematizar y actualizar el padrón vehicular y de licencias de conducir de servicio particular
- V. Evaluar la aplicación y eficiencia del marco regulatorio del transporte y mantenerlo actualizado
- VI. Determinar los criterios para la actualización de las tarifas del servicio público de transporte
- VII. Realizar los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de incrementar concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros, sitios o bases de servicios de transporte de carga
- VIII. Elaborar los proyectos de declaratorias de necesidad para el otorgamiento de concesiones en los términos de la Ley de Transporte del Distrito Federal
- IX. Elaborar el proyecto de las bases para el otorgamiento de concesiones bajo invitación restringida o por licitación pública, de conformidad con lo establecido en la Ley de Transporte del Distrito Federal
- X. Fungir como Secretario Técnico del Comité Adjudicador de Concesiones



⁸ *Op.Cit., Reglamento Interior...* Del 15 de septiembre de 1995. Artículo 59.

- XI. Normar la instrumentación de sistemas de peaje multimodal; regular, autorizar e inspeccionar la publicidad en el servicio de transporte, así como imponer las sanciones en caso de incumplimiento, de acuerdo con la normatividad correspondiente
- XII. Regular el otorgamiento y coordinar la expedición de placas, tarjetas de circulación, licencias para conducir y toda aquella documentación necesaria para que los vehículos de servicio particular y los conductores de los mismos, circulen conforme a las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables y
- XIII. Establecer un sistema de información sobre la regulación del transporte⁹.

Para llevar a cabo estas funciones contaba con la siguiente estructura orgánica administrativa. (Ver figura 6.3).

1.5 Dirección Ejecutiva de Administración¹⁰

Adscrita directamente a la oficina del Secretario se encuentra la Dirección Ejecutiva de Administración, la Dirección de Registro Público del Transporte y la Dirección de Apoyo Vial, con las siguientes funciones:

La Dirección Ejecutiva de Administración dependía directamente del Secretario de Transportes y Vialidad, haciéndose cargo del manejo financiero y administrativo del presupuesto asignado a la Secretaría y a las Direcciones Generales antes descritas. Para llevar a cabo estas funciones contaba con la siguiente estructura orgánica administrativa. (Ver figura 6.4).

1.6 Dirección de Registro Público del Transporte¹¹

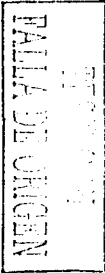
Esta área fue creada en septiembre de 1999, siendo sus principales atribuciones:

- I. "Registrar, de acuerdo con la Ley de Transporte del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, lo concerniente al registro de concesiones; permisos; autorizaciones; licencias de conducir; registro de representantes legales; mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y permisionarios; registro de vehículos matriculados en el Distrito Federal; de infracciones, sanciones y delitos; y las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría

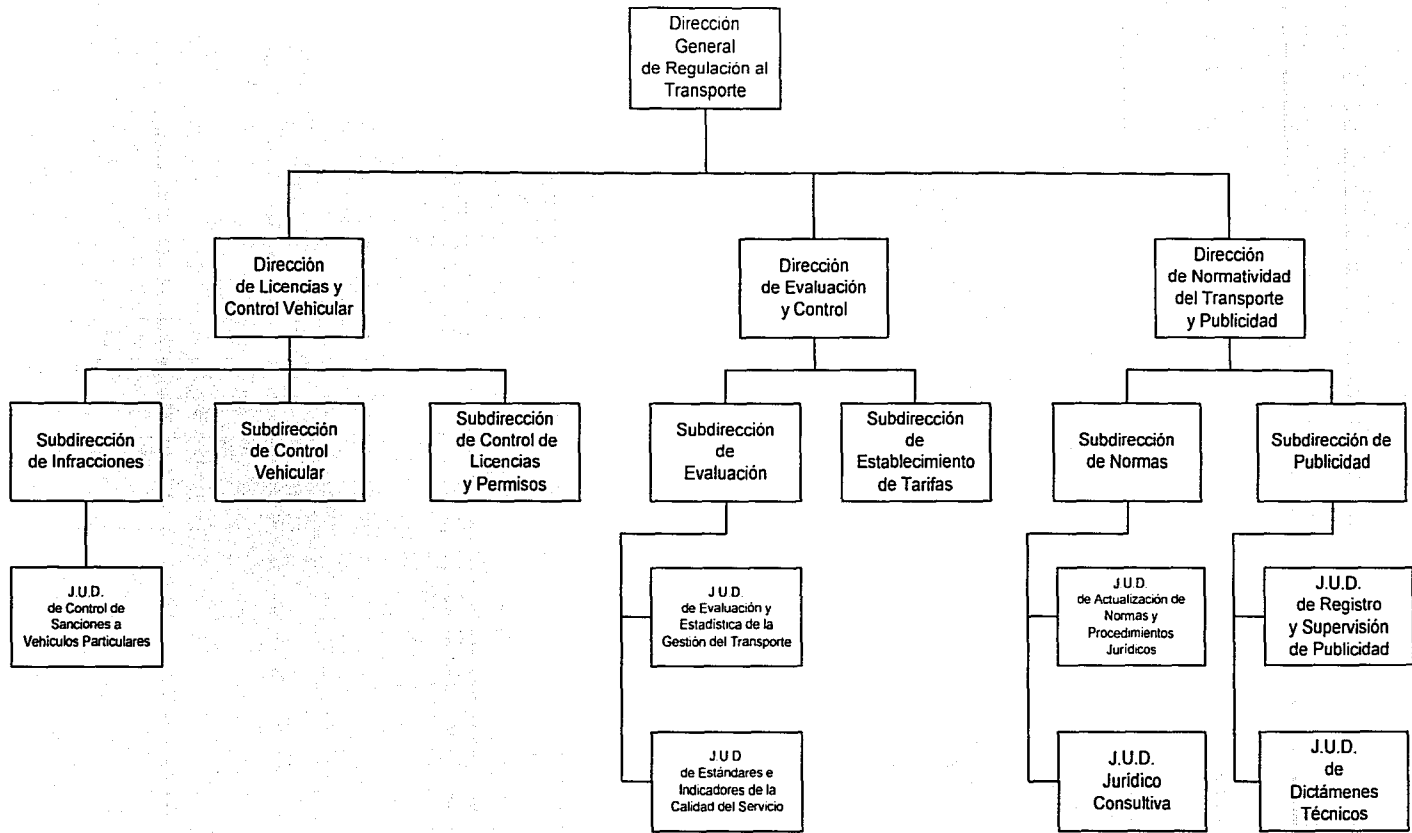
⁹ *Op. Cit., Reglamento Interior...* del 11 de agosto de 1999 Artículo 91.

¹⁰ Secretaría de Transportes y Vialidad. *Manual de Organización y Procedimientos*. Mimeo 2000.

¹¹ Secretaría de Transportes y Vialidad. *Manual de Organización y Procedimientos Administrativos de la Dirección de Registro Público del Transporte*. Mimeo 2000.



Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección General de Regulación al Transporte
 (Organigrama 2000)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
 Manual de Organización y Procedimientos de la
 Dirección General de Regulación al Transporte,
 México D.F., mimeo 2000.

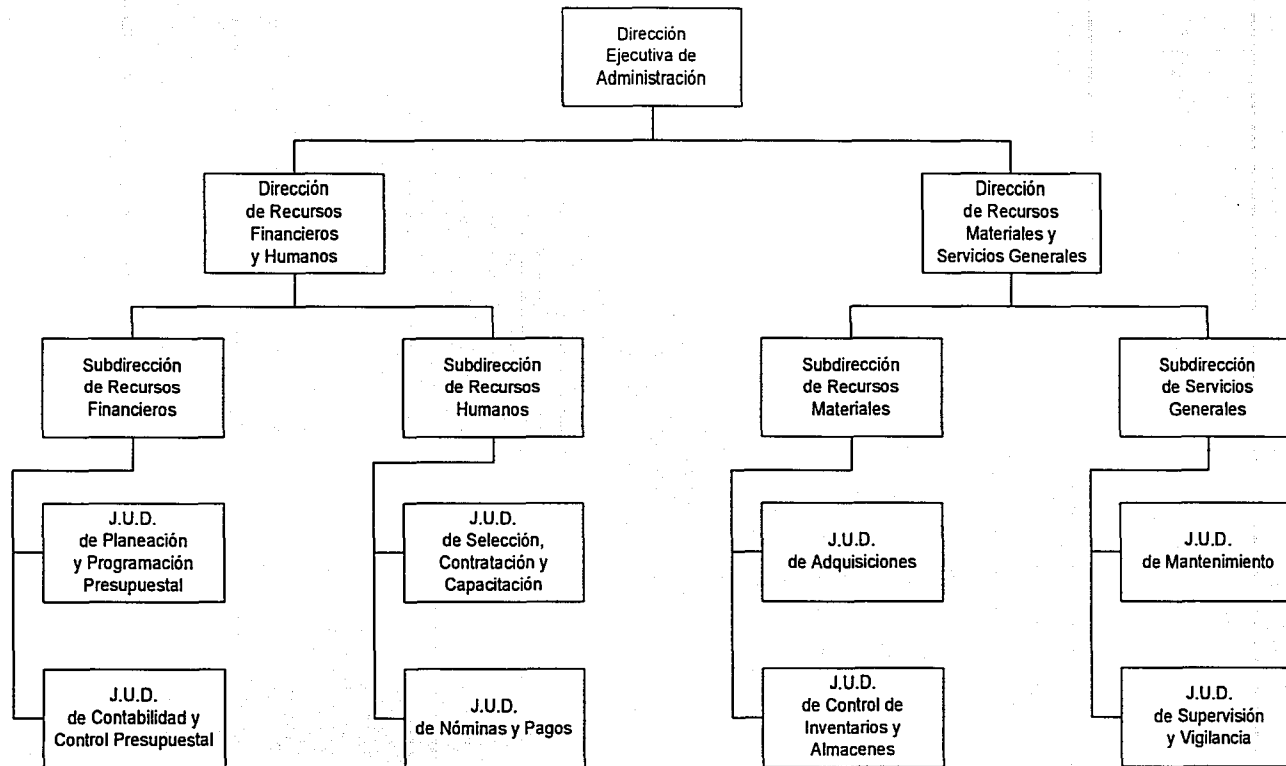
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

FALTA DE ORIGEN
 TESIS CON

Figura N° 6.3

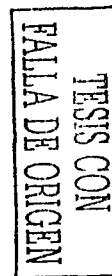
381

Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección Ejecutiva de Administración
(Organigrama 2000)



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- II. Sistematizar y actualizar el registro del parque vehicular en sus diversas modalidades de transporte público, privado y particular, siendo su titular el depositario de la fe pública y registral de los actos jurídicos relacionados con los mismos, quien dará información a solicitud formal y por escrito a las autoridades competentes, así como a particulares de concesiones
- III. Sistematizar y actualizar el sistema de expedición de licencias de conducir, licencias tarjetón y permisos
- IV. Instrumentar y sistematizar el registro y padrón de peritos o técnicos en materia de transporte en el Distrito Federal
- V. Instrumentar y sistematizar el padrón de gestores, tramitadores, representantes o mandatarios ante la Secretaría
- VI. Administrar la base de datos de infracciones en el padrón vehicular, para atender a los requerimientos de información de las dependencias involucradas, Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Finanzas, Secretaría de Medio Ambiente y Procuraduría de Justicia del Distrito Federal



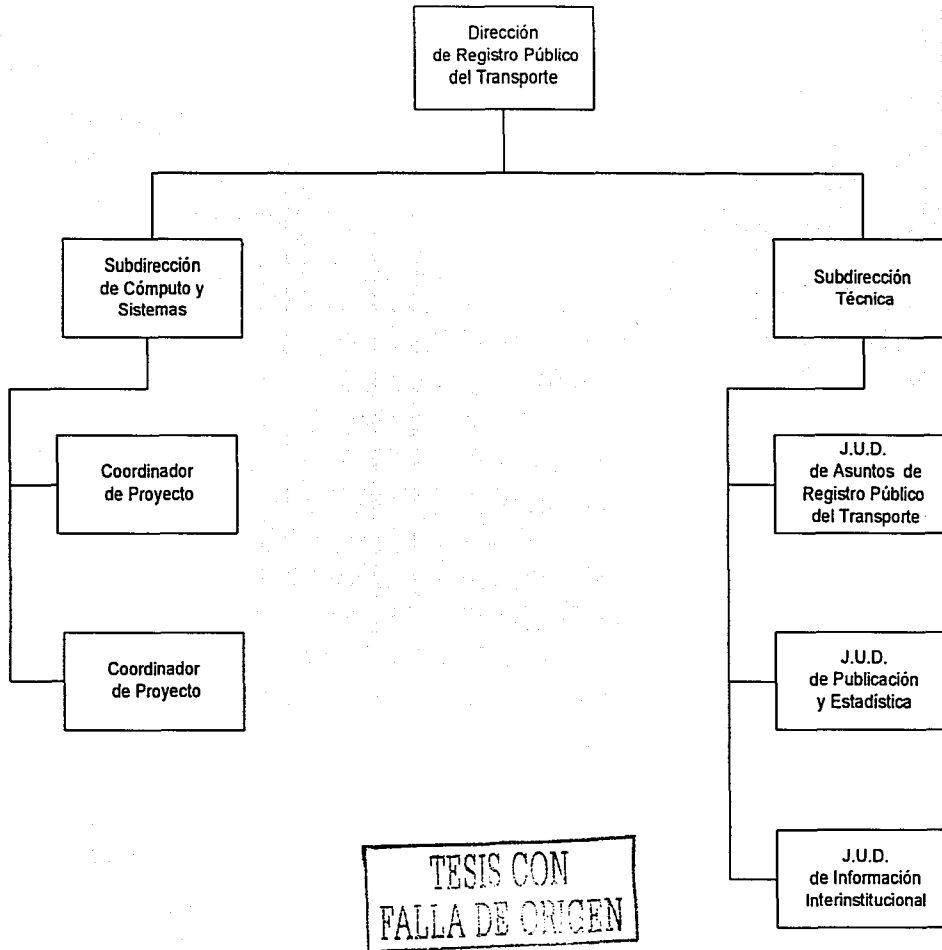
Para llevar a cabo estas funciones contaba con la siguiente estructura orgánica administrativa. (Ver figura 6.5).

1.7 Dirección de Auxilio Vial ¹²

El Gobierno del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad, estructuró y puso en operación un programa denominado "Apoyo Vial" desde 1996, el cual consiste en proporcionar a la ciudadanía, entre otros, los siguientes servicios: asesorar a los automovilistas sobre las mejores rutas para un desplazamiento más rápido y eficaz; asesorar a los peatones sobre el medio de transporte más conveniente para su traslado e información vial y de carácter general y turístico; prestar primeros auxilios mecánicos en caso de descomposturas menores; atención a solicitudes de servicio de grúas; información vial al público en general; y atención a solicitudes de apoyo de servicios y/o de atención de los cuerpos de emergencia.

¹² La estructura de la Dirección de Auxilio Vial se autorizó en marzo de 1996, de acuerdo al Dictamen No. 039/96 emitido por la Dirección General de Modernización Administrativa de la Oficialía Mayor del entonces Departamento del Distrito Federal, con un Director, dos Subdirectores y siete Jefes de Unidad Departamental. Con el fin de cumplir con las actividades asignadas al Programa de Apoyo Vial, fue necesario incrementar la plantilla operativa de la Secretaría de Transportes y Vialidad, por lo cual el Oficial Mayor autorizó 220 plazas, según oficio No. OM/0627/97, apoyado en el dictamen No. 015/97 de marzo de 1997, con vigencia a partir del 1 de marzo de 1997.

Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección de Registro Público del Transporte
(Organigrama 2000)

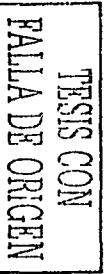


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

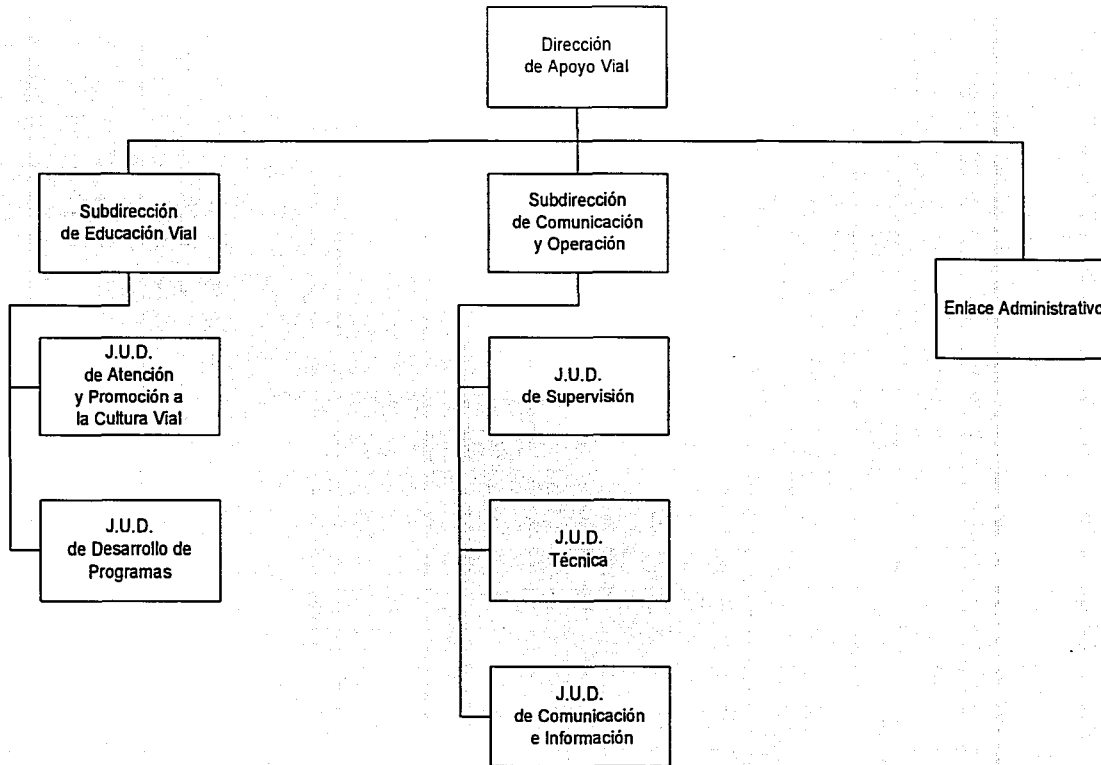
Para dar cumplimiento a dicho programa, que depende directamente del Secretario, le fueron asignadas las siguientes funciones:

- I. Coadyuvar a disminuir la problemática generada por eventos, marchas y contingencias, a través de información oportuna que contribuya a la pronta toma de decisiones
- II. Divulgar entre la ciudadanía del Distrito Federal, los servicios que ofrece el Programa de Apoyo Vial
- III. Participar de manera activa y permanente en el Comité de Seguridad Vial del Consejo Asesor de Transporte de la Secretaría de Transportes y Vialidad
- IV. Proponer iniciativas que permitan la instrumentación de Proyectos y Programas orientados a la implantación de una cultura vial entre la ciudadanía del Distrito Federal
- V. Influir positivamente en el comportamiento de la población en peatones y conductores mediante el fomento de una cultura vial
- VI. Desarrollar en la conciencia ciudadana la importancia de la cultura vial en la mejora de su calidad de vida
- VII. Establecer mecanismos y condiciones permanentes que actualicen y reafirmen la cultura vial entre la ciudadanía en coordinación con las dependencias involucradas principalmente la Secretaría de Educación Pública y la Secretaría de Seguridad Pública
- VIII. Difundir a través de los medios asequibles conceptos de cultura y educación vial
- IX. Establecer convenios con empresas privadas para la introducción de sistemas con tecnología de punta que permitan la difusión del Programa Radar de Apoyo Vial

Para llevar a cabo estas funciones contaba con la siguiente estructura orgánica administrativa. (Ver figura 6.6).



Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección de Apoyo Vial
(Organigrama 2000)



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

386
Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
Manual de Organización y Procedimientos de la
Dirección de Apoyo Vial, México D.F., mimeo
2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Figura N° 6.6

1.8 El Instituto del Taxi

En el caso particular del Instituto del Taxi fue diseñado desde su origen como un Órgano Desconcentrado adscrito a la Secretaría de Transportes y Vialidad¹³, quedando sujeto a las siguientes disposiciones conforme a lo señalado en el reglamento interior.

Las atribuciones generales de las Direcciones Generales de los Órganos Desconcentrados eran las siguientes:

- I. "Supervisar el desempeño de las labores encomendadas a sus subalternos conforme a los planes y programas que establezca el órgano colegiado de dirección del Órgano Desconcentrado correspondiente
- II. Formular los dictámenes, opiniones e informes que le sean solicitados por otras Dependencias, Unidades Administrativas, Órganos Político-Administrativos y los Órganos Desconcentrados de la Administración Pública
- III. Ejecutar las acciones tendientes a la elaboración de los anteproyectos de presupuesto que les correspondan y presentarlos al órgano colegiado de dirección
- IV. Elaborar proyectos de modificación y reorganización de su estructura y presentarlos a la consideración del órgano colegiado de dirección
- V. Autorizar las altas, bajas y cambios de situación laboral de su personal, así como acordar, ejecutar y controlar los demás asuntos relativos al mismo, de conformidad con lo que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- VI. Coordinar y vigilar las prestaciones de carácter social y cultural, así como las actividades de capacitación del personal, de acuerdo a las normas y lineamientos establecidos por la autoridad competente
- VII. Adquirir y vigilar la correcta utilización de los recursos materiales que requieran las Unidades Administrativas y Unidades Administrativas de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

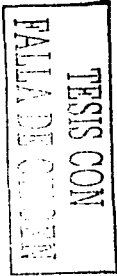
¹³ *Op. Cit., Reglamento Interior...* Del 11 de agosto de 1999. "Artículo 123. Para un eficiente, ágil y oportuno estudio, planeación y despacho de los asuntos competencia de la Administración Pública, ésta contará con los Órganos Desconcentrados que se establecen en el presente Reglamento. Dichos órganos estarán jerárquicamente subordinados al Jefe de Gobierno, o a la Dependencia que éste señale". "Artículo 124. Podrán crearse otros Órganos Desconcentrados por reglamento, decreto o acuerdo del Jefe de Gobierno. El instrumento jurídico mediante el cual se cree un Órgano Desconcentrado, deberá establecer, por lo menos, su objeto, adscripción, atribuciones, la integración de su órgano colegiado de dirección, sus atribuciones y las atribuciones del titular del Órgano Desconcentrado".

- Apoyo Técnico-Operativo a su cargo, de conformidad con lo que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- VIII. Proyectar y supervisar la ejecución de obras de mantenimiento, remodelación y reparación de los bienes señalados en la fracción anterior, así como proponer la contratación de los servicios generales que requieran las Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo a su cargo de conformidad con lo que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- IX. Formalizar, cuando así lo dispongan los ordenamientos respectivos, la contratación de asesorías, estudios y proyectos de investigación, para la adecuada operación de las Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo a su cargo
- X. Promover programas de excelencia y calidad; tendientes a incrementar la productividad de sus Unidades Administrativas y Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo y mejorar la calidad en el trabajo
- XI. Expedir, copias certificadas de los documentos que obren en sus archivos sobre asuntos de competencia de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas y
- XII. Las demás que les atribuyan expresamente las disposiciones jurídicas y administrativas y las que les sean conferidas por el órgano colegiado de dirección"¹⁴.

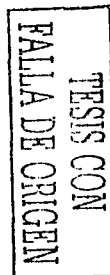
Al Instituto del Taxi del Distrito Federal de forma particular se le atribuyó el objeto de regular la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual en el Distrito Federal denominado Taxi, con las siguientes atribuciones:

- I. "Ordenar y regular el desarrollo del servicio público de Taxi, así como de la infraestructura y equipamiento auxiliar del servicio;
- II. Expedir, previo acuerdo de delegación de funciones, las concesiones, permisos, licencias y autorizaciones previstas en la ley de transporte del Distrito Federal y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con estricta sujeción a las disposiciones, procedimientos y políticas establecidas por la administración pública
- III. Dictaminar y autorizar los proyectos para la prestación del servicio de Taxi, con base en los lineamientos que fije la normatividad correspondiente

¹⁴ *Ibíd.*, Artículo 127.

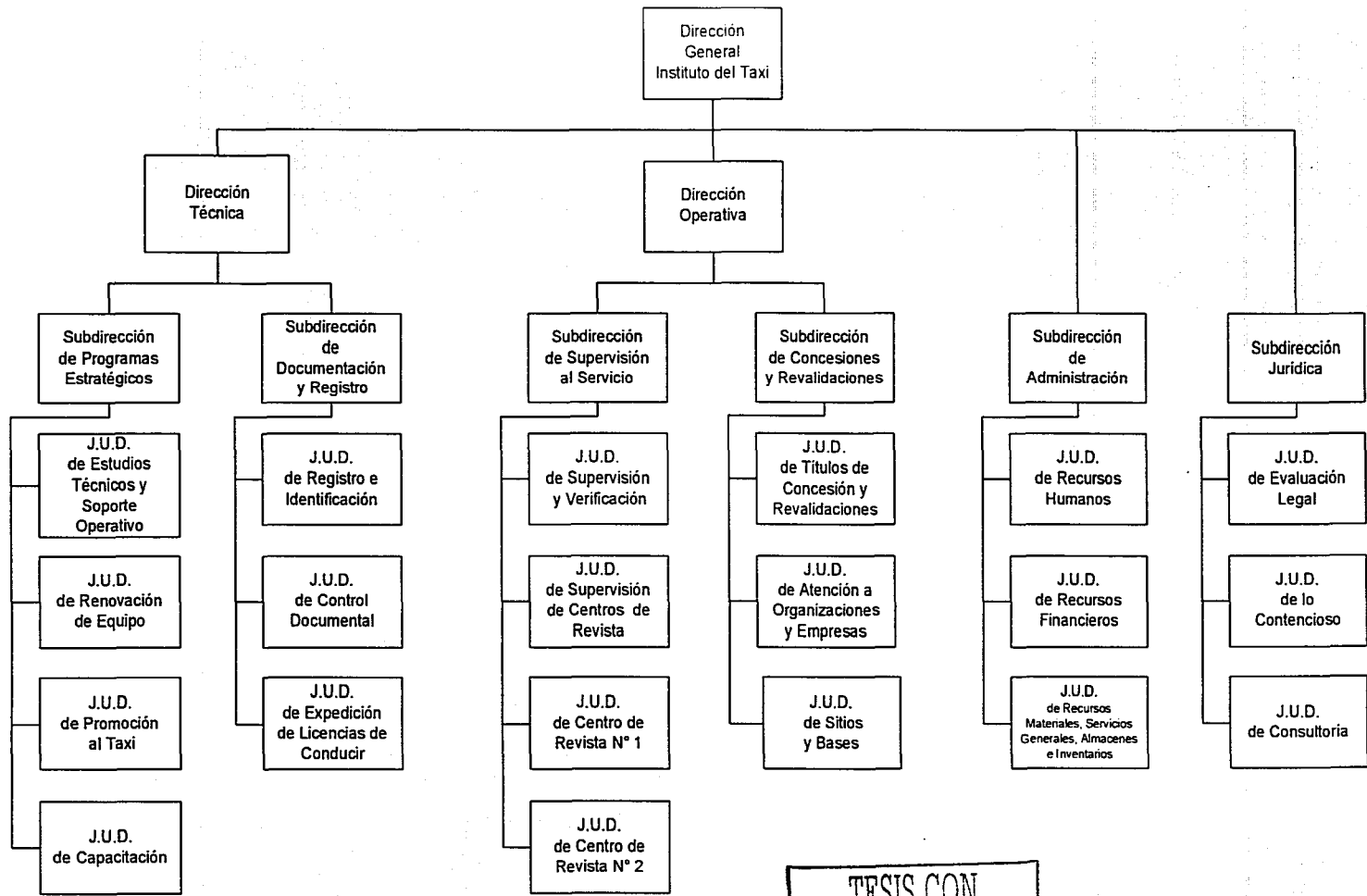


- IV. Programar, orientar, organizar y en su caso modificar la prestación del servicio de Taxi, conforme a lo prescrito en la Ley de Transporte del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables
- V. Redistribuir, modificar y adecuar los sitios y bases del servicio, de acuerdo con las políticas, programas y normas establecidas en la materia
- VI. Dictar y ejecutar los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación del servicio, implementando las medidas adecuadas para mantener en buen estado la infraestructura utilizada para tal fin
- VII. Actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, en lo que se refiere a la prestación del servicio
- VIII. Realizar la inspección, verificación y vigilancia del servicio, imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia y substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación y rescisión de los permisos y concesiones, cuando proceda conforme a la Ley de Transporte del Distrito Federal y disposiciones reglamentarias
- IX. Calificar y determinar la representatividad de los concesionarios o permisionarios del servicio, en los casos en que exista controversia respecto a la titularidad de los derechos derivados de las autorizaciones, permisos o concesiones, así como del equipamiento auxiliar, a fin de que el servicio no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida
- X. Establecer la coordinación con las autoridades correspondientes, para determinar los cursos y programas de capacitación para concesionarios, permisionarios y operadores
- XI. Adoptar todas las medidas que tiendan a satisfacer, eficientar y regular el servicio, y en su caso, coordinarse con las demás Dependencias, Unidades Administrativas, los Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública para este propósito y
- XII. Realizar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio, se lleve a cabo con eficiencia y eficacia, garantice la seguridad de los usuarios y peatones y los derechos de los permisionarios y concesionarios¹⁵ (Ver figura 6.7).



¹⁵ *Ibid.*, Artículo 139.

Secretaría de Transportes y Vialidad
Instituto del Taxi del Distrito Federal
 (Órgano Desconcentrado. Organigrama 2000)



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad. *Manual de Organización y Procedimientos del Instituto del Taxi del Distrito Federal*, México D.F., mimeo 2000

360

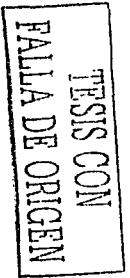
2. Los organismos públicos descentralizados del servicio público de pasajeros

El Gobierno del Distrito Federal tiene tres organismos públicos descentralizados, con personalidad jurídica y patrimonio propios, para ofrecer servicio público de transporte de pasajeros. El Sistema de Transporte Colectivo (Metro), el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) y la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), cuyo objetivo principal es el de ofrecer servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal y parte del Estado de México.

Estos organismo para el estudio, planeación y despacho de los asuntos y actos administrativos que le competen cuenta con el Consejo, el Director General y la Comisión Interna de Administración y Programación (sólo el Metro). Los Consejos de Administración se encuentran integrados por miembros de la Administración Pública Centralizada del Distrito Federal de la siguiente manera: El titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, quien funge como Presidente del Consejo (salvo en el caso del STE, que es su Vicepresidente), o bien, la persona que éste designe para tal efecto; el titular de la Secretaría de Gobierno; el titular de la Secretaría de Finanzas; el titular de la Secretaría de Obras y Servicios; el titular de la Oficialía Mayor; el titular de la institución descentralizada Metro, STE o RTP, según sea el caso del Consejo al que nos estemos refiriendo; el órgano de vigilancia de la Entidad está integrado por un Comisario Público Propietario y un suplente, designado por la Contraloría General del Distrito Federal. Por parte de la administración pública federal, el Secretario de Comunicaciones y Transportes o las personas que él designe; el titular del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. N. C., o las personas que él designe (sólo en el Metro); y el representante del Gobierno del Estado de México que en ejercicio de la Soberanía de dicha Entidad Federativa designa el Gobierno de la misma (sólo en el Metro).

Las funciones indelegables en términos generales de los Consejos son:

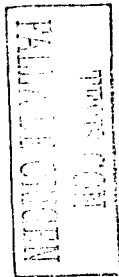
- I. Establecer las políticas generales y definir las prioridades a las que se sujetará la Entidad relativas a producción, comercialización, finanzas, investigación, desarrollo tecnológico y administración general;
- II. Aprobar los programas y presupuestos de la Entidad, así como sus modificaciones en los términos de la legislación aplicable, apeándose a los lineamientos que establezcan las autoridades competentes
- III. Aprobar los precios o ajustes de los bienes y servicios que produzcan o preste la Entidad, atendiendo a los lineamientos que establezca la Secretaría de Finanzas
- IV. Aprobar la concertación de los préstamos para el financiamiento de la Entidad con créditos internos y externos, así como observar las leyes



- reglamentos; y, los lineamientos que dicten las autoridades competentes en la materia
- V. Expedir las normas o bases generales sobre las que el Director General puede disponer de los activos fijos de la Entidad, las que deberán apegarse a las leyes aplicables
 - VI. Aprobar anualmente, previo informe de los comisarios y dictamen de los auditores externos, los estados financieros de la Entidad
 - VII. Aprobar, de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables, las políticas, bases y programas generales que regulen los convenios, contratos, pedidos o acuerdos que deba celebrar la Entidad con terceros en obras públicas, adquisiciones, arrendamientos y prestación de servicios relacionados con bienes muebles
 - VIII. Aprobar la estructura básica de la organización de la Entidad y las modificaciones que procedan a la misma; y, el Estatuto Orgánico correspondiente
 - IX. Proponer al Jefe de Gobierno del Distrito Federal los convenios de fusión con otras Entidades
 - X. Autorizar la creación de Comités o Subcomités de Apoyo
 - XI. Nombrar y remover, a propuesta el Director General a los servidores públicos de la Entidad que ocupen cargos en las dos jerarquías administrativas inferiores a las de aquél; y aprobar la fijación de sueldos y prestaciones y
 - XII. Nombrar y remover a propuesta de su presidente, entre personas ajenas a la Entidad, al Secretario quien podrá o no ser miembro del mismo y al Posecretario, en su caso.

Las obligaciones y facultades en general de los Directores Generales de los organismos públicos descentralizados son:

- I. Administrar y representar legalmente a la Entidad
- II. Formular los programas institucionales y los presupuestos de la Entidad y presentarlos ante el Consejo dentro de los plazos correspondientes;
- III. Formular los programas de organización, reorganización, y/o modernización de la Entidad
- IV. Establecer los sistemas de control necesarios para alcanzar las metas u objetivos propuestos



- V. Establecer sistemas de control necesarios para alcanzar las metas y objetivos propuestos
- VI. Establecer sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la producción de bienes o prestación de los servicios de la entidad
- VII. Establecer y mantener un sistema de estadísticas que permita determinar los indicadores de gestión de la Entidad
- VIII. Presentar periódicamente al Consejo el informe del desempeño de las actividades de la Entidad, en la forma y periodicidad que señale el reglamento correspondiente
- IX. Ejecutar los acuerdos del Consejo
- X. Suscribir, en su caso, el Reglamento de las Condiciones Generales de Trabajo, y los nombramientos de los servidores públicos subalternos
- XI. Las que se señalen en otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables
- XII. Asistir a las sesiones del Consejo a las que sea convocado para tratar asuntos de interés institucional de la Entidad, así como aquellos en los que exista competencia concurrente con otras dependencias o entidades de la Administración Pública del Distrito Federal¹⁶.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.1 El Servicio de Transportes Eléctricos (STE)¹⁷

Corresponde al Director General las siguientes facultades y obligaciones:

- I. "Ejecutar las atribuciones y facultades conferidas por el Consejo de Administración, para dirigir, organizar y controlar los programas y recursos necesarios para la operación y desarrollo de Servicio de Transportes Eléctricos
- II. Ejecutar los acuerdos y resoluciones del Consejo, y representar legalmente al Organismo en todos los actos que requieran su intervención
- III. Someter a la aprobación del Consejo el Programa Institucional y el Programa Operativo Anual del Organismo, de conformidad con las disposiciones

¹⁶ *Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de mayo de 1999. Artículos 9 y 20. *Estatuto Orgánico de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal* aprobado por el H. Consejo de Administración en la III Sesión Ordinaria de 1997, conforme al acuerdo III-21-97 de fecha 28 de noviembre de 1997. Mimeo. Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de enero de 2000. Artículo 8.

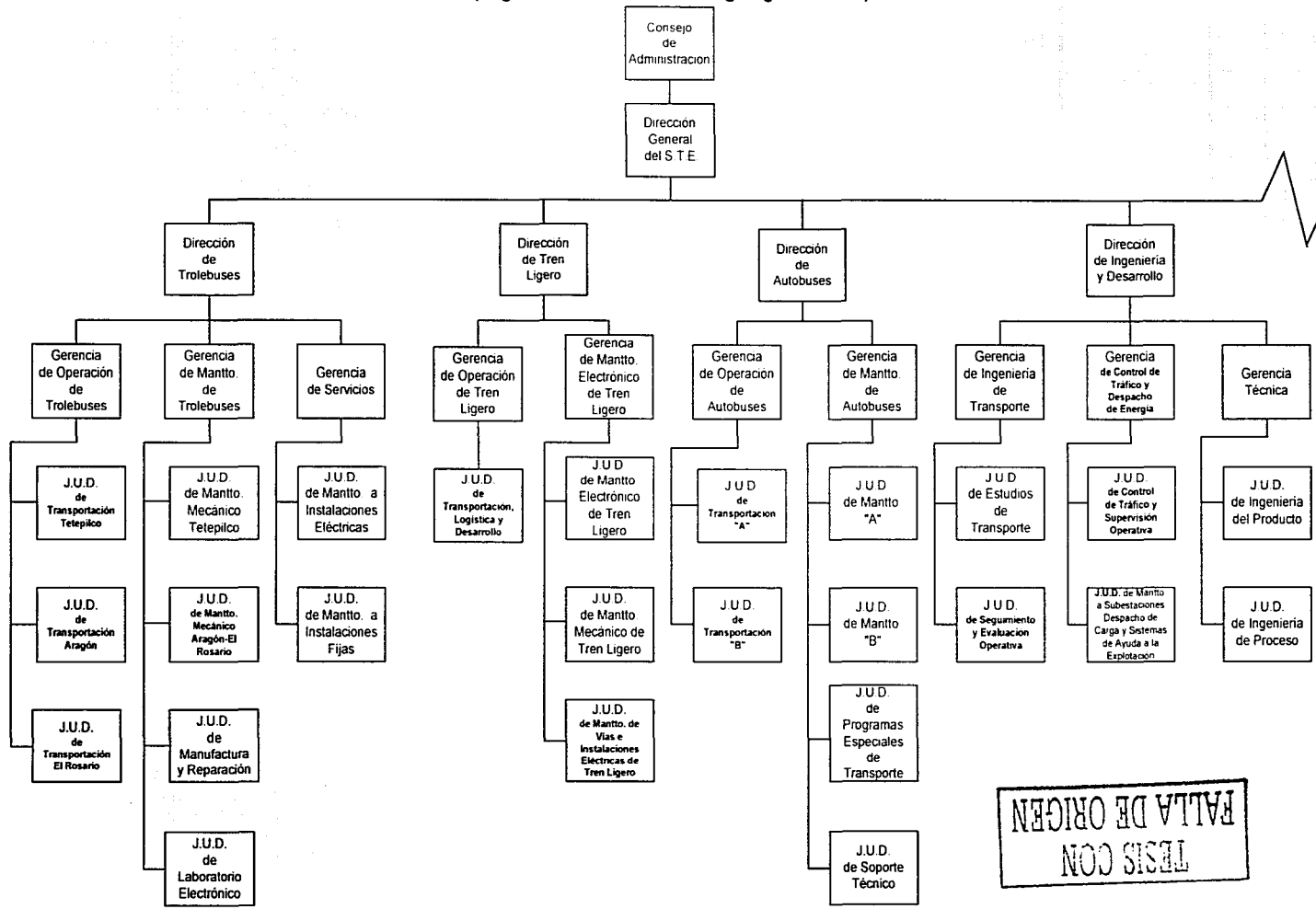
¹⁷ También se puede consultar el *Manual de organización del Servicio de Transportes Eléctricos "STE"*, en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, el 16 de diciembre de 1993.

aplicables, así como todos aquellos asuntos que sean de la competencia del Órgano de Gobierno

- IV. Someter a la aprobación del Consejo, los proyectos de presupuesto de ingresos y egresos del Organismo y las modificaciones a que se hagan a los mismos
- V. Proponer al Consejo las políticas y estrategias para la operación y desarrollo del Organismo
- VI. Someter a la consideración del Consejo los proyectos de reformas al Estatuto Orgánico, así como a los reglamentos inherentes a la administración y operación del Organismo
- VII. Expedir los manuales de organización, de procedimientos y de servicios al público que se requiera, a efecto de que las funciones asignadas a las distintas áreas del Organismo, se realicen de manera congruente y eficaz
- VIII. Proponer al Consejo de Administración el nombramiento o remoción de los directores y gerentes del Organismo, la fijación de sueldos y demás prestaciones conforme a las asignaciones globales del presupuesto de gasto corriente, aprobado por el propio Órgano de Gobierno, y a las normas y políticas que establezca el Gobierno del Distrito Federal
- IX. Definir e implantar las medidas, para el mejoramiento técnico-administrativo y de la calidad de los servicios que presta el Organismo
- X. Establecer los sistemas de control necesarios, para alcanzar, con eficacia y eficiencia, las metas y objetivos previstos
- XI. Establecer sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la prestación de los servicios del Organismo
- XII. Presentar periódicamente al Consejo el informe del desempeño de las actividades del Organismo, incluido el ejercicio de los presupuestos de ingresos y egresos, así como sus estados financieros
- XIII. Ejercer las facultades que mediante acuerdos y disposiciones generales le delegue el Consejo de Administración, para la mejor conducción del Organismo
- XIV. Suscribir, en su caso, los contratos colectivos e individuales que regulen las relaciones laborales del Organismo con sus trabajadores;
- XV. Las demás que señalen las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y otras disposiciones administrativas aplicables¹⁸. (Ver Figuras 7.1 y 7.2).

¹⁸ *Manual Administrativo de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. 1998. Mimeo.*

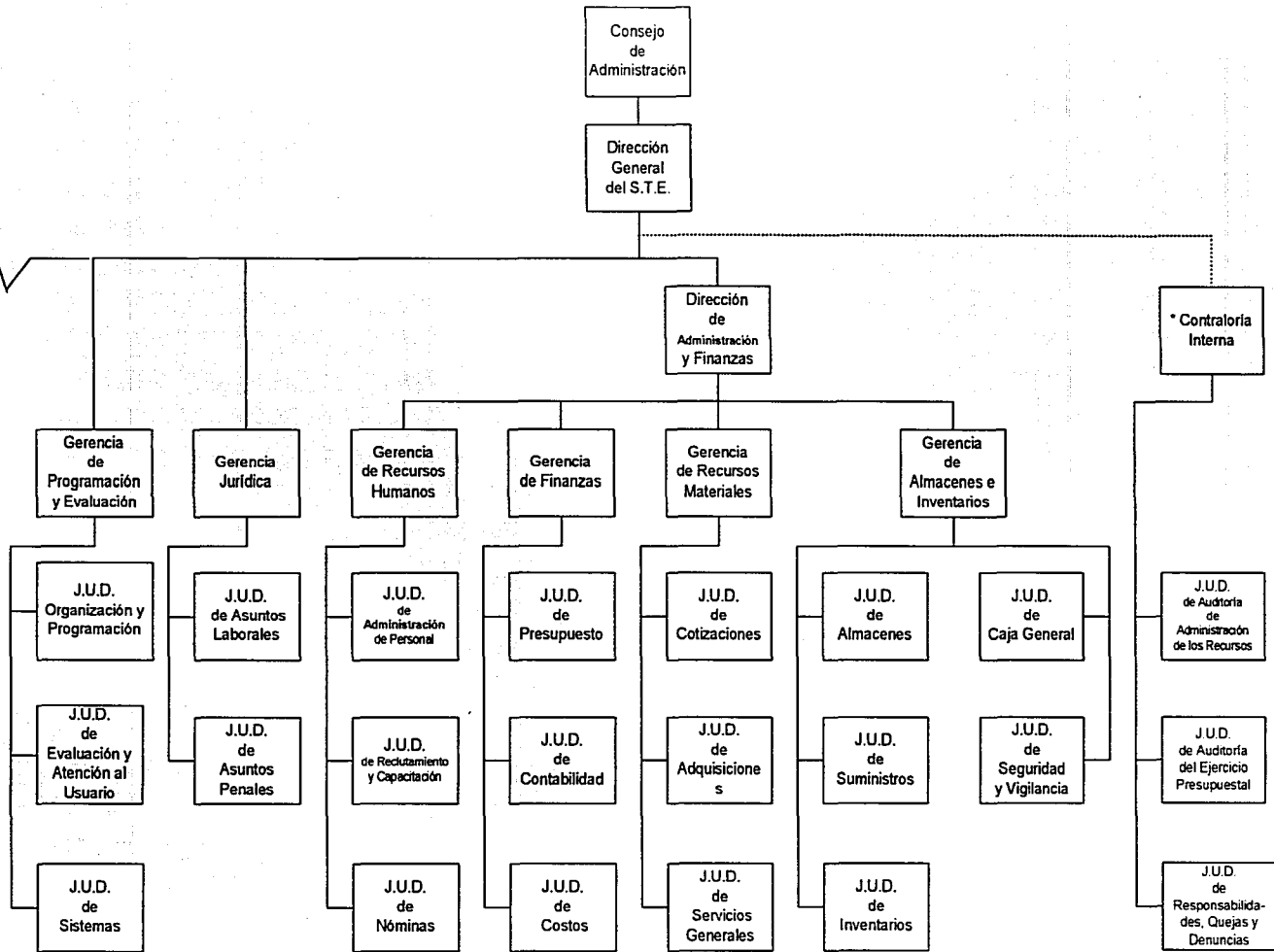
Secretaría de Transportes y Vialidad
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito
Federal
(Órgano Descentralizado. Organigrama 2000)



FALTA DE ORIGEN
TESIS CON

395

Secretaría de Transportes y Vialidad
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal
 (Órgano Descentralizado. Organigrama 2000)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
 Manual Administrativo de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, México D.F., mimeo 2000.

* La Contraloría Interna está adscrita a la Contraloría General del Distrito Federal. Véase Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 14 de enero de 2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

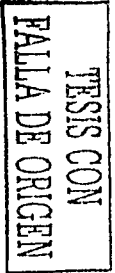
Figura N° 7.2

396

2.2 El Sistema de Transporte Colectivo (Metro)¹⁹

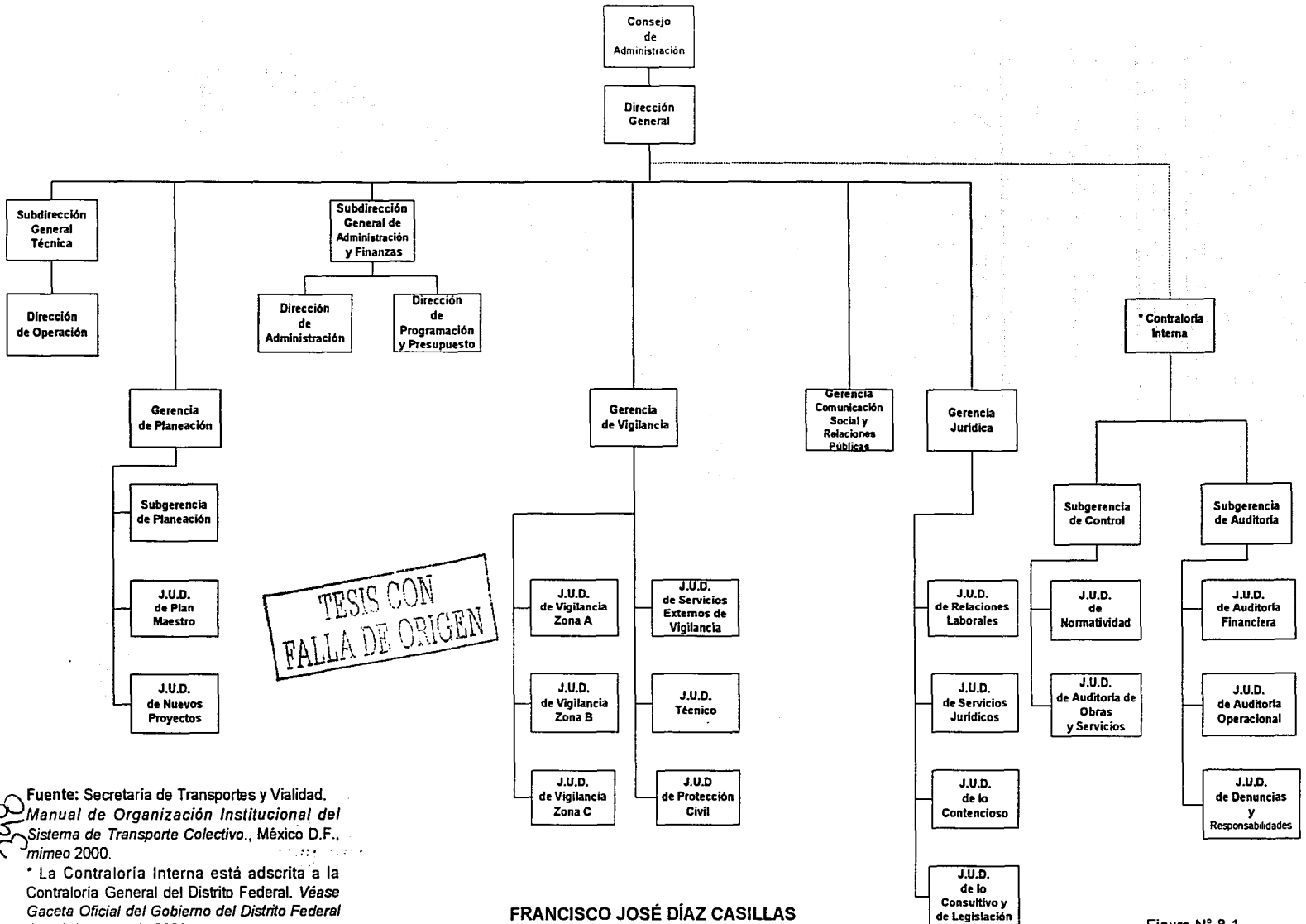
Al Director General le corresponden las siguientes obligaciones y facultades:

- I. "Administrar y representar legalmente a la Entidad
- II. Formular los programas institucionales y los presupuestos de la Entidad y presentarlos ante el Consejo dentro de los plazos correspondientes
- III. Formular los programas de organización, reorganización, y/o modernización de la Entidad
- IV. Establecer los procedimientos y métodos de trabajo para que las funciones se realicen de manera articulada, congruente y eficaz
- V. Establecer los sistemas de control necesarios para alcanzar las metas u objetivos propuestos
- VI. Establecer sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la producción de bienes o prestación de servicios de la entidad
- VII. Establecer y mantener un sistema de estadística que permita determinar los indicadores de gestión de la Entidad
- VIII. Presentar periódicamente al Consejo el informe del desempeño de las actividades de la Entidad, en la forma y periodicidad que señale el reglamento correspondiente
- IX. Ejecutar los acuerdos del Consejo
- X. Suscribir, en su caso, el Reglamento de las Condiciones Generales de Trabajo, y los nombramientos de los servidores públicos subalternos
- XI. Las que se señalen en otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables y
- XII. Asistir a las sesiones del Consejo a las que sea convocado para tratar asuntos de interés institucional de la Entidad, así como aquellos en los que exista competencia concurrente con otras dependencias o entidades de la Administración Pública del Distrito Federal. (Ver figuras No. 8.1; 8.2; 8.3 y 8.4).



¹⁹ Consultar el *Manual de Organización del Sistema de Transporte Colectivo "Metro"*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1993. Los *Estatutos Orgánicos del Sistema de Transporte Colectivo*, publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de julio de 1993; 27 de octubre de 1997; 19 de enero de 1998 ; 15 de junio de 1998 y 11 de mayo de 1999.

Secretaría de Transportes y Vialidad
 Sistema de Transporte Colectivo
 (Órgano Descentralizado. Organigrama 2000)



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

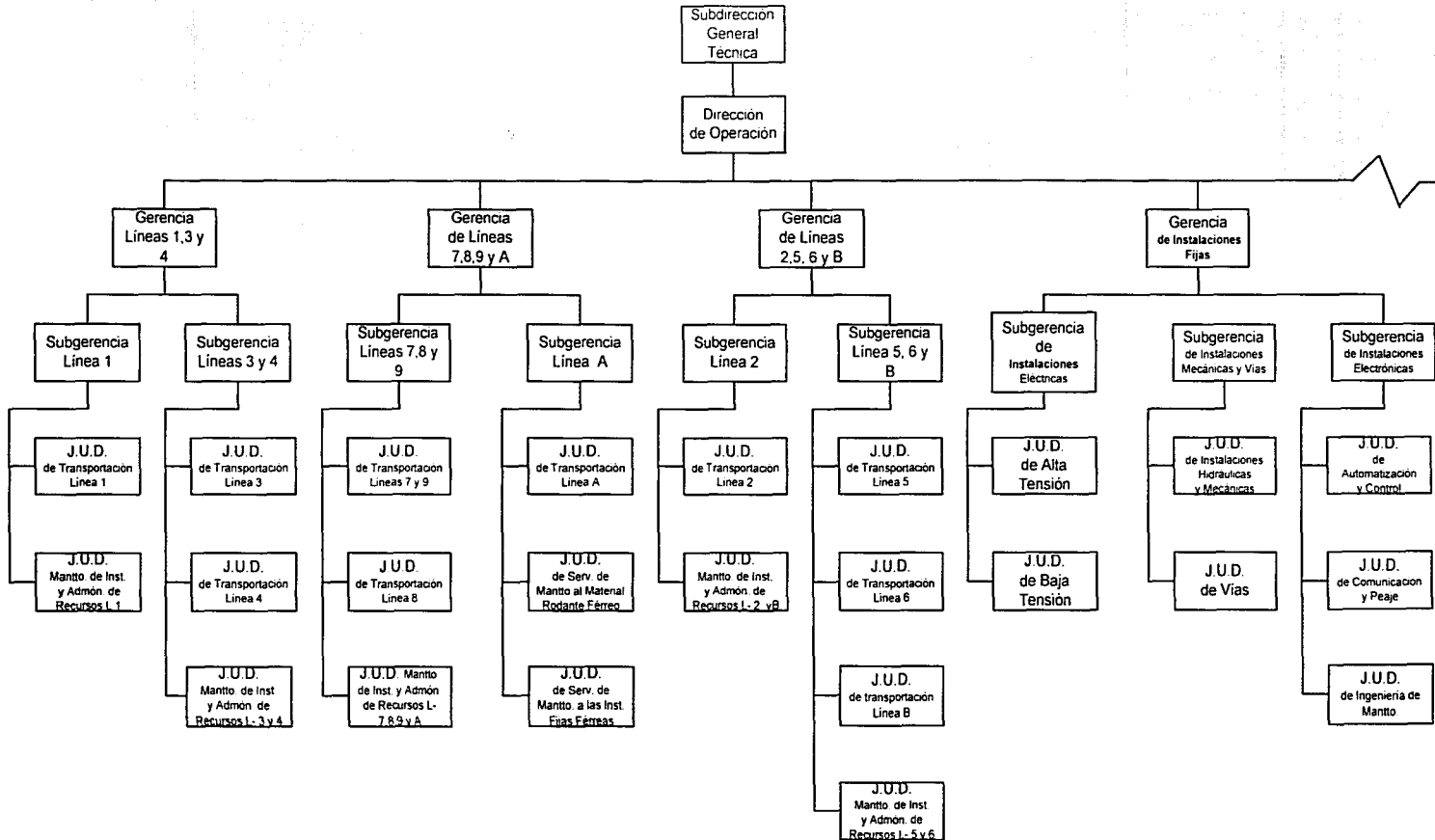
Figura N° 8.1

300

Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
 Manual de Organización Institucional del
 Sistema de Transporte Colectivo., México D.F.,
 mimeo 2000.

* La Contraloría Interna está adscrita a la
 Contraloría General del Distrito Federal. Véase
 Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal
 del 14 de enero de 2000.

Secretaría de Transportes y Vialidad
Sistema de Transporte Colectivo
(Organigrama Especifico 2000)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad
 Manual de Organización Institucional del Sistema de Transporte Colectivo, México D.F., mimeo 2000.

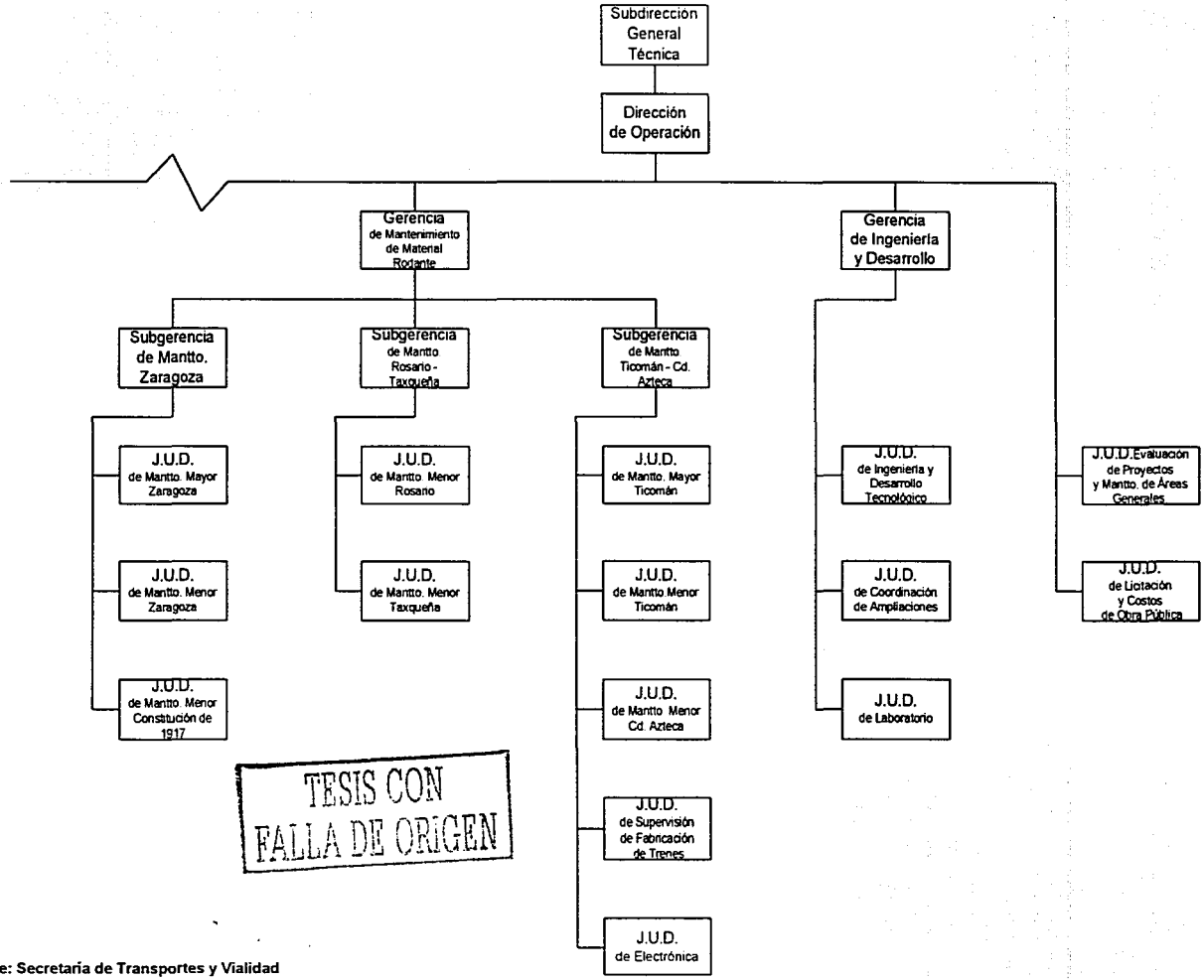
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

FALTA DE ORIGEN
 TESIS CON

Figura N° 8.2

399

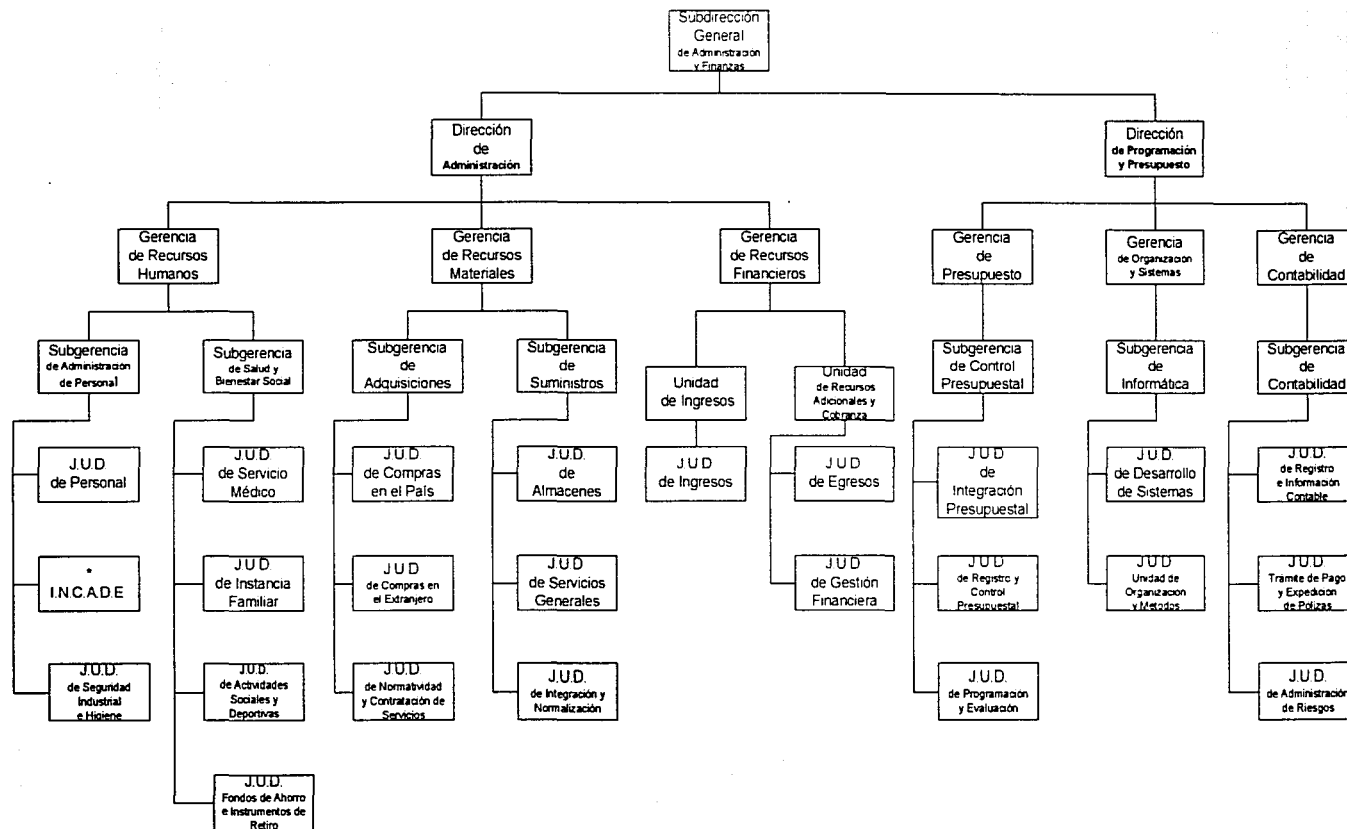
Secretaría de Transportes y Vialidad
Sistema de Transporte Colectivo
 (Organigrama Específico 2000)



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

400

Secretaría de Transportes y Vialidad
Sistema de Transporte Colectivo
(Organigrama Especifico 2000)



FALTA DE ORIGEN
 TESIS CON

401

Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad
 Manual de Organización Institucional del Sistema de
 Transporte Colectivo, México D.F., mimeo 2000.
 * I.N.C.A.D.E.- Instituto de Capacitación y Desarrollo.

2.3 Los organismos gubernamentales de transporte de pasajeros con itinerario fijo.

2.3.1 Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100

El organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, creado en agosto de 1981, tuvo como objeto la prestación del servicio público de transporte, de pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas²⁰. Su régimen de gobierno estaba formado por el Consejo de Administración y el Administrador General.

El Consejo de Administración de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 estaba integrado con los siguientes consejeros propietarios y sus suplentes: El Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien era Presidente del Consejo y, en caso de empate, tenía voto de calidad; el Secretario General de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, quien fungirá como suplente del Presidente; el Secretario de Gobierno "B" del Departamento del Distrito Federal; el Vocal Ejecutivo de Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (Covitur); el Director General del Sistema de Transporte Colectivo (Metro); el Director General de la Comisión de Desarrollo Urbano del Departamento del Distrito Federal; y el Director General del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

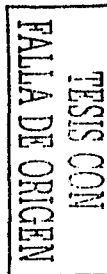
A la Administración General se le asignaron las siguientes funciones.

- I. "Establecer los lineamientos para la elaboración del programa y presupuesto anual de R-100, así como para la formulación de los programas específicos de cada área de actividades
- II. Presentar los programas, el presupuesto, la estructura básica y el estatuto orgánico de R-100 para autorización del Órgano de Gobierno
- III. Definir las medidas pertinentes para cumplir los acuerdos del Órgano de Gobierno y las disposiciones aplicables a la organización y funcionamiento de AUPR - 100
- IV. Autorizar políticas, estrategias e indicadores de gestión para orientar y evaluar la ejecución de los programas y el ejercicio del presupuesto

²⁰ Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R - 100. Diario Oficial del 18 de agosto de 1981. Posteriormente se publicó el Decreto por el que se reforma el diverso que creó el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, mediante el cual se señala que los trabajadores se regirán por el apartado "B" del Artículo 123 Constitucional. Diario Oficial del 19 de febrero de 1982.

FALLA DE COTAR
TESIS CON

- V. Coordinar la implantación de sistemas y procedimientos para la operación y mantenimiento del parque vehicular
- VI. Establecer las medidas necesarias para la administración clara y congruente del personal y los recursos financieros y materiales del Organismo
- VII. Autorizar el Programa Anual de Adquisiciones y el de capacitación, adiestramiento y actualización del personal de R-100
- VIII. Consolidar un sistema de información y estadísticas básicas que reflejen el funcionamiento del organismo y sirvan de sustento en la toma de decisiones
- IX. Evaluar la eficiencia y eficacia con que se desempeña la Entidad y presentar periódicamente al Órgano de Gobierno el informe de la gestión institucional
- X. Suscribir las Condiciones Generales de Trabajo que regulan las relaciones de R-100 con sus trabajadores²¹ (Ver figuras 9.1 y 9.2).



Este organismo prestaría servicio hasta el 2 de mayo de 1989, fecha en la que sus trabajadores realizaron a juicio de la autoridad una suspensión ilegal de sus actividades, por lo que se determinó tomar las medidas necesarias para evitar trastornos en la prestación del servicio, declarando la ocupación inmediata, total y temporal, y la intervención administrativa de todos los bienes y derechos del organismo descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, quedando a cargo de un administrador general²².

Situación jurídica que concluiría hasta el 31 de enero del 2000 con la publicación del Decreto de extinción de Autotransportes Urbanos de Pasajeros²³.

2.3.2 El Consejo de Incautación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros

Por sentencia judicial, el 1º de octubre de 1997 se constituye el Consejo de Incautación a raíz de la extinción de la quiebra de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, quedando bajo la responsabilidad del Consejo de Incautación el cumplimiento de las obligaciones pendientes respecto de los acreedores laborales como de los acreedores concursales, así como todos aquellos derivados de la

²¹ *Manual de Organización de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1993

²² *Acuerdo por el que se declara de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 6 de mayo de 1989.

²³ *Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R - 100*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

administración de la sindicatura en quiebra de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100²⁴.

Durante el tiempo de su gestión mantuvo una organización administrativa que le permitiese atender los asuntos relativos al cierre y a la vez operar el servicio público de transporte (Ver figura 10.1 y 10.2). Mediante el Decreto de extinción de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 se consideró que el Consejo de Incautación había concluido con el objeto de su creación y le daba un plazo de seis meses para concluir los últimos trámites en proceso y dejar finiquitados sus pendientes.

2.3.3 La Red de Transporte de Pasajeros (RTP)

Por decreto, el 7 de enero del 2000 se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP) como organismo público descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad²⁵. El objeto de éste es la prestación del servicio radial de transporte público de pasajeros, con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad y profesionalismo, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en el Distrito Federal.

El Consejo de Administración quedó integrado por: el Titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, quien funge como Presidente; el Secretario de Gobierno; el Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda; El Secretario de Medio Ambiente; Secretario de Finanzas; el Oficial Mayor; el Director General del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y el Director General del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

El Director General tiene las siguientes atribuciones:

- I. "Cumplir con los acuerdos y resoluciones del Consejo de Administración
- II. Coordinar la integración del Programa Operativo Anual (POA) e Institucional del Organismo para su presentación y autorización al Consejo de administración
- III. Diseñar la política general del Organismo y someterla a la aprobación del Consejo de Administración, así como coordinar las estrategias que se requieran para el cumplimiento de las metas y objetivos propuestos

²⁴ Edicto. Estados Unidos Mexicanos Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal. México. Juzgado Primero de lo Concursal Secretaría B. Expediente 54/95. Diario Oficial del 13, 14 y 15 de octubre de 1997.

²⁵ Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de enero de 2000.

MEDIO DE VITALIDAD
 REQUISITO CON
 NO CASILLAS

- IV. Aprobar la estrategia comercial para la enajenación y venta de bienes no útiles al Organismo, previa autorización del Consejo de Administración
- V. Presentar y someter a consideración del Consejo de Administración, el Presupuesto de Ingresos y Egresos del Organismo, así como las modificaciones que se hagan al mismo
- VI. Representar legalmente al Organismo, en las reuniones de trabajo con autoridades de la Secretaría de Transportes y Vialidad y del Gobierno del Distrito Federal
- VII. Coordinar la ejecución de los Programas para la operación del servicio de transporte, así como evaluar la organización y funcionamiento con otros modos de transporte
- VIII. Evaluar la eficiencia y la eficacia con que se desempeña el Organismo y presentar periódicamente al Consejo de Administración el informe de la gestión Institucional del Organismo
- IX. Expedir los manuales de organización y de procedimientos, así como los sistemas informáticos que requiera el Organismo, para que las funciones se realicen de manera congruente y eficiente
- X. Establecer sistemas eficientes para la administración del personal, recursos financieros y de bienes y servicios que aseguren la prestación del servicio
- XI. Coordinar el seguimiento para la correcta aplicación de los recursos humanos, financieros y materiales, a través de las auditorías en las áreas administrativas y operativas del Organismo
- XII. Proponer al Consejo de Administración el nombramiento o remoción de los Directores de Área del Organismo, tabulador de sueldos y demás prestaciones conforme a las asignaciones de presupuesto aprobado por el propio Órgano de Gobierno
- XIII. Controlar y coordinar los mecanismos para proporcionar la información oficial requerida por los diversos organismos públicos del Gobierno del Distrito Federal y representantes de los medios masivos de comunicación
- XIV. Coordinar los eventos especiales que realice y/o en que participe el Organismo, a fin de propiciar una imagen positiva ante la opinión pública y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- XV. Coordinar el diseño y realización de campañas promocionales del Organismo, en los medios masivos de comunicación"²⁶ (Ver figuras 11.1 y 11.2).

Con la creación de la Red de Transporte de pasajeros se emitió el decreto del 30 de enero del 2000, por el que se declaran como patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles que a esa fecha administraba el Consejo de Incautación del Organismo Público Descentralizado de AUPR-100.

En el artículo segundo y tercero de este decreto se instruye al Presidente del Consejo de Incautación, a fin de que transfiera los bienes materia del presente decreto al Organismo Público Descentralizado Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, para que dichos bienes pasaran a formar parte de su patrimonio, encargándose al Oficial Mayor y a la Contraloría General la supervisión de la transferencia ²⁷.

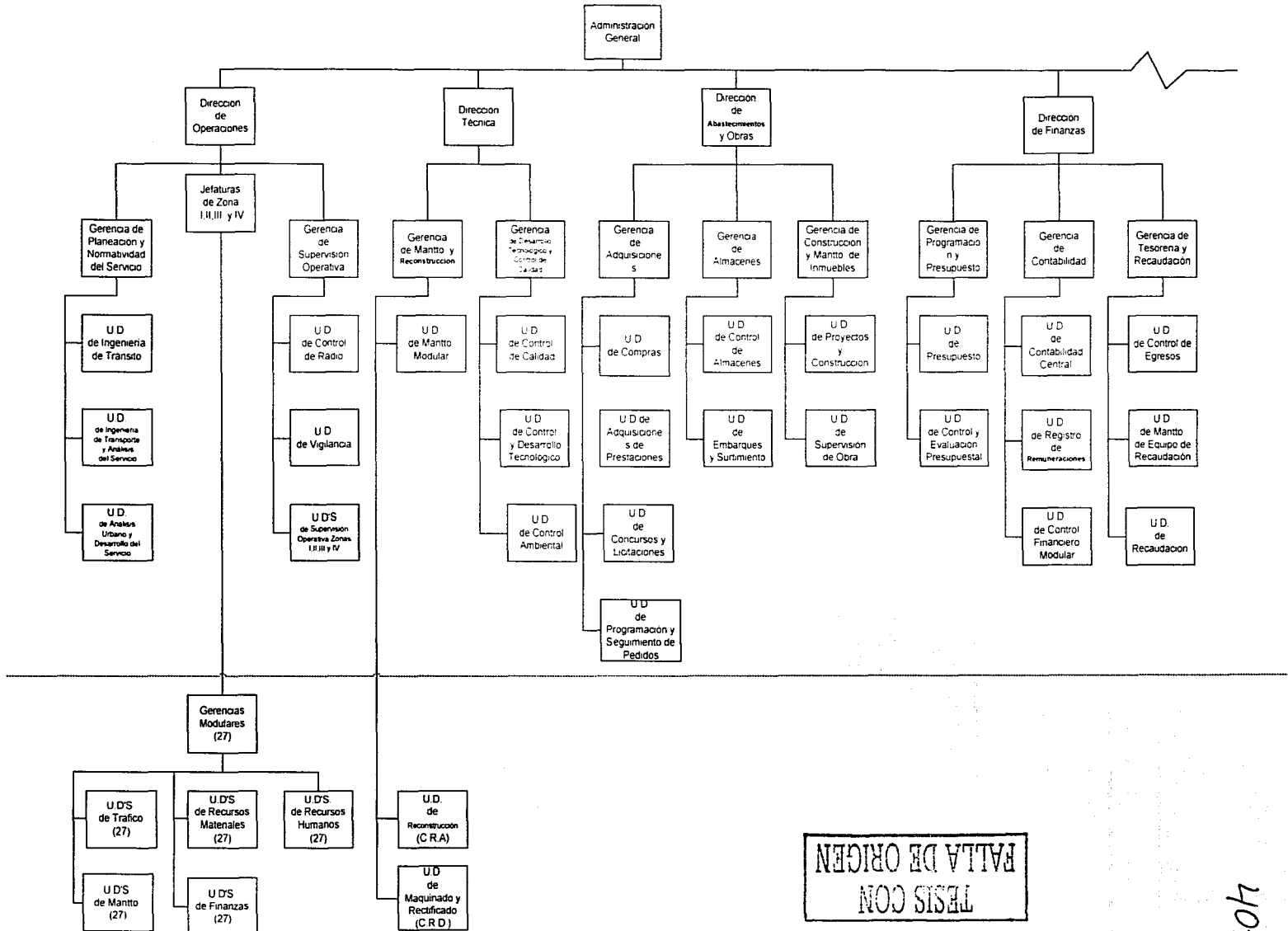
²⁶ *Manual de Organización y Procedimientos de la Red de Transporte de Pasajeros, 2000.* Mimeo.

²⁷ *Decreto por el que se declaran como patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles que a la fecha administra el Consejo de Incautación del Organismo Público Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero de 2000.

Autotransportes Urbanos de Pasajeros "Ruta 100"

100"

(Organigrama 1993)



Fuente: Manual de Organización de Autotransportes Urbanos "R 100", Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, del 16 de diciembre de 1993.

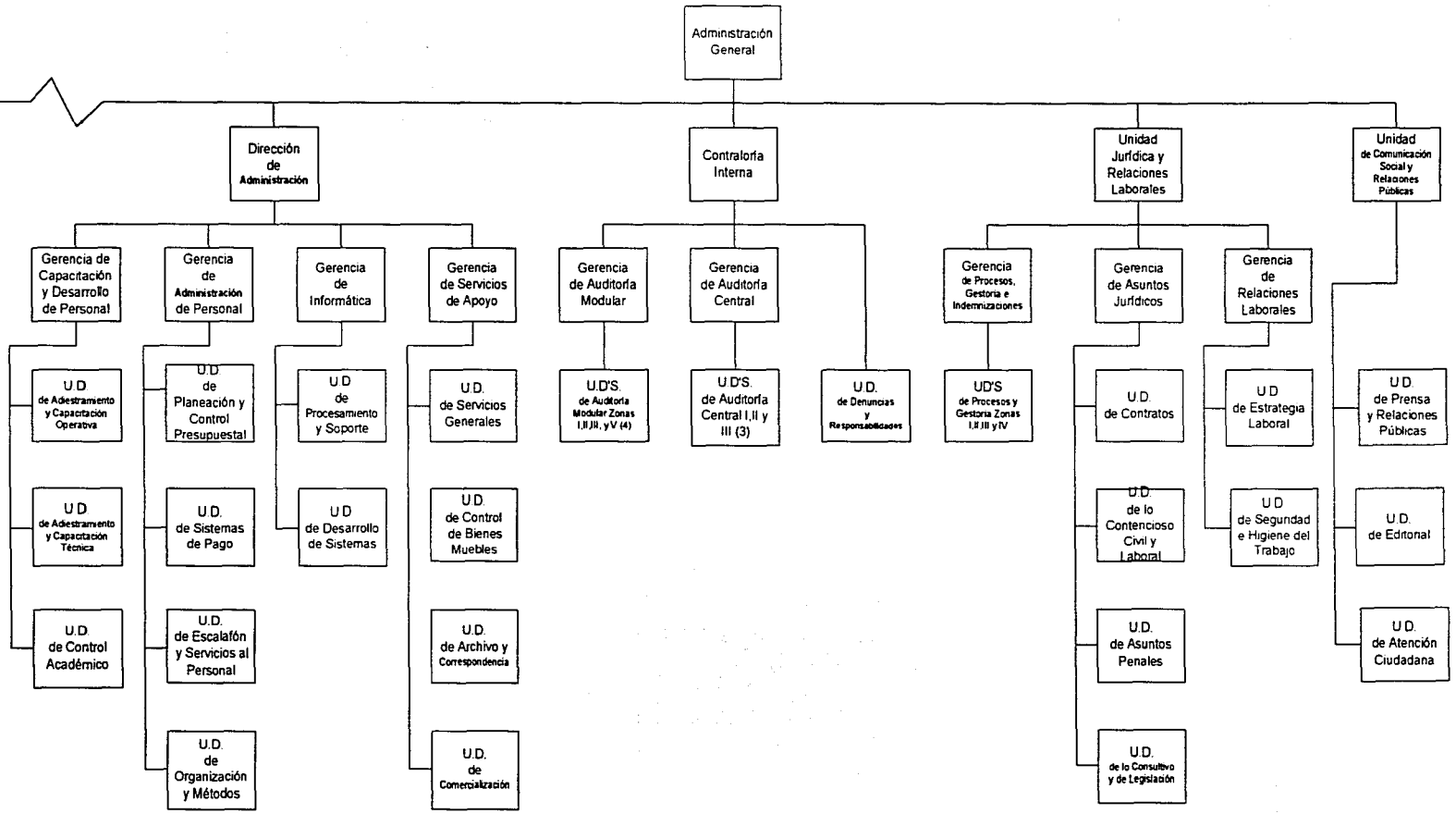
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Figura N° 9.1

FALTA DE ORIGEN
TESIS CON

407

Autotransportes Urbanos de Pasajeros "Ruta 100"
(Organigrama 1993)



408

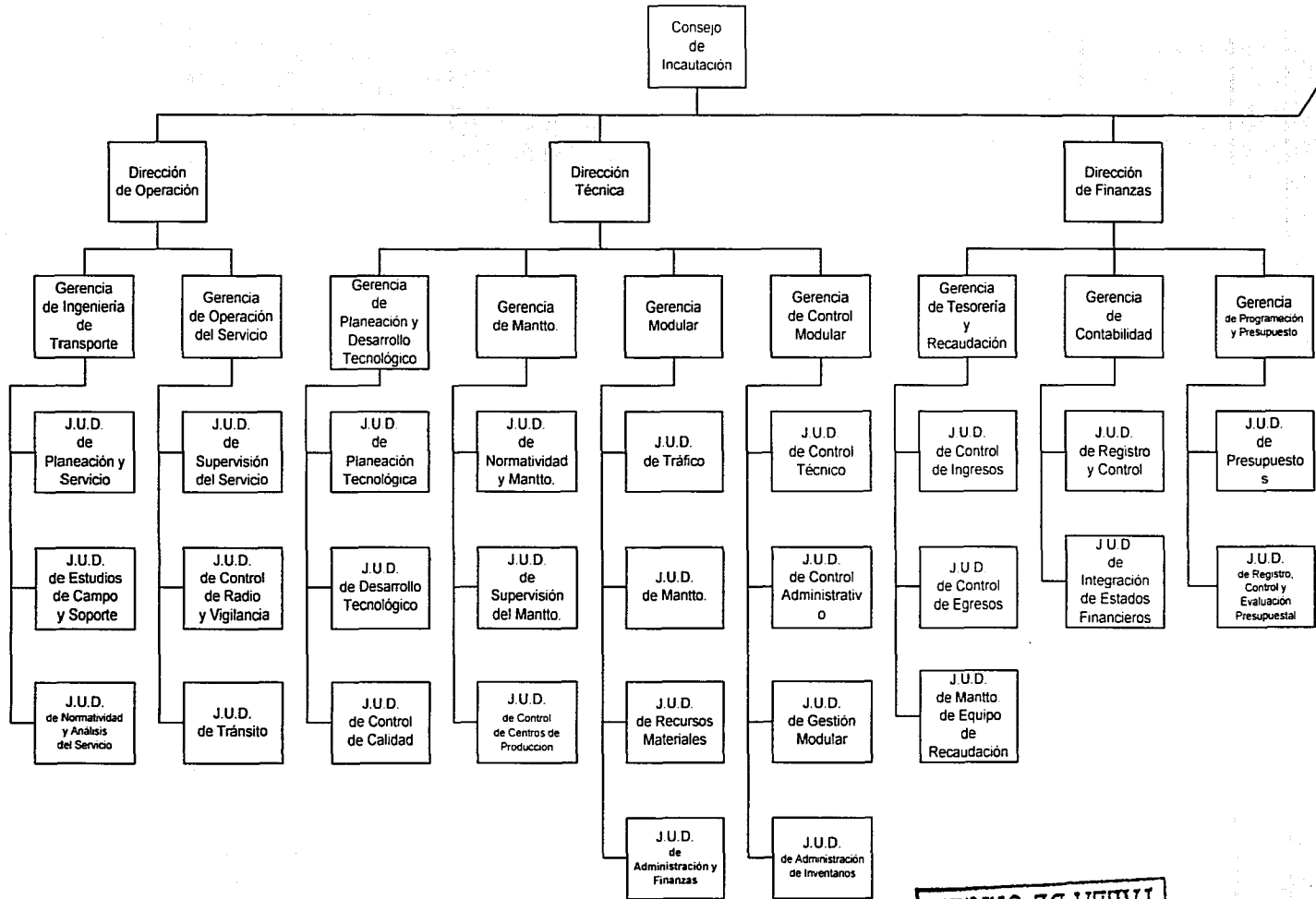
Fuente: *Manual de Organización de Autotransportes Urbanos "R 100"*, Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1993.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Figura N° 9.2

Consejo de Incautación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 (Organigrama 1997)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
Manual Administrativo y de Procedimientos de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, México D.F., mimeo 2000.

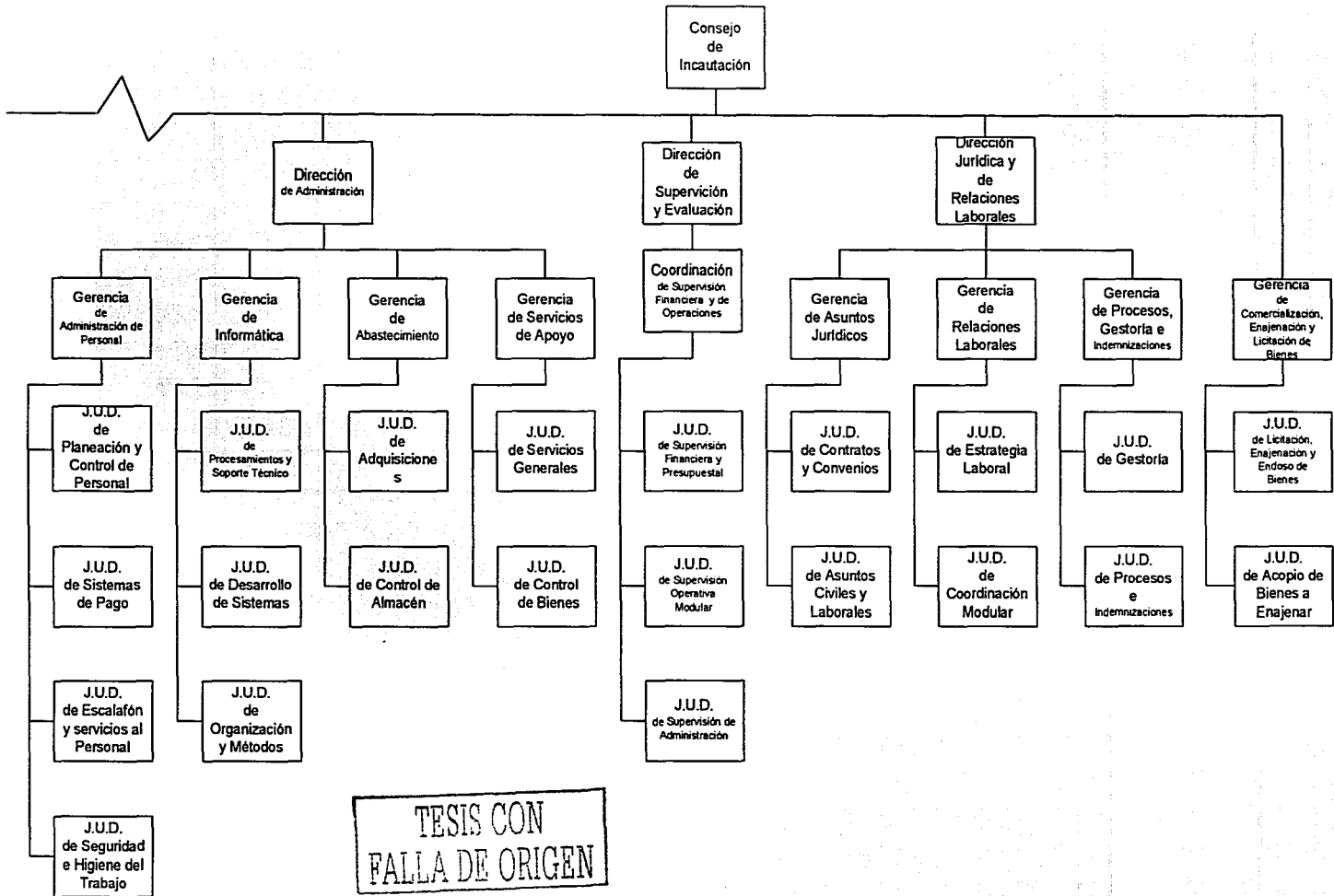
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

FALTA DE ORIGEN
TESIS CON

Figura N° 10.1

2109

Consejo de Incautación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 (Organigrama 1997)



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

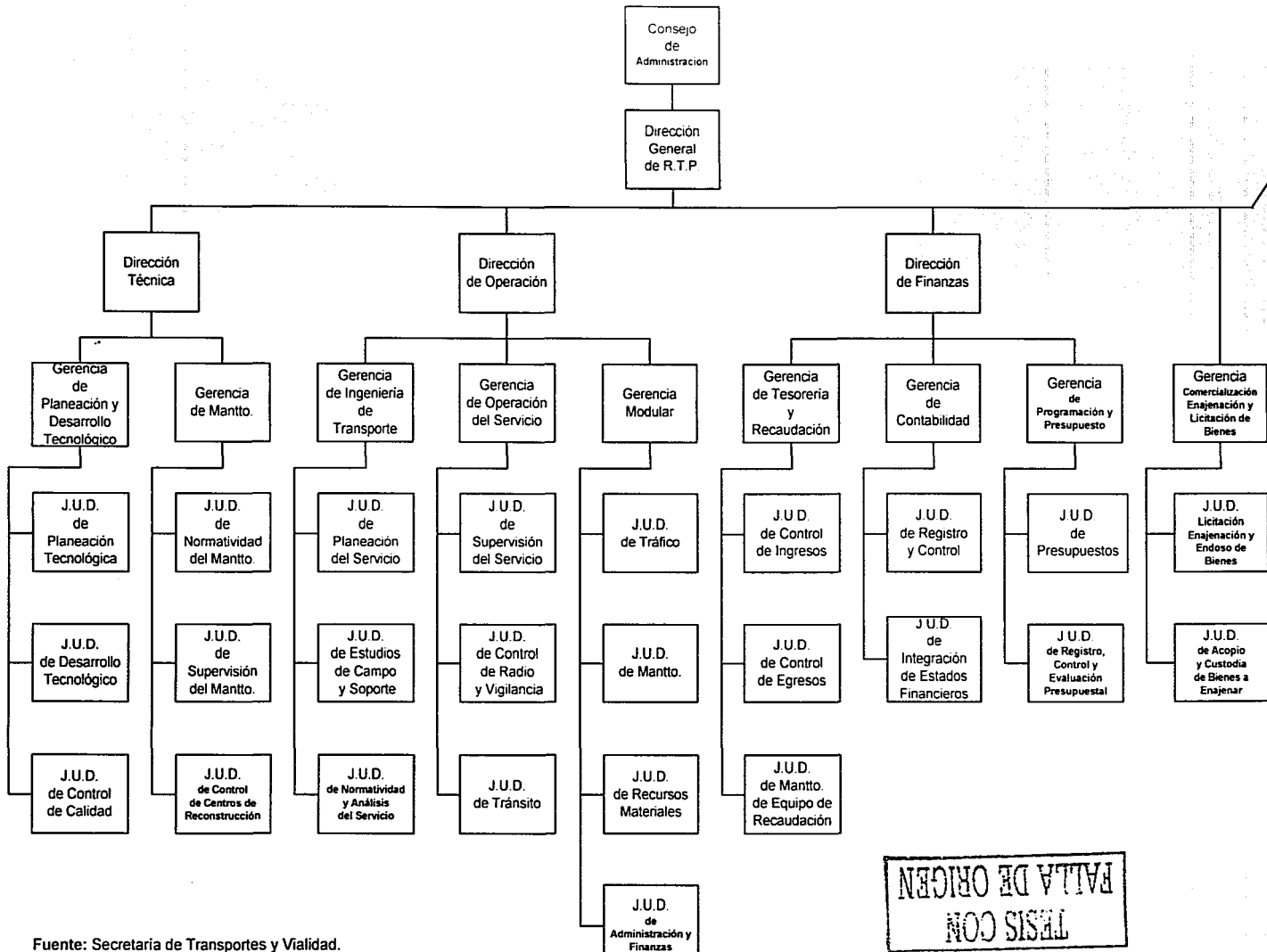
Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad. Manual Administrativo y de Procedimientos de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, México D.F., mimeo 2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Figura N° 10.2

410

Secretaría de Transportes y Vialidad
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal
 (Órgano Descentralizado. Organigrama 2000)



Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad.
 Manual Administrativo y de Procedimientos de la Red
 de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal,
 México D.F., mimeo 2000.

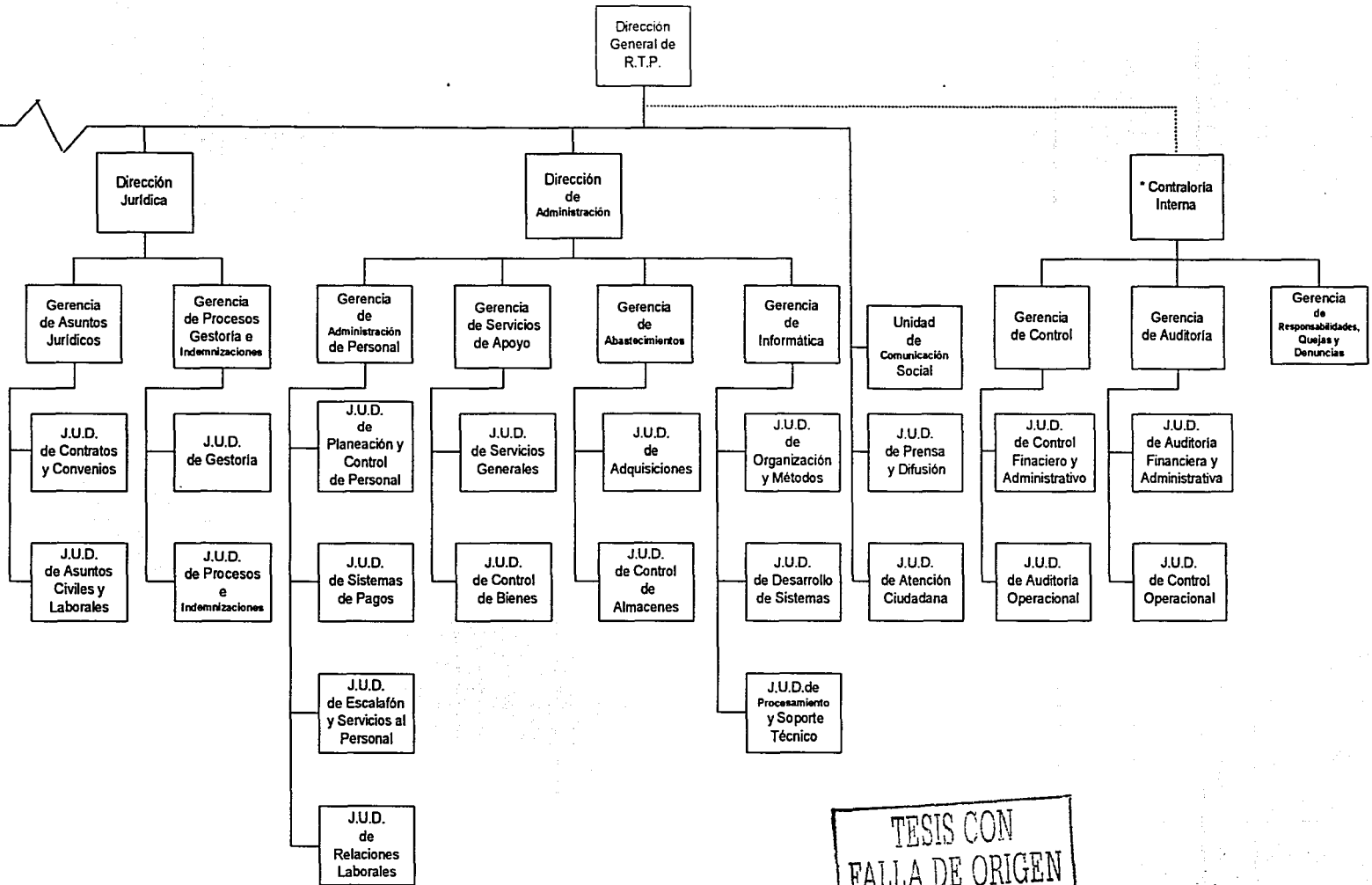
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

NEGATIVO DE ORIGEN
 TESIS CON
 NOO SISAL

Figura N° 11.1

111

Secretaría de Transportes y Vialidad
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal
 (Órgano Descentralizado. Organigrama 2000)



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Fuente: Secretaría de Transportes y Vialidad. *Manual Administrativo y de Procedimientos de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*. México D.F., mimeo 2000.

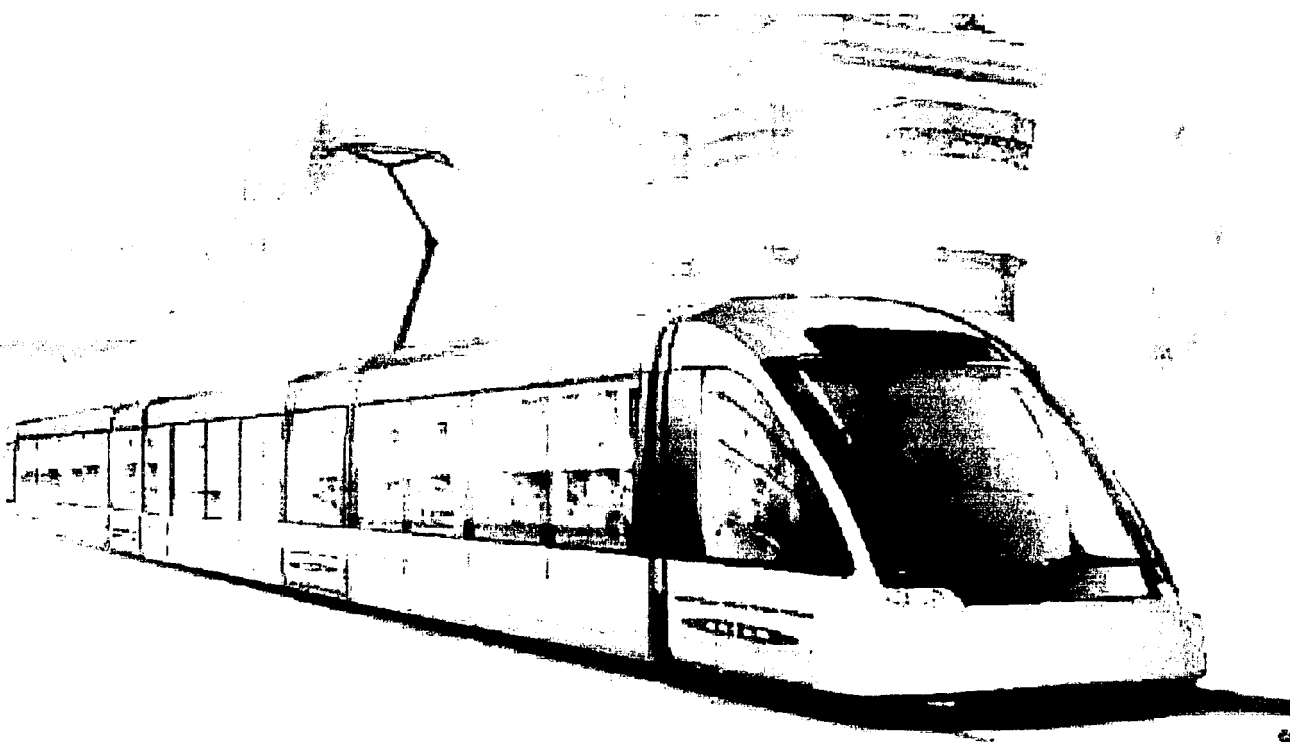
* La Contraloría Interna está adscrita a la Contraloría General del Distrito Federal. Véase Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 14 de enero de 2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

Figura N° 11.2

Cuarta Parte: El transporte público de pasajeros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Capítulo 8 Las empresas de gobierno

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO 8

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL EN EL SIGLO XX

LAS EMPRESAS DEL GOBIERNO

1. El Organismo Público Descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal

Como ya habíamos comentado con anterioridad, el servicio de tranvías "era controlado por la Compañía de ferrocarriles del Distrito Federal. Propietaria de la red tranviaria desde 1896, tenía a su disposición aproximadamente 300 carros de pasajeros, 80 para carga, 40 carretones, 2600 mulas y caballos y 30 carros fúnebres"¹, y se le había autorizado la tracción eléctrica el 20 de febrero de 1891 que especificaba "Única. Dígase al administrador general de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito, que el Ayuntamiento concede a esa Compañía autorización para que adopte la tracción eléctrica, y para que en las calles pueda sostener, por medio de ménsulas y columnas de fierro, los conductores eléctricos; limitando por ahora esa autorización a una sola vía, y reservándose el Ayuntamiento la facultad de fijar las condiciones definitivas para permitir el empleo de la tracción eléctrica, y aún, para negarlo por completo después que se hayan hecho los ensayos prevenidos por la Secretaría de Fomento..."²

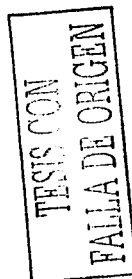
Con esta fecha se inicia el declive paulatino de los tranvías de mulitas y abrió el paso a la transformación y renovación del transporte urbano. Las primeras líneas debían operar con línea elevada a 6.50 metros de altura y la tensión se fijó en 500 voltios. Para 1896, la vieja empresa daba paso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S. A., y el Ayuntamiento autorizó el traspaso el 14 de agosto del mismo año. La nueva Compañía solicitó permiso para abandonar en algunas de sus líneas la tracción de sangre por la tracción eléctrica con el llamado *Trolley System*, de hilo aéreo³.

"Para esa época, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal hizo una gran inversión para el cambio de tracción de sus líneas; compraron seiscientos carros a la firma J.C. Brill de Filadelfia, se construyó una planta termoeléctrica capaz de generar energía extra para las horas de mayor tráfico y cerca de dos mil personas,

¹ Álvarez de la Borda, Joel, Javier Lazarín Guillén y David Luvín Guzmán Pérez. *Cien años de transporte eléctrico en la Ciudad de México*. Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. pp. 13 y 14.

² Servicio de Transportes Eléctricos. *Historia de los transportes eléctricos en México*. p. 30.

³ La introducción del sistema aéreo de trole fue inaugurada con la puesta en marcha de una línea abierta al público en Nueva York en 1889.



entre ingenieros y trabajadores se encargaron de la electrificación y la expansión de la red tranviaria"⁴



TECNICAMENTE
FALLA DE ORIGEN

Paseo de Bucareli, 1880, Litografía de Casimiro Castro

⁴ *Op.Cit., Cien años de transporte... p. 21*

La ciudad con este nuevo transporte, experimentaba una mejora no sólo en cuanto a la rapidez de su transportación, sino que también en cuanto a la limpieza y conservación de las calles pavimentadas por la suspensión de la tracción animal y el consecuente retiro de toda clase de obstáculos a lo largo y ancho de las calles, tales como los estanquillos improvisados, para garantizar el paso de los vehículos y evitar accidentes de tránsito.



TRAFIC CON
FALLA DE ORIGEN

Manuel Ramos. Último Tranvía antiguo... Tranvía de Granada 1929⁵

En 1899 se autorizó a la empresa que podía colocar el hilo conductor a una altura de 5 metros y medio sobre el hongo del riel, pudiéndose descender hasta 4.5 metros en los lugares donde el alumbrado público estuviese colocado a 5 metros y modificándose la corriente a 600 voltios. Además de lo anterior, el Ayuntamiento cambiaba las condiciones de las concesiones para que, ya otorgadas, las futuras relevaran a la Compañía en las tareas de barrer y reparar los pavimentos, y a cambio entregarían al Ayuntamiento un pago anual de 50 mil pesos.

En 1901 la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México se hizo cargo de la explotación que en diversas rutas realizaba la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal. En los años de 1903 y 1904 se instituyó la Compañía Mexicana de Tracción. De 1902 a 1916 el sistema de tranvías alcanzó su máximo desarrollo e inversión modificando el entorno urbano al unir a la ciudad con los pueblos vecinos, y permitir así una gran movilidad social, favoreciendo el surgimiento de nuevos polos de desarrollo habitacional (Ver anexos 5 y 6).

⁵ "El desarrollo de la tecnología eléctrica aplicada al transporte provocaron que los tranvías de tracción animal fueran sustituidos por los novedosos y modernos tranvías eléctricos. Sin embargo, algunas rutas siguieron utilizando la tracción animal. El último tranvía de este tipo corría de las calles de Guatemala a las de Granada. Si bien este tranvía se había conservado como una diversión, su incosteabilidad fue la causa de la supresión del servicio. El día de su retiro de las vías -10 de noviembre de 1932- se le adornó fúnebremente y un charro vestido de negro lo condujo a los patios de Indianilla que le sirvieron de cementerio". *Ibid.*, p. 15.

Sin embargo, no todo fue miel sobre hojuelas, pues los problemas con los trabajadores mexicanos no se hicieron esperar, por la enorme diferencia de trato y calidad de trabajo que se les otorgaba con respecto a los extranjeros. Ernesto de la Torre Villar señala que "los trabajadores que prestaban sus servicios en las empresas de tranvías del Distrito Federal, y que constituían un buen número, no podían dejar de tener dificultades con sus patrones, por cuestiones de salarios, jornadas de trabajo, accidentes y enfermedades profesionales, despidos injustificados, sanciones y otras causas más. Cuando las empresas se fusionaron hasta constituir, una sola, poderosa y fuerte en manos del capital extranjero, esas dificultades tuvieron que aumentar. No resultaba igual servir a una pequeña compañía que a una potente. Ésta tenía mayor avidez económica por cuanto representaba una inversión más crecida y, por tanto, sus exigencias frente a sus empleados eran mayores"⁶.

La lucha obrera tranviaria comenzó en 1889 cuando se registró el primer movimiento tranviario que culminaría con la detención de los dirigentes. En 1911, los tranviarios formaron una Sociedad Mutualista de Empleados de Tranvías de la Ciudad de México y efectuaron un movimiento para exigir mayores salarios y prestaciones, así como lograr el reconocimiento de los directivos de la Compañía.

En 1914 estalló la huelga porque la Compañía de Tranvías Eléctricos redujo los sueldos, ocasionándose grandes trastornos a los ciudadanos. La huelga se terminó a mediados de noviembre de 1914, cuando el gobernador del Distrito Federal, Heriberto Jara, negoció un aumento salarial del 25%. Los tranviarios se incorporaron a la Casa del Obrero Mundial⁷, participando en la Revolución en los

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁶ De la Torre Villar, Ernesto. *Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México. La Compañía de Tranvías y las luchas obreras, 1900 – 1945*. En *Humanitas*, México. Universidad de Nuevo León. 1974. *Cit. Pos.*, Sistema de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. *Historia de los Transportes Eléctricos en México*. p. 34.

⁷ Señala el maestro Juan Felipe Leal que "algunos integrantes del Partido Socialista Obrero, constituido el 20 de agosto de 1911 a iniciativa de los alemanes Pablo Zierold y Juan Humboldt, se separaron de éste el 23 de junio de 1912 por diferencias ideológicas y emprendieron la publicación del periódico *Luz*, cuyo primer número apareció el 15 de julio de este último año. El grupo que animaba esta publicación estaba compuesto por Juan Francisco Moncaleano, Luis Méndez, Pío Quinto Roldán, Eloy Armenta y Jacinto Huitrón, y se hallaba adherido a las ideas de la escuela racionalista que había fundado Francisco Ferrer Guardia en Barcelona, España.

"Con la publicación del periódico *Luz* y la celebración de algunas reuniones de tipo cultural cobró vida una nueva agrupación denominada Casa del Obrero. La propia instalación de la Casa en la Ciudad de México, el 22 de septiembre de 1912, resultó de un acto cultural, de acuerdo con el testimonio que nos brinda Jacinto Huitrón. De suerte que nunca tuvo lugar la ceremonia de su constitución, jamás se levantó el acta correspondiente, tampoco se redactaron y aprobaron estatutos o reglamentos ni se instaló la mesa directiva de la asociación. La estructura organizativa de la Casa del Obrero se redujo a su asamblea general y a su consejo de administración, integrado por un tesorero y un administrador. Las agrupaciones que tomaron parte en esta tan singular fundación de la Casa del Obrero fueron: el Grupo *Luz*, la Unión de Canteros Mexicanos, la Unión de Resistencia de la Fábrica La Linterna, la Unión de Operarios Sastres y la Unión de Conductores de Coches Públicos. Leal, Juan Felipe. *La Clase Obrera en la Historia de México. Las Agrupaciones Obreras*. pp. 187 y 188.

llamados batallones Rojos⁸, organizados por Álvaro Obregón, en el frente de batalla de la Huasteca Veracruzana. La salida de los trabajadores rumbo al frente de batalla ocasionó que se suspendiera el tránsito de los tranvías, por lo que el gobierno incautó los bienes de la Compañía de tranvías y designó un administrador, situación que prevalecería hasta mayo de 1919 en que los bienes fueron devueltos a la empresa.

En esos años no hubo mejoras a la empresa que tuvo grandes descabros por las constantes huelgas. Sobresale la huelga general del Distrito Federal del 31 de julio de 1916 convocada por la Federación de Sindicatos del mismo, en la que se paralizaron todas las actividades industriales, entre ellas la eléctrica, y los tranvías. Entre las demandas estaba el pago de su salario en oro, ya que la moneda que circulaba estaba constantemente devaluándose.

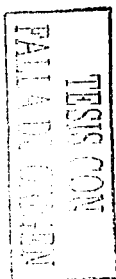
Esta situación fue aprovechada por los choferes de automóviles de alquiler que desde la aparición del tranvía habían sufrido la baja del interés de los usuarios "haciendo la primera tentativa para transportar grandes contingentes de personas con éxito lisonjero, y a los dos días de huelga ya se aventuraron a poner en circulación chassises de coches viejos con tablas amarradas y toldos de manta sujetos con varas como carrocería. Al reanudarse el servicio de tranvías ya había nacido la nueva industria, que, desarrapada y todo, encontró fácil demanda desde luego"⁹.

En la década de los 20 la Compañía de Tranvías de México contaba con 20 rutas urbanas de tracción eléctrica y una de tracción de sangre, además de 24 líneas foráneas e interurbanas de tracción eléctrica y dos de tracción de sangre (Ver anexo 7). Para realizar los servicios, en estos años se contaba con 243 kilómetros de vías y 333 carros. En materia de tarifas, el viaje en primera clase de entre 15 a 50 centavos; en segunda clase el precio era de 5 a 30 centavos, dependiendo de la distancia. El pago del abono mensual permitía a su poseedor realizar el viaje de ida y vuelta obteniendo un descuento equivalente a uno o dos días de pasaje en el mes (Ver Anexo 8).

En este mismo periodo, la compañía tuvo varias huelgas, una en 1920, que se prolongó hasta los primeros meses de 1923 con dramáticos hechos de sangre. Entre las medidas adoptadas por el gobierno se encuentra la elaboración del *Reglamento de Tráfico de los Tranvías Eléctricos para el Distrito Federal* de 1923.

⁸ También conocida como la "Leva del Hambre" El Dr. Atl fue el encargado de acercarse con la proposición a la Casa del Obrero Mundial firmándose en el Puerto de Veracruz, el 17 de febrero de 1915, un documento mediante el cual los obreros ayudarían a apresurar el triunfo de Carranza. Los tranviarios apoyaron de buena fe, pero los líderes de la Casa del Obrero Mundial utilizaron los recursos que Carranza le había otorgado para sus francachelas. Sin embargo, los carrancistas aprovecharon a estos improvisados soldados hasta que desapareció el peligro inmediato del villismo disolviendo en enero de 1919 a los Batallones Rojos.

⁹ De la Peña, Moisés T. *El servicio de autobuses en el Distrito Federal*. p.13.



compuesto por 24 artículos y un transitorio¹⁰. En éste se señalaba que la vigilancia del tráfico de los Tranvías Eléctricos en la Ciudad de México y en todo el Distrito Federal quedaba a cargo del gobierno.

Los conductores de tranvías para desempeñar su actividad debían obtener un permiso del Departamento de Tráfico. Este autoriza dicho permiso después de que el aspirante pasara un examen médico y cumpliera con las disposiciones técnicas que al efecto dictase la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, además de quedar plenamente identificados en la Sección Dactiloscópica del Departamento de Tráfico. Los conductores que no cubriesen con este requisito eran multados con pagos de 10 a 50 pesos, al igual que la Compañía.

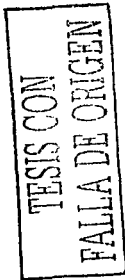
El reglamento sujetaba a la Compañía para que no variase los itinerarios ni los horarios de ninguna de sus líneas sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en cuyo caso se debía notificar al público usuario con ocho días de antelación, las situaciones emergentes debían ser notificadas a la misma autoridad para que tuviese conocimiento. En caso de no atender esta disposición la Compañía se hacía acreedora de una multa de 100 a 500 pesos.

Las tarifas debían ser colocadas en los cristales interiores para conocimiento de los usuarios. Quedaba prohibido fumar en el interior de los carros, además de lo anterior, no se debía escupir en los pisos. De estas faltas, el conductor debía estar pendiente para avisar a la policía, que a su vez debía remitir a los infractores para que se les aplicara una multa de 1 a 10 o en su caso, arrestarlos.

En los casos en que el carro estuviese lleno se debía colocar un letrero que dijera "Tome Usted el Siguiete Carro". Este mismo procedimiento debía observarse cuando el carro delantero fuese alcanzado por otro con el objeto de que éste tomase su distancia y recuperara el tiempo perdido. Las personas que a pesar de saber que el carro estaba lleno, se subieran en él, se les aplicaba la multa de 1 a 5 pesos. En caso de que el incumplimiento de estas disposiciones fuese por culpa de la empresa, la multa para la compañía era de 10 a 50 pesos.

En los cruzamientos en donde fuese notificada la compañía que debía colocar luces preventivas se le daban quince días para atender la solicitud. Vencido el plazo el gobierno colocaba las luces y turnaba el caso a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para que le impusiera una multa de 50 a 500 pesos.

¹⁰ *Reglamento de tráfico de los tranvías eléctricos para el Distrito Federal*. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1923, Archivo General de la Nación, Galería 5, Fondo SCOP, serie Compañía de Tranvías de México, expediente 3/361-1. Este documento no aparece publicado en el Diario Oficial, por lo que no se trató en el capítulo correspondiente a los ordenamientos. Sin embargo, por su contenido, consideramos conveniente su inclusión en este apartado.

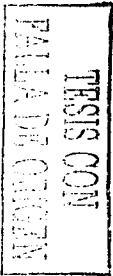


En el caso de los tranvías puestos en servicio, se debían observar las siguientes indicaciones:

- I. "Deberán reunir absoluta seguridad, tanto en su mecanismo, frenos de aire y mano, así como en todas las partes de su carrocería a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas por conducto de su Inspector Técnico
- II. El interior de los mismos deberá estar siempre en perfectas condiciones de conservación, comodidad, buena presentación e higiene
- III. Diariamente se desinfectarán antes de ponerlos al servicio del público
- IV. Deberán llevar siempre, en perfecto funcionamiento los faros y luces exteriores, así como silbatos y timbres de alarma
- V. El servicio interior de alumbrado estará al corriente, así como los timbres para anunciar al Motorista las paradas debiendo estos últimos tener un cable o botones que permitan solicitar la parada desde cualquier parte del interior del tranvía, así como de la plataforma exterior, obedeciendo estas solicitud, únicamente en las esquinas y paradas obligatorias.
- VI. Llevarán en la parte anterior, posterior y costados de los carros un letrero perfectamente visible que indique la línea en la cual circule, debiendo ser dicho letrero luminoso por las noches
- VII. En la plataforma delantera y en ambos lados llevarán siempre espejos laterales que permitan al Motorista ver la plataforma posterior y los estribos del tranvía
- VIII. Los coches que hacen servicio suburbano deberán tener en los claros o puertas que se encuentran entre el interior y la plataforma delantera, cortinas para impedir que al encenderse las luces se refleje el interior del coche y los cristales delanteros impidiendo al motorista una visión exterior clara
- IX. Cuando los carros lleven remolque la unión deberá ser perfectamente sólida y con el juego necesario que permita toda la libertad para dar las curvas. En estos casos deberá extenderse directamente desde el carro hasta la plataforma en que vaya el motorista, el cable o conexión del timbre".¹¹

Todos los tranvías, salvo los de corridas de trenes rápidos, debían parar en todas las esquinas sin estorbar el paso de los peatones. En caso de no cumplir con esta disposición, el motorista era sancionado con una multa de 1 a 10 pesos. El paso

¹¹ *Ibid.*, *Reglamento de tráfico de los tranvías eléctricos para el Distrito Federal*. Artículo 9.



de los carros debía anunciarse con timbre, el cual debía tocarse 20 metros antes de llegar a la esquina y antes de volver a emprender la marcha, la multa por esta falta era sancionada de 1 a 5 pesos.

La velocidad máxima en la Ciudad era de 30 kilómetros por hora y 40 kilómetros por hora fuera de la garita. En caso de violar esta disposición la multa variaba de 10 a 50 pesos. Los motoristas de tranvías debían atender a las indicaciones de los agentes de tránsito, pues de lo contrario se hacían acreedores a una multa de 1 a 10 pesos.

En los carros mixtos de carga y pasajeros, los conductores debían evitar que los usuarios subiesen materiales explosivos y cadáveres, la falta por el incumplimiento a esta disposición era de 20 a 50 pesos.

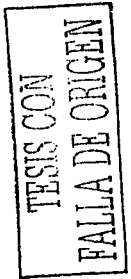
Para la protección de los pasajeros, los conductores debían observar los siguientes puntos:

- I. "Que los tranvías se detengan en los puntos de parada y en las estaciones, el tiempo razonable para que los pasajeros puedan subir a ellos o descender sin precipitaciones peligrosas
- II. Permitir solamente subir por la plataforma cuyo letrero indique *Entrada* y descender por la plataforma cuyo letrero indique *Salida*
- III. Llevar cerradas las rejillas del lado contrario al tráfico, tanto en la plataforma anterior como posterior, quedando prohibido al público abrir éstas cuando estén cerradas
- IV. Las paradas deben hacerse precisamente en la tangente y por ningún motivo iniciando la curva"¹².

En materia de mantenimiento, cuando se reventase un cable transmisor de fuerza eléctrica, los conductores debían colocar señalización con banderas o luces rojas que indicasen la zona de peligro. Las reparaciones de la vía eran realizadas por las noches para evitar congestión de tránsito. Por la primera falta la multa era de 5 a 20 pesos; por la reparación fuera de este horario y sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la multa era de 50 a 500 pesos.

En diciembre de 1924 nació la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Ómnibus y Tranvías de México, S.A. En 1925 se realizó otra huelga que nuevamente paró el tránsito de los vehículos de transporte de personas debido a que el Director General, G.R.R. Conway, de origen inglés, no quería reconocer la personalidad de la Alianza de Empleados y Obreros de la Compañía, situación que se vio remediada por la intervención del Presidente de la República, General

¹² *Ibid.*, Artículo 18.



Plutarco Elías Calles. Sin embargo, ésta no sería reconocida formalmente por la Compañía sino hasta el 2 de julio de 1928, cuando se firmó un convenio entre las partes. Esta vieja organización tiene 77 años de existir y hoy se le conoce como la Alianza de Tranviarios de México, y es el sindicato más antiguo del gobierno del Distrito Federal.

En los tres años siguientes la empresa tuvo un crecimiento notable, "para 1928 el desarrollo de su red cubría aproximadamente 330 kilómetros de vías, estacionándose en esa cifra; en 1924 recibió 35 unidades nuevas; en 1927 aumentó ese número a 75; al año siguiente la empresa adquirió 30 vagones, con lo cual el número ascendió a 105; el total fue en ese tiempo de 371 carros motores y 42 remolques, lo que hizo un total de 413 unidades en servicio; no se volvieron a adquirir transportes, a pesar de las ganancias que tuvo la empresa ..."¹³.

La bonanza financiera de este servicio no era compartida con la clase obrera ya que la información que a ésta se le daba distaba mucho de la realidad de la empresa. En los siguientes años los empresarios y tranviarios se enfrentarían en diversos movimientos de huelga, situación que contribuiría a que los empresarios reorientaran sus inversiones más hacia el sector eléctrico.

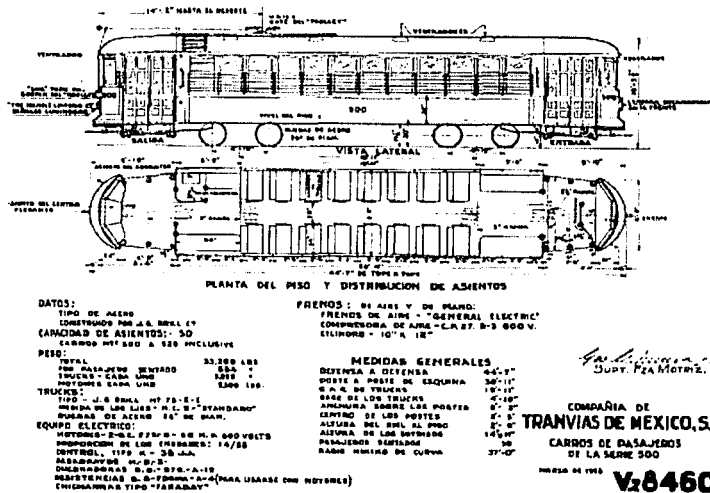
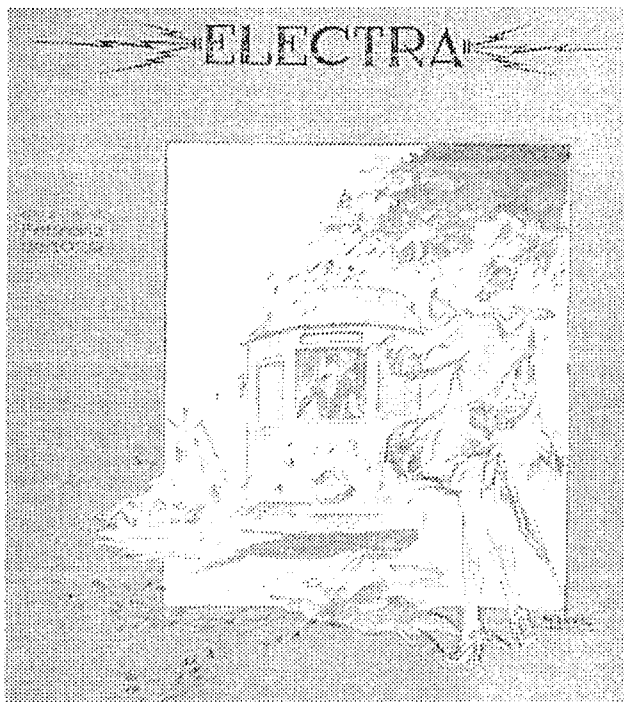


Diagrama del Tranvía de la serie 500 de 1928

¹³ Op. Cit., Servicio de Transportes Eléctricos. *Historia de los transportes eléctricos en México*. p. 37.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Electra. El Magazine de Luz y Fuerza y Tranvías febrero de 1929. Año III. Núm. 43

Para 1939 es evidente que el interés de los empresarios ya no estaba del todo en el transporte público de pasajeros. Las inversiones del trust internacional SOFINA, que entre 1900 y 1910 habían orientado e impulsado el servicio de tranvías en la Ciudad de México y, aprovechando que éste a su vez era propietaria de la Compañía de Luz y Fuerza Motriz, se podía dar el lujo de suministrar la energía eléctrica a un costo de 2.5 centavos por kilowat, lo que permitía mantener un buen margen de ganancia.

Las inversiones realizadas en el sector eléctrico, ofrecían un camino más seguro y con mejores expectativas de ganancia, ya que según la empresa vendía la energía a 16 centavos kilowat lo que representaba el 640% de mayores beneficios, mientras que en el sector transporte el suministro de energía eléctrica significaba un alza considerable en los costos de operación de los tranvías, además de los consabidos problemas entre empresa y sindicato, lo que hacía menos atractivo continuar con la inversión.

En 1941 se reunió una Comisión Mixta compuesta por funcionarios del Departamento Central, la Secretaría del Trabajo y la Alianza de Tranviarios, los resultados de esta mesa de trabajo fueron los siguientes: "El servicio fue

proyectado para la 4ª parte de la población, y en 1910 había 617 carros y en 1941 sólo 319. El servicio requería reparaciones por valor de 3.2 millones de pesos. La empresa era subrogatoria de las antiguas Compañías de Ferrocarril del Distrito Federal y México Electric Transway, Ltd. Esas empresas obtuvieron concesiones urbanas y suburbanas por el término de 99 años la primera, y sin estipulación de plazo la segunda; en tal virtud el Departamento del Distrito Federal podía anular las concesiones urbanas y declarar ilegales las suburbanas que nunca fueron ratificadas por el Congreso. El Estado, en virtud del derecho de reversión, sería el propietario del 60% de los bienes de la empresa, en el caso de anulación de las concesiones. Asimismo se estimó que era necesario crear una empresa de servicio público descentralizado, con personal y patrimonio propios y con una inversión de 11 millones de pesos¹⁴. La Comisión Mixta fijó el avalúo de los bienes de la compañía en 16.5 millones de pesos.

Durante la revisión contractual de 1943, los tranviarios solicitaron al Gobierno que los acuerdos de la Comisión Mixta se convirtieran en una realidad, pues de otra manera se irían a la huelga; el 13 de abril de ese mismo año, tras 90 minutos de huelga, los tranviarios lograron un 13% de aumento global en sus salarios y el gobierno otorgó a la empresa un subsidio destinado a la conservación y mejoramiento del sistema de vías y equipo.

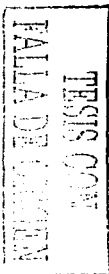
En 1945, en la revisión bianual del contrato, los trabajadores suspendieron sus labores el 3 de febrero del mismo año, situación que tuvo como respuesta la publicación de la *Ley sobre los transportes urbanos y sub-urbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia*¹⁵, que bajo el amparo del decreto de suspensión de garantías individuales¹⁶ se puso en marcha para mantener en operación todos los servicios de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por lo que en caso de suspensión de actividades por problemas laborales, el Departamento procedió a ocupar temporalmente los bienes muebles e inmuebles, así como todos los servicios auxiliares y sus dependencias, de la Compañía de Tranvías de México, S. A. sin afectar los derechos de los trabajadores.

El Departamento del Distrito Federal nombró como Director al Ingeniero Manuel Moreno Torres, quien podía remover al personal de confianza que fuese necesario y utilizar al que regularmente operaba los servicios mediante condiciones transitorias de trabajo. El 30 de septiembre de 1945 terminó la ocupación por haber dejado de existir las leyes de emergencia. Al día siguiente, el movimiento de huelga se reanudó. El 6 de octubre se publicó el Decreto que declara la ocupación administrativa de los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos en el Distrito Federal debido a que la reanudación del movimiento de huelga colocaba en grave

¹⁴ *Ibid.*, pp. 39.

¹⁵ *Ley sobre los transportes urbanos y sub - urbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia*. Diario Oficial del 3 de febrero de 1945.

¹⁶ *Decreto que aprueba la suspensión de las garantías individuales consignadas en varios artículos constitucionales*. Diario Oficial del 2 de junio de 1942.



situación a la población del Distrito Federal, y ante la perspectiva de que la paralización se prolongara por tiempo indefinido Ávila Camacho decretó "la ocupación administrativa de todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos en el Distrito Federal, destinados directa o indirectamente a la prestación de dicho servicio"¹⁷, hasta la solución del conflicto.

El 27 de diciembre de 1945 el gobierno expide el *Decreto que dispone se levante la ocupación administrativa de los bienes muebles e inmuebles pertenecientes a la Cía. de Tranvías de México, S.A.* en virtud de que la ocupación tenía un carácter transitorio, con miras a la solución del conflicto, pero a pesar de los esfuerzos del gobierno las partes no habían llegado a un acuerdo y el problema debía solucionarse, y se señaló que el día 29 del mismo año a las 18 horas, se levantaría la ocupación y se entregaría formalmente a la Compañía de Tranvías los bienes de su propiedad¹⁸.

TEJIC CON
FALLA DE ORIGEN

El 31 del mismo mes y año se le notificó mediante oficio a la Compañía las causas por las que se le declaraban caducas las concesiones para la explotación del servicio de transportes eléctricos del Distrito Federal. Estas causas fueron:

- I. "Por no haber ejecutado las obras ordenadas por el Gobierno
- II. Por no prestar el servicio de manera uniforme regular y continuo
- III. Por no remplazar todos los bienes necesarios para la prestación del servicio ni haber ejecutado las obras de reparación, conservación y reconstrucción indispensables para la regularización del servicio
- IV. Por haber interrumpido el servicio sin causa justificada y sin previa autorización del Gobierno, como se comprueba por el hecho de haber declarado, las autoridades del trabajo, lícitas las huelgas llevadas a cabo en un periodo de cinco años a la fecha
- V. Por pertenecer la Compañía al trust extranjero conocido con el nombre de SOFINA y AMITAS"¹⁹.

El 2 de enero de 1946 se dispuso que se efectuara nuevamente la ocupación de la Compañía, pues el Estado consideraba que no se podía dejar el asunto a la deriva, y en tanto se estableciera la tramitación de la caducidad de las

¹⁷ *Decreto que declara la ocupación administrativa de los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos en el Distrito Federal.* Diario Oficial del 6 de octubre de 1945.

¹⁸ *Decreto que dispone se levante la ocupación administrativa de los bienes muebles e inmuebles pertenecientes a la Cía. de Tranvías de México, S. A.* Diario Oficial del 27 de diciembre de 1945.

¹⁹ Moyo Porras, Edmundo. *Los transportes eléctricos en el Distrito Federal.* pp. 88 y 89.

concesiones éste asumiría la responsabilidad de mantener el servicio²⁰. Finalmente, el 6 de agosto del mismo año se declaran caducas las concesiones demostrándose en el dictamen que la empresa no había tenido las pérdidas que ésta señalaba, sin que por el contrario su margen de utilidad le hubiese permitido realizar el mantenimiento necesario del equipo, pagar los aumentos de la Alianza, mantener la tarifa autorizada y aún así obtener un buen margen de ganancias²¹.

El 19 de abril de 1947 se crea la institución denominada Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objetivo era "la administración y manejo del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y sus sistemas auxiliares; el estudio, proyección y construcción, en su caso, de líneas elevadas o subterráneas para transportes eléctricos y servicios auxiliares en el Distrito Federal"²².

Para dirigir la empresa se formó un Consejo de Administración formado por cinco miembros con sus respectivos suplentes y designados por el Gobierno del Distrito Federal. De estos miembros el Gobierno del Distrito Federal designaba un Presidente del Consejo y Director General de la Institución, un Vicepresidente y un Secretario. El Consejo era responsable del nombramiento de los demás empleados de dirección, administración e inspección de labores, siendo que debían ser elegidos preferentemente entre los trabajadores tranviarios más competentes y antiguos en el servicio.

Todos los funcionarios del Consejo y el personal de dirección, administración e inspección de labores que tuviesen responsabilidad en el manejo de fondos y valores de la empresa debían caucionar debidamente su manejo, mediante fianza otorgada por una empresa aseguradora legalmente constituida.

Al Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal se le otorgaba preferencia en el otorgamiento de concesiones para nuevas líneas de transporte eléctrico y sistemas auxiliares, en relación con particulares o empresas nacionales o extranjeras.

El 24 de abril de 1947 la autoridad acordó abstenerse de ejecutar varios actos contemplados en la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos, ya que el patrimonio con la que ésta iba a ser construida no se podía utilizar hasta que el Poder Judicial de la Federación resolviera sobre los amparos 108/946 y 1618/946 interpuestos por las Compañías de Ferrocarriles del Distrito Federal de México,

²⁰ Decreto que dispone se efectúe la ocupación de los bienes, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos en el Distrito Federal. Diario Oficial del 2 de enero de 1946.

²¹ Resolución que declara caducas las concesiones otorgadas para la construcción del Sistema de Tranvías del Distrito Federal. Diario Oficial del 6 de agosto de 1946.

²² Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Diario Oficial del 19 de abril de 1947. Artículo 1°.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

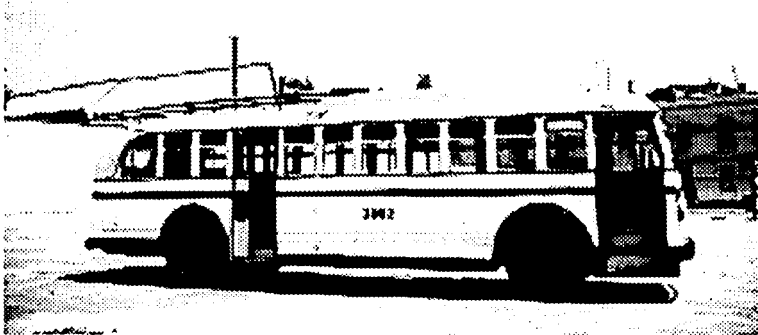
CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS 427
Los Organismos Públicos de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

S.A. y de Tranvías de México, S.A.²³. Entre 1945 y 1950 fueron transportados 1 billón 466 millones 425 mil 159 pasajeros conforme a los datos de la siguiente tabla.

| Pasajeros Transportados por el Servicio de Transportes Eléctricos 1945 - 1950 ²⁴ | |
|--|-----------------------|
| Año | Tranvías y Trolebuses |
| 1945 | 261,193,754 |
| 1946 | 257,907,427 |
| 1947 | 258,476,135 |
| 1948 | 248,307,062 |
| 1949 | 223,006,553 |
| 1950 | 217,534,228 |
| Total | 1'466,425,159 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

En marzo de 1951, se puso en marcha la primera línea de trolebuses Tacuba-Calzada de Tlalpan. En octubre de 1952 se consolidó la compra de la empresa por parte del Departamento del Distrito Federal mediante escritura pública del 23 de octubre de 1952 por la cantidad de 13 millones 975 mil pesos diferidos en seis pagos anuales. En estos años se compraron 30 tranvías y 20 ómnibus²⁵ eléctricos.



Trolebús Westram, 1951

²³ Acuerdo por el cual se dispone se abstenga el Departamento del D. F. de ejecutar diversos actos de la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F., hasta en tanto no se resuelvan en definitiva los juicios de amparo que señala. Diario Oficial del 24 de abril de 1947.

²⁴ Moyo Porras, Edmundo. *Los Transportes Eléctricos en el Distrito Federal*. p. 62.

²⁵ La palabra latina *ómnibus* significa "para todos".

Tranvía PCC²⁶ traído de los Estados Unidos, 1953

En 1955 se acordó otorgar a favor del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, un subsidio igual al 75% del impuesto de 15% sobre el consumo de energía eléctrica por considerar que, al ser una institución descentralizada que tenía a su cargo un servicio público necesario para los habitantes del Distrito Federal y que el Departamento del Distrito Federal había estado haciendo aportaciones para mantener el equilibrio financiero de la institución, era conveniente otorgar un subsidio de esta naturaleza. Esta situación se mantendría vigente hasta el 30 de junio de 1980 en que esta política fue cancelada²⁷.

En 1956, durante la administración del Presidente Adolfo Ruiz Cortines se promulgó la *Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal"* como un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio.

El objeto de esta empresa es, hasta la fecha:

- I. "La administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos que fueron adquiridos por el Departamento del Distrito Federal

²⁶ "Siglas en inglés que significan Presidents Conference Comittee. Este vehículo fue concebido en reuniones celebradas entre presidentes de compañías fabricantes de tranvías en Estados Unidos que tenían como fin diseñar un nuevo transporte eléctrico que respondiera a las necesidades de las grandes ciudades modernas". *Op. Cit., Cien años...* p. 73.

²⁷ Acuerdo No. 2905 por el que se otorga a favor del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F., un subsidio igual a 75% del impuesto del 15% sobre consumo de energía eléctrica que causó esa Institución, del 1° de enero al 31 de diciembre de 1975. Diario Oficial del 15 de septiembre de 1979. Acuerdo por el que se otorga a favor de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, un subsidio igual al 75% del impuesto de 15% sobre consumo de energía eléctrica causado por esa institución, del 1° de enero al 30 de junio de 1980. Diario Oficial del 14 de diciembre de 1981.

- II. La operación de otros sistemas, ya sean de gasolina o diesel, siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos y
- III. El estudio, proyección, construcción y en su caso operación de nuevas líneas de transportes en el Distrito Federal²⁸.

Con esta modificación sobre la ley del 1947 se canceló la posibilidad de que Transportes Eléctricos se constituyera en la empresa líder del transporte público de pasajeros, como posteriormente sucedió cuando se crea el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y se restringe su ámbito de competencia a los bienes de las Compañías de Tranvías de México, S. A., Limitada de Tranvías de México y la de Ferrocarriles del Distrito Federal.

Al Consejo de Administración se le agregó un miembro más quedando integrado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal como Presidente del Consejo; un representante de la Secretaría de Hacienda, un representante de la Secretaría de Economía, un representante de la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, y dos representantes designados por el Jefe del Departamento del Distrito Federal. De entonces a la fecha no ha habido ninguna reforma sobre esta ley que ya presenta vicios de envejecimiento, más ahora que el gobierno de la Ciudad de México se ha modificado sustancialmente y que en los próximos años seguramente tendrá nuevas tareas y responsabilidades en materia de transporte de pasajeros y que desde la misma ley de este organismo avizoran una gran brecha entre este modo de transporte y los sistemas modernos.

En la administración de Ruiz Cortinez se compraron 274 tranvías y 117 trolebuses, se construyeron las instalaciones de San Andrés Tetepilco, actual oficina y patio principal de mantenimiento y resguardo de este medio de transporte. En los años siguientes se compraron vehículos hasta tener un total de 550 trolebuses y 250 tranvías. La tarifa fijada en 1959 fue de 35 centavos manteniéndose en esta condición hasta los años 70. Además de lo anterior, la situación de la empresa se fue deteriorando por la falta de inversión en el sector por parte del gobierno, y la expansión y consolidación de su más cercano competidor los autobuses de combustión interna de pasajeros, que en esos años alcanzaron un gran desarrollo desplazando en la preferencia del público a los tranvías y trolebuses, que para ese entonces manejaban el 80% de los viajes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

²⁸ *Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal". Diario Oficial del 4 de enero de 1956.*



Trolebús Marmon Herrington, Fabricación Estados Unidos 1958

Lo que vino a poner en situación de quiebra a la empresa fue la creación en 1967 del Sistema de Transporte Colectivo Metro que sentaría sus rutas sobre las principales y más rentables rutas de transporte del STE. Entre 1967 y 1972 se construyó la primera etapa del Metro que contempla las líneas 1, 2 y 3. En esos años, como en los 40, se volvía a poner en tela de juicio la conveniencia de continuar operando al STE.

Un factor que contribuyó a su supervivencia fue que las inversiones de transportes se frenaron en el Metro por la falta de planificación de las líneas y el poco interés que en la administración de Echeverría se tuvo sobre la continuación del proyecto. Sin embargo, entre 1972 y 1974, si bien no se compró nuevo equipo, se estableció un programa de rehabilitación de tranvías y trolebuses que permitió a la empresa tener 176 tranvías y 550 trolebuses rehabilitados que corrían en una red de 172 kilómetros para los primeros y 282 kilómetros para los segundos. En este tiempo, los pasajeros transportados eran de un promedio diario de 380 mil en trolebuses y 230 mil en tranvías²⁹.

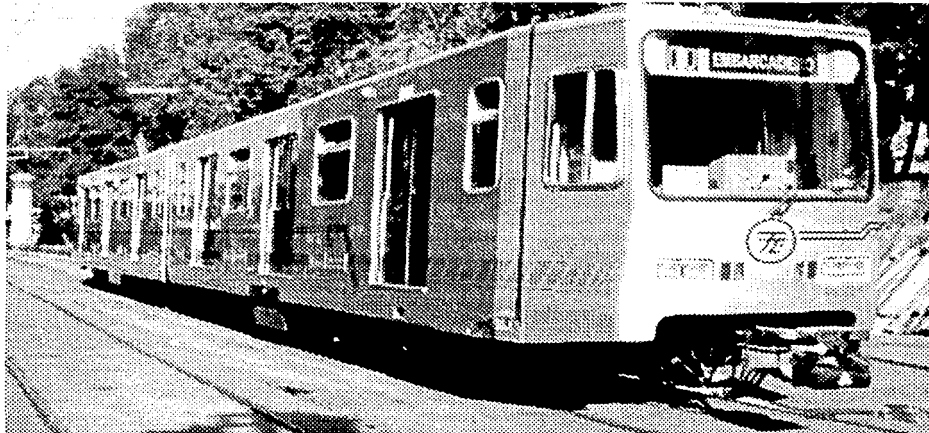
En los años 80 el número de tranvías había disminuido sensiblemente quedando en operación sólo 35 unidades contra 350 trolebuses, los tranvías PCC dejarían de operar definitivamente en 1984. Estos datos son demoledores, pues se había perdido el 47% de la capacidad de transportación elevando los costos de operación por la falta de inversión, y la fuerte presencia en expansión del Metro, además del crecimiento desbordado del transporte público concesionado y la creación de la Ruta 100, dejando nuevamente a la empresa al borde de la quiebra.

Una solución para evitar su desaparición fue la improvisada puesta en marcha de la línea Taxqueña-Estadio Azteca, en la época de Miguel de la Madrid, con tranvías rehabilitados y enlazados entre sí con carretillas o *trucks* de los antiguos

²⁹ Datos estadísticos sobre los Servicios de Transportes Eléctricos, Taxis y Ruleteros. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de diciembre de 1972.

tranvías PCC, que el día de su inauguración presentaron fallas, lo que obligó a las autoridades a reconsiderar el proyecto.

En 1985 se inició el proyecto para acondicionar la línea quedando la primera etapa de Taxqueña–Estadio Azteca concluida en 1986; la segunda etapa fue de Huipulco–Xochimilco acondicionado en 1988, ésta operó con los tranvías rehabilitados hasta la llegada de un moderno tren ligero que hoy en día cuenta con 16 trenes modelo TE-90 y TE-95, con un promedio de 12 unidades en operación por día, con 26.08 kilómetros a lo largo de 16 estaciones de paso en dos sentidos y 2 terminales. Para la operación, conservación y mantenimiento de las unidades se dispone de un taller, un depósito y 7 subestaciones.



Tren Ligero Taxqueña – Xochimilco 2000

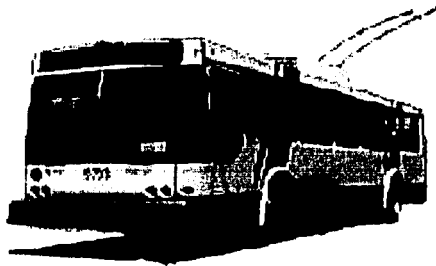
En un tiempo se consideró que a esta empresa debía adherirse el metro férreo de Pantitlán a la Paz con una extensión de 17 kilómetros de longitud, 10 estaciones y con línea superficial – subterránea iniciada el 2 de enero de 1990, entre algunos de los factores que contribuyeron a que esta situación no se llevara a cabo, está la experiencia acumulada por el Organismo Público del Metro en la operación y mantenimiento de éste, los elevados costos de preparar personal calificado en una empresa muy enfocada a un tipo particular de vehículo y el elevado costo de su contrato colectivo con respecto al del Metro y el de Ruta 100.

Estos elementos en mayor o menor medida contribuyeron en esta ocasión a frenar la posible expansión y crecimiento de este Organismo, los siguientes años fueron de gran incertidumbre, pues la empresa empezó nuevamente a decaer en su materia de trabajo central: los trolebuses. Los datos de operación y transportación de pasajeros quedaban disfrazados a través del llamado Abono de Transporte, ya que se fijó un porcentaje del total de la recaudación del Abono para entregar al STE, que traducido en pasajeros transportados, reflejaba datos muy elevados.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Esta situación se hizo evidente cuando desapareció el Abono y los datos relativos a la transportación del STE reflejaron su verdadero estado.

A fines de los 90 el gobierno introduce 200 nuevos trolebuses inyectando a la empresa una nueva posibilidad de mantenerse en operación. Estos modernos trolebuses se encuentran a la vanguardia de las nuevas tecnologías en la materia.



Trolebús de la Serie 9000

El reto inmediato es la formación y capacitación de técnicos especializados en el mantenimiento de estas unidades. La necesidad de capacitación del personal sindicalizado se vuelve indispensable toda vez que el horizonte tecnológico que dicho equipo representa en la empresa es inversamente proporcional a la vieja estructura obrera. El corazón de la nueva tecnología se localiza en la tracción y frenado de estas unidades y ésta se encuentra muy por encima de los conocimientos de esta estructura obrera.

La materia de trabajo de muchos de estos empleados se reduce sensiblemente con la introducción de esta tecnología. Si bien, este proceso no se inicia con los trolebuses de la serie 9000, sino con la introducción del Tren Ligero, en donde la presencia de los trabajadores tranviarios es muy reducida por el grado de especialización de los sistemas eléctricos y electrónicos del Tren Ligero; esto no se había sentido porque el grueso de los trabajadores se encontraba concentrado en el área de los trolebuses.

La falta de innovaciones tecnológicas importantes durante tanto tiempo mantuvo al personal concentrado y especializado en equipos cuya tecnología estaba entre los años 40 y 70. Con la obsolescencia de ésta tecnológica y la baja de buena parte del equipo por haber concluido su vida útil, sin posibilidad de soportar una nueva rehabilitación por la fatiga de sus materiales, los trabajadores se encuentran en la encrucijada de actualizarse o ser removidos para ser sustituidos por personal altamente calificado.

Una alternativa que podía haber sido su salvación temporal era la transferencia de los trabajadores del Consejo de Incautación de R-100 que se hizo a favor del Servicio de Transportes Eléctricos a fines de 1997, pues habría la posibilidad de

TESIS CON
 FALLA DE CINCO
 MECANISMOS

que parte de la estructura tranviaria se asimilara a esta nueva materia de trabajo compuesta por 8 rutas, con una longitud de operación de 424.70 kilómetros, 182 unidades, de las cuales, 169 son autobuses articulados tipo V-18 y 20 autobuses sencillos tipo metrobús CATOSA, que fueron adquiridos por esta empresa.

El panorama se torna gris por dos factores: El primero, la posibilidad histórica de ampliar la materia de trabajo de esta empresa se cancela con la creación de la Red de Transportes de Pasajeros en enero de 2000, pues este Organismo absorbe la función y la materia de trabajo de la extinta Ruta 100. El segundo, ligado íntimamente al primero, es la transferencia de los 182 autobuses, las rutas de servicio, las instalaciones y personal a la Red de Transportes de Pasajeros a partir del 2 de enero del 2002, regresando al Servicio de Transportes Eléctricos en el escenario de obsolescencia antes descrito.

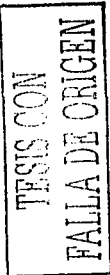
No cabe duda que el trolebús, a nivel mundial, tiene todavía hoy en día gran aceptación como medio de transporte limpio, seguro y confiable, de no asegurarse un programa de mantenimiento preventivo y correctivo adecuado, las posibilidades de que estos equipos se mantengan en un nivel aceptable de operación se vería rápidamente rebasado toda vez que la complejidad tecnológica de su construcción no admite reparaciones provisionales.

A fines del siglo XX se optó por un contrato de externalización para el mantenimiento de estas unidades que le permitió al Organismo mantener en óptimas condiciones de operación los trolebuses nuevos. Actualmente, este contrato ha sido cancelado y la responsabilidad total de mantenimiento y operación recae únicamente en la estructura de la empresa por lo que, aunado a lo anterior, el suministro oportuno de las refacciones se constituye un elemento fundamental para garantizar la operación y evitar el llamado canibalismo de las unidades.

De no considerarse cuidadosamente esta situación, no sólo enfrentará al Organismo costos mayores, sino que por considerarse muy pequeña la oferta de estas unidades con respecto a otros medios de transporte la preferencia del usuario puede cambiar por la falta adecuada de frecuencia de paso y constituir un elemento decisivo para la subsistencia de la empresa.

Como es de suponerse, la relación de este sistema de transporte con relación a otros sistemas debe enfocarse en dos planos:

El primero, en el terreno gubernamental, en donde el trolebús debe de consolidarse como alimentador del Metro, evitando la competencia desleal y ruinosa entre las empresas de transporte del gobierno de la ciudad, dando preferencia de explotación exclusiva a este tipo de vehículos en vialidades como los ejes viales en ambos sentidos, incrementando las inversiones en nuevas unidades que garanticen un servicio oportuno y de calidad.



El segundo refiere a la aplicación de la *Ley de Transporte* reestructurando las rutas y redimensionando sus flotas vehiculares de los servicios concesionados para que la competencia de éstos con los trolebuses y el tren ligero se retiren o reduzcan, según convenga, para operar única y exclusivamente como complemento de estos servicios cuando la capacidad de la empresa esté por debajo de la demanda.

Aunado a lo anterior, se debe modernizar el sistema de peaje mediante la incorporación de la llamada tarjeta inteligente como proyecto de gobierno, a efecto de ofrecer estímulos tarifarios en las transferencias entre los distintos modos de transporte paraestatal, pero cuidando de no repetir el error del Abono de transporte sobrevaluando la capacidad real de transportación de esta empresa.

Por último, en materia de la red de servicios, el Organismo Público de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal contaba al cierre del siglo XX con 17 líneas de trolebuses corriendo en una red de 413 Km., un tren ligero, ocho rutas de servicio de autobuses articulados, una ruta de servicio para personas con discapacidad en trolebuses y dos rutas también para discapacitados con autobuses (Ver Figura 12).

De 1988 al 2000, la transportación de pasajeros tuvo el siguiente comportamiento:

| Pasajeros Transportados por el Servicio de Transportes Eléctricos 1988 - 2000 ³⁰ | | | |
|--|----------------|---------------|--------------|
| Año | Trolebús | Tren Ligero | Autobús |
| 1988 | 240.8 | 14.1 | |
| 1989 | 225.3 | 6.8 | |
| 1990 | 115.4 | 4.7 | |
| 1991 | 127.1 | 4.2 | |
| 1992 | 111.9 | 6.9 | |
| 1993 | 99.3 | 10.5 | |
| 1994 | 108.4 | 16.0 | |
| 1995 | 142.61 | 25.80 | |
| 1996 | 141.68 | 32.41 | |
| 1997 | 79.35 | 19.68 | |
| 1998 | 63.35 | 15.55 | 30.68 |
| 1999 | 70.6 | 18.6 | 27.3 |
| 2000 ³¹ | 60.90 | 13.44 | 22.4 |
| Total | 1586.69 | 188.68 | 80.38 |

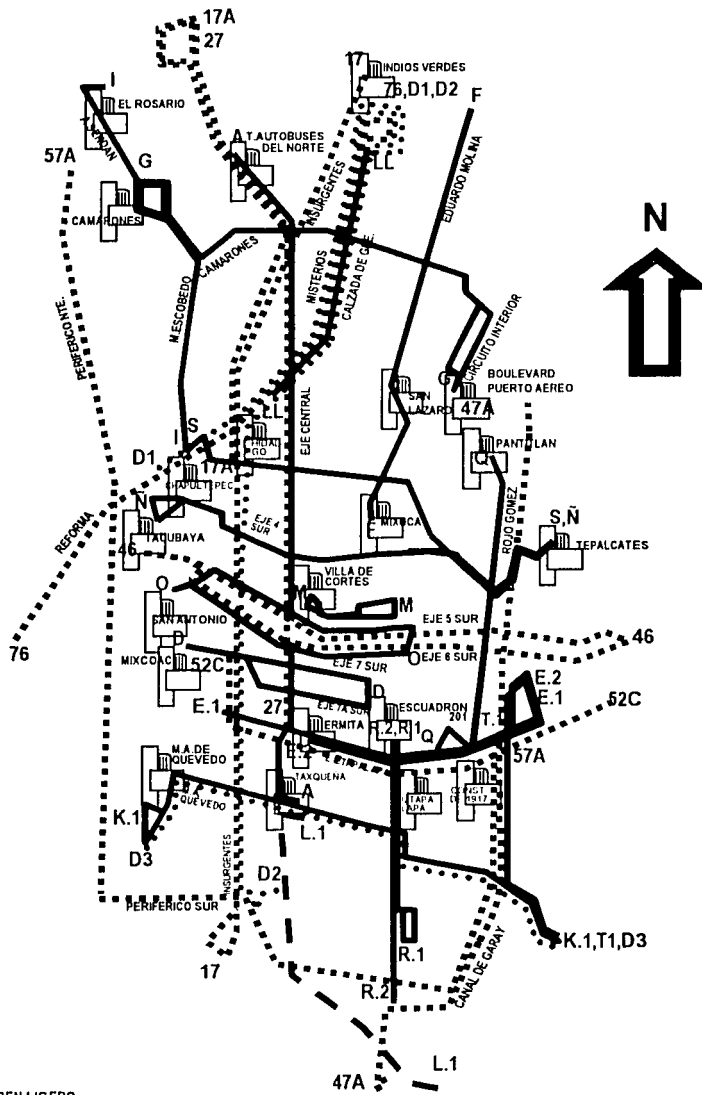
³⁰ Fuente: Servicio de Transportes Eléctricos (cifras en millones).

³¹ Datos hasta septiembre de 2000.

TESIS CON
 FALLA EN CUBRIR

Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal

435



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

RED DE TROLEBUSES Y TREN LIGERO

| CLAVE | LINEA |
|-------|---|
| A | Eje Central (Terminal de Aut. del Norte - Terminal de Aut. del Sur) |
| D | Eje 7-7A Sur (San Andrés Tlatpalcayo - Metro Mixcoac) |
| E1 | Eje 8 Sur (Oso) (Unidad H. Vicente Guerrero - Av. Insurgentes) |
| E2 | Eje 8 Sur (Santa Cruz) (Deportivo Santa Cruz Meyhualco - Metro Ermita) |
| F | Eje 3 Oriente (Norte) (Colonia Nueva Atzacualco - Metro Mixuca) |
| G | Metro Aeropuerto - Azcapotzalco (Metro Aeropuerto - Azcapotzalco) |
| I | El Rosario - Metro Chapultepec (INFONAVIT El Rosario - Metro Chapultepec) |
| K1 | P. San Lorenzo Tezonco - Cd. Universitaria (Panteon San Lorenzo - Ciudad Universitaria) |
| M | Iztacalco - Metro Villa de Cortés (INFONAVIT Iztacalco - Metro Villa de Cortés) |
| N | Eje 3 y 4 Sur (I.S.S.S.T.E. Zaragoza - Metro Tacubaya) |
| O | Eje 5 y 6 Sur (Central de Abastos - Metro San Antonio) |
| Q | Eje 5 Oriente (Metro Pantillán - Metro Iztapalapa) |
| R1 | Metro Escudron 201 - U.C.T.M. Culhuacán (Metro Escudron 201 - U.C.T.M. Culhuacán) |
| R2 | Metro Escudron 201 - Villa Coapa (Metro Escudron 201 - Villa Coapa) |
| S | Eje 2 - 2A Sur (I.S.S.S.T.E. Zaragoza - Metro Chapultepec) |
| LL | Metro Indios Verdes - Metro Hidalgo (Metro Indios Verdes - Metro Hidalgo) |
| T1 | Metro Constitución de 1917 - P. San Lorenzo T. (Metro C. De 1917 - Panteon San Lorenzo) |
| L1 | Taxqueña - Embarcadero |

RED DE AUTOBUSES ARTICULADOS

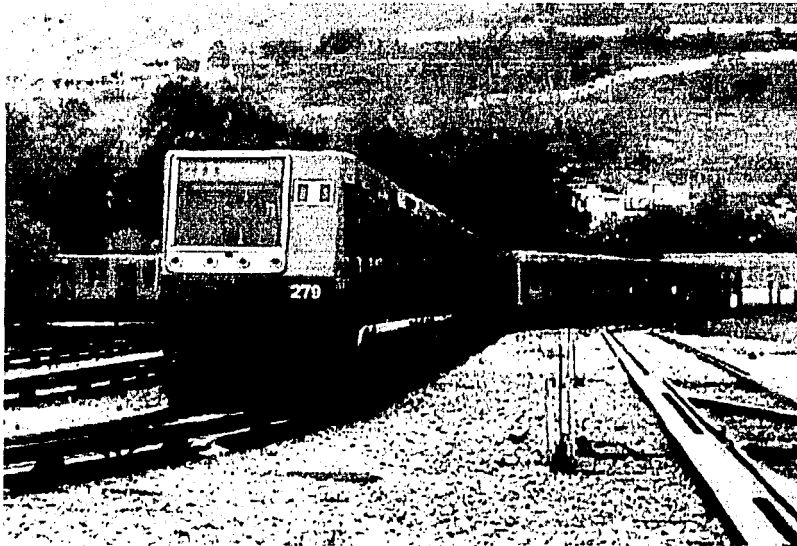
| CLAVE | LINEA |
|-------|---|
| 17 | Metro Indios Verdes - Col. Miguel Hidalgo |
| 17A | Reclusorio Norte - Glorieta Chilpancingo |
| 27 | Reclusorio Norte - Eje 8 Sur Popocatepetl |
| 76 | La Villa - Centro Comercial Santa Fe |
| 46 | Oasis - Metro Observatorio |
| 47A | Alameda Oriente - Xochimilco |
| 52C | Metro Santa Martha - Metro Zapata |
| 57A | Metro Cuatro Caminos - Metro Constitución de 1917 |

SERVICIO ESPECIAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

| CLAVE | LINEA |
|-------|---|
| D3 | Panteon San Lorenzo - Cd. Universitaria |
| D2 | La Villa - Estadio Azteca |
| D1 | La Villa - Auditorio Nacional |

Figura 12

2. El Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metro



TESIS CON
 FALLA DE CUBIEN

El interés de realizar una obra de esta naturaleza tiene sus orígenes en 1905, cuando los señores Félix Díaz³², Lorenzo Elizaga y Luis Ibarra presentaron un proyecto para la construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo para el transporte público de pasajeros. El gran impulso que se había dado a la industria tranviaria constituyó un freno para considerar la conveniencia de realizar una obra de esta naturaleza, por lo que fue desechada.

La idea cobró nuevamente fuerza en 1947, tras los sucesos de la huelga de los tranviarios, tan es así que, como ya lo habíamos señalado, mediante el *Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal*, del 19 de abril de 1947, se consideró a este Organismo como la cuna de todos los transportes terrestres y subterráneos eléctricos de la ciudad, es decir, más allá de los tranvías y trolebuses.

Situación que no tuvo mayor eco en los años siguientes pues las inversiones en la empresa fueron a dar continuidad al transporte público de pasajeros en los tranvías y a los trolebuses. Con la publicación de la *Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito*

³² Sobrino del Presidente Porfirio Díaz.

Federal", del 4 de enero de 1956, sus posibilidades como organismo rector y receptor de esta política fueron canceladas.

Entre 1954 y 1967 se presentaron varias propuestas para atender la necesidad de transportación en la Ciudad de México. Existe el proyecto de un monorriel del "Ingeniero Vicente S. Pedrero y el Arquitecto Ramón Carlos Aguayo habiéndose publicado una síntesis del proyecto en abril-junio de 1957 en la revista *Ingeniería y Arquitectura*;... el medio estudiantil – profesional ha realizado estudios – tesis tales como el trabajo presentado en 1958 por Ernesto Carvajal Pumarino con el título de *Ferrocarriles Tipo Monorriel*; José M. Fernández-Busto Ramírez presentó el trabajo *Planeamiento de un sistema de transporte masivo rápido para la Ciudad de México*, en el año de 1965. Entre los artículos que sobre la materia se han presentado se encuentra el de Carlos Urueta Septién, *Sugestiones para la construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo para servicio urbano en la Ciudad de México, D. F.*³³; Ing. Mario Cámara Rosas, *Conferencia sobre transporte ciudadano*; Ing. Francisco M. Cogno, *Una posible solución económica evolutiva al problema de tránsito metropolitano*; Ing. F. Zubieta A., *Proyecto de Organización de la Comisión Coordinadora de los Servicios Públicos de la región metropolitana de la Ciudad de México*. Todos estos trabajos se publicaron en 1967 en la Revista Mexicana de Ingeniería y Arquitectura³⁴.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1958 la empresa Ingenieros Civiles Asociados, cuya dirección era ocupada por el Ingeniero Bernardo Quintana, realizó el estudio para el proyecto de esta obra en base a las experiencias de otros países y con los conocimientos propios acumulados en construcción de vialidad en el país. Concluido el proyecto fue presentado al Presidente Adolfo López Mateos, quien lo turnó al regente de la ciudad, Ernesto P. Uruchurtu quien rechazó el proyecto. Él, como muchos otros, consideraban el proyecto como impensable por las características del subsuelo y la sismicidad de la ciudad, además de que su administración se había inclinado a la construcción de vías rápidas a favor de los transportes automotores.

El 14 de septiembre de 1966, el regente Uruchurtu renunció a la Jefatura del Departamento del Distrito Federal, después de haber ocupado dicha cartera durante 14 años. El 20 de septiembre del mismo año, el Presidente Gustavo Díaz Ordaz colocó al frente de la Jefatura del Departamento al licenciado y general Alfonso Corona del Rosal, a quien el Ingeniero Bernardo Quintana presentó el proyecto para la construcción de un tren subterráneo.

Otro de los problemas que se consideraban difíciles de franquear era el elevado costo que una obra de éstas podía tener. Sin embargo, la posibilidad de establecer una línea de crédito blando con el gobierno francés a 30 años y tasas subsidiadas del 3% anual para una parte del equipo, inclinaron la balanza para que el regente

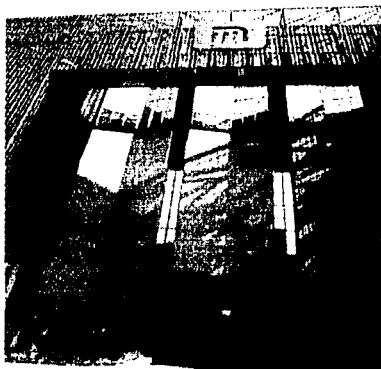
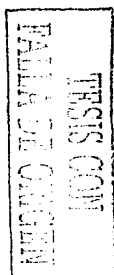
³³ *Sugestiones para la construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo para servicio urbano en la Ciudad de México, D. F.* en *XI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 18 al 31 de octubre de 1963*. Memoria. Tomo II. 1964. pp. 593 a la 600.

³⁴ *Op. Cit., Historia de los Transportes...* p. 44

Alfonso Corona del Rosal solicitara en su acuerdo con el Presidente autorización para iniciar la obra. Su petición estaba bien fundamentada, por lo que el Presidente Díaz Ordaz accedió y le dijo al regente: "Adelante. Trabajen con entusiasmo y procura orillar los inevitables escollos de la obra y los que traten de ponerle algunas personas. Te autorizo a resolverlos en la forma que creas conveniente"³⁵. El 29 de abril de 1967 se expidió el decreto que creó el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo" con el objetivo de construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal³⁶.

De entonces a la fecha esta magna obra tiene seis etapas de construcción:

Primera Etapa: Del 5 de septiembre de 1969 al 10 de junio de 1972



Edificio del PCC, Mando Centralizado

³⁵ Corona del Rosal, Alfonso. *Mis memorias políticas*. p. 182.

³⁶ Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 29 de abril de 1967. Posteriormente se publicó la Fe de erratas al Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 8 de junio de 1967. Existe un Decreto que adiciona el artículo 1° del 19 de abril de 1967, publicado el día 29 del mismo mes y año, relativo a los créditos contratados para financiar las obras y servicios de transporte colectivo. Diario Oficial del 4 de enero de 1968. Mediante este último decreto se agrega al objeto de este organismo "la operación y explotación del servicio público de transporte colectivo de personas mediante vehículos que circulen en la superficie y cuyo recorrido complemente el del tren subterráneo". Situación que nunca se ha dado. Decreto por el que se reforma el artículo 4° y se adiciona, con un artículo 6° bis, el diverso por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, de fecha 19 de abril de 1967, publicado el 29 del mismo mes y año. Diario Oficial del 21 de junio de 1984. Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del diverso por el que se creó el Organismo Público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo (Metro). Diario Oficial de la Federación del 17 de junio de 1992.

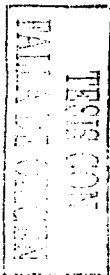
Esta primera etapa contempla la construcción de las líneas 1, 2, y 3 con una extensión de 40 kilómetros. La línea 1 cruza la ciudad de oriente a sur poniente desde Observatorio hasta la estatua ecuestre de Ignacio Zaragoza, con 19 estaciones; la línea 2 de sur a poniente desde Taxqueña hasta la glorieta de Tacuba y Legaria, con 22 estaciones, y la línea 3 de norte a sur de Tlatelolco a Hospital General, con 7 estaciones.

Desde el inicio de las obras se dieron todas las facilidades para que los obstáculos que pudiesen intervenir fuesen superados. Los predios necesarios para asegurar todas las obras fueron expropiados y los escollos que pudiesen existir fueron franqueados, entrando en operación para beneplácito de los capitalinos, quienes durante los años que duraron los trabajos de construcción mantuvieron una posición de apoyo a la obra de transporte más importante de la segunda mitad del siglo XX. Su puesta en marcha fue bien recibida, por lo que desde entonces y hasta la fecha es un medio de transporte por excelencia para millones de usuarios³⁷.

³⁷ Los apoyos de la autoridad en esta primera etapa fueron decisivos, el medio toral para garantizar contar con los espacios físicos necesarios para la construcción de esta magna obra fue la aplicación del artículo 27 constitucional cuyo peso fundamental se encuentra en la expropiación por causa de utilidad pública. En estos años se publicaron los siguientes ordenamientos: *Decreto que declara de utilidad pública la construcción del túnel necesario para el tren rápido subterráneo que operará el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para el efecto, los predios que en el texto del decreto se especifican.* Diario Oficial del 4 de marzo de 1968. *Decreto que declara de utilidad pública la construcción de una plaza circular o glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, de esta ciudad, así como una estación de vías subterráneas e instalaciones del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, en parte de la glorieta mencionada, expropiándose para tal fin los predios que en el mismo decreto se especifican.* Diario Oficial del 12 de marzo de 1968. *Decreto que declara de utilidad pública la ampliación de la avenida Chapultepec, de esta ciudad, a una anchura de sesenta metros, entre la avenida Insurgentes y calzada de Tacubaya, así como la construcción de las obras del ferrocarril rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tales fines los predios que en el propio decreto se señalan.* Diario Oficial del 13 de marzo de 1968. *Decreto que declara de utilidad pública la ampliación de la avenida Chapultepec, de esta ciudad, a una anchura de sesenta metros, entre la avenida Insurgentes y calzada de Tacubaya, así como la construcción de las obras del ferrocarril rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tales fines los predios que en el propio decreto se señalan.* Diario Oficial del 14 de marzo de 1968. *Decreto que declara de utilidad pública la construcción de una plaza circular o glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, de esta ciudad, así como una estación de vías subterráneas e instalaciones del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, en parte de la glorieta mencionada, expropiándose para tal fin los predios que en el mismo decreto se especifican.* Diario Oficial del 14 de marzo de 1968. *Decreto que declara de utilidad pública la construcción de una triple correspondencia en el cruce de las avenidas José María Pino Suárez y José María Izazaga, de esta ciudad, con los túneles, andenes, etc., para el tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para llevar a cabo tales obras, varios inmuebles cuya ubicación y colindancias se especifican.* Diario Oficial del 20 de marzo de 1968. *Decreto que declara de utilidad pública la construcción de dieciséis estaciones para movimiento de pasajeros diez subestaciones de rectificación de corriente de tracción para la línea número uno del tren rápido subterráneo del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose, para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se especifican.* Diario Oficial del 20 de marzo de 1968. *Fe de erratas al decreto que declara de utilidad pública la construcción del túnel necesario para el tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Colectivo y que expropia varios predios, publicado el 1° de marzo de 1968. Diario Oficial del 23 de marzo de 1968. Fe de erratas al decreto que declara de utilidad pública de construcción de una plaza circular o glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, de esta ciudad, así como una estación de vías subterráneas, etc., publicado el 12 de marzo de 1968. Diario Oficial del 23 de marzo de 1968. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de dieciséis estaciones para movimiento de pasajeros y diez subestaciones de rectificación de corriente de tracción para la línea número uno del tren rápido subterráneo del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose, para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se especifican. Diario Oficial del 23 de marzo de 1968. Decreto que declara de utilidad pública de construcción de una triple correspondencia en el cruce de las avenidas José María Pino Suárez y José María Izazaga, de esta ciudad, con los túneles, andenes, etc., para el tren rápido subterráneo de Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para llevar a cabo tales obras, varios inmuebles cuya ubicación colindancias se especifican. Diario Oficial del 23 de marzo de 1968. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 2 y 3 del tren rápido subterráneo, que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, para cuyo fin se expropian varios inmuebles ubicados en esta ciudad. Diario Oficial del 29 de noviembre de 1968. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, para cuyo fin se expropian varios inmuebles ubicados en esta ciudad. Diario Oficial del 3 de diciembre de 1968. Decreto que retira del servicio público a que se encuentran destinados, los inmuebles pertenecientes al servicio de transportes eléctricos del Distrito Federal, cuya ubicación y colindancias se citan, autorizando para enajenar dichos inmuebles al Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 12 de marzo de 1969. Decreto que retira del patrimonio del organismo descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el inmueble ubicado en el vértice noroeste del predio Tetepilco, de esta ciudad, para que continúe destinado al servicio de la escuela o jardín de niños Juana Pavón de Morelos. Diario Oficial del 14 de marzo de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de estaciones para el movimiento de pasajeros y de subestaciones de rectificación de corriente de tracción, así como la instalación del sistema de ventilación para las líneas uno, dos y tres del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los inmuebles que se citan. Diario Oficial del 2 de abril de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de estaciones para el movimiento de pasajeros y de subestaciones de rectificación de corriente de tracción, así como la instalación del sistema de ventilación, para las líneas uno, dos y tres del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los inmuebles que se citan. Diario Oficial del 7 de abril de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la constitución de la estación San Cosme y su acceso, para el movimiento de pasajeros de la línea 2 del tren subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los inmuebles cuyas dimensiones y colindancias se especifican. Diario Oficial del 3 de junio de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de la línea uno del tren rápido subterráneo que está realizando el Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los inmuebles cuyas superficies, medidas y colindancias se especifican, ubicados en esta ciudad. Diario Oficial del 4 de junio de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas uno y dos del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose en su favor varios inmuebles ubicados en esta ciudad, cuyas superficies, medidas y colindancias se detallan. Diario Oficial del 5 de junio de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de la línea uno del tren rápido subterráneo que está realizando el Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los inmuebles cuya superficie, medidas y colindancias se especifican ubicados en esta ciudad. Diario Oficial del 7 de junio de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas uno y dos del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose en su favor, varios inmuebles ubicados en esta ciudad, cuyas superficies, medidas y colindancias se detallan. Diario Oficial del 7 de junio de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de la estación San Cosme y su acceso, para el movimiento de pasajeros de la línea 2 del tren subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo,



expropiándose para tal fin, los inmuebles cuyas dimensiones y colindancias se especifican. Diario Oficial del 7 de junio de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de la línea 2 del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose a su favor varios predios cuya ubicación superficie y colindancias se citan. Diario Oficial del 5 de agosto de 1969. Decreto que declara la utilidad pública la construcción de las obras de la línea 2 del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose a su favor varios predios cuya ubicación, superficie y colindancias se citan. Diario Oficial del 13 de agosto de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo de Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios inmuebles cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial del 29 de agosto de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios inmuebles cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial del 2 de septiembre de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial del 22 de septiembre de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial del 26 de septiembre de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, entre las que se incluyen estaciones, accesos y oficinas, expropiándose para tal fin los predios cuya ubicación y colindancias se mencionan. Diario Oficial del 20 de octubre de 1969. Fe de erratas del decreto que declara de utilidad pública las clases de las líneas 1, 2 y 3 del tren subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin varios predios, etc., y del decreto que desincorpora del dominio público, una fracción de terreno ubicada en la calles del agua, etc., publicados el 20 de octubre de 1969. Diario Oficial del 25 de octubre de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, entre las que se incluyen estaciones, accesos y oficinas, expropiándose para tal fin los predios cuya ubicación y colindancias se mencionan. Diario Oficial del 28 de octubre de 1969. Decreto que revoca el que expropio una fracción de 150.00 metros cuadrados del predio número 71 de la avenida Hidalgo, de esta ciudad, la cual estaba destinada a la construcción de una subestación del Sistema de Transporte Colectivo. Diario Oficial del 15 de diciembre de 1969. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los predios cuyas medidas y colindancias se citan. Diario Oficial del 3 de febrero de 1970. Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los predios cuyas medidas y colindancias se citan. Diario Oficial del 7 de febrero de 1970. Decreto por el que se desincorpora del dominio público, un inmueble ubicado en la Calzada Taxqueña, entre la Calzada de Tlalpan y la Avenida Canal de Miramontes, de esta ciudad, autorizándose a Sistema de Transporte Colectivo a enajenarlo, fuera de subasta, en favor de la Terminal Central del Sur General Vicente Guerrero S. A. de C. V. Diario Oficial del 29 de noviembre de 1973. Decreto por el que se desincorporan del dominio público del Departamento del Distrito Federal, pasando a formar parte del Sistema de Transporte Colectivo, los terrenos de la plaza San Lucas. Diario Oficial del 21 de enero de 1974. Decreto que desincorpora del dominio público de la Federación, un inmueble ubicado en la calle de Piratas, en Tacubaya, D. F., autorizándose a Sistema de Transporte Colectivo, a enajenarlo, fuera de subasta, en favor de la Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal S. A., de C. V. Diario Oficial del 23 de julio de 1974.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Segunda Etapa: Del 25 de agosto de 1978 al 30 de agosto de 1982

En esta etapa se construyeron 79.5 kilómetros y el número de estaciones creció a 80. Las líneas construidas fueron la 3 norte de Tlatelolco a Indios Verdes; la 3 sur de Hospital General a Zapata; la línea 4 de Martín Carrera a Santa Anita; la línea 5 de Pantitlán a Politécnico y la línea 6 de Instituto del Petróleo a El Rosario. Los apoyos del gobierno durante esta segunda etapa fueron muy entusiastas tras lo exitoso de la primera etapa.

Cabe señalar que durante la administración de Luis Echeverría no se construyó más Metro, pues éste privilegió el transporte público de superficie de autobuses, trolebuses y tranvías. Sin embargo, la experiencia acumulada en la construcción y operación del Metro dio la suficiente confianza al gobierno que volvió a invertir de manera importante en este sector, la fórmula de expropiación nuevamente adquirió en esta etapa fuerza dictándose los decretos expropiatorios necesarios para continuar con el Plan Maestro del Metro³⁸.

³⁸ Decreto por el que se desincorpora del dominio público de la Federación y se autoriza al organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para enajenar fuera de subasta pública en favor de la empresa Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal S. A. de C. V., al predio ubicado en Prolongación Sur 123 No. 232, Delegación de Tacubaya, D. F. Diario Oficial del 27 de junio de 1977. Decreto por el que se desincorpora del dominio público del Departamento del Distrito Federal y se autoriza a éste para permutar los predios que se señalan, para la construcción de la Terminal de la Línea Tres del Metro. Gaceta del Departamento del Distrito Federal del 1 de abril de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública, la construcción de la estación Emiliano Zapata de la línea 3 sur del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, por lo que se expropia en favor de dicho sistema, un predio, ubicado en la avenida Universidad esquina San Lorenzo, etc., de la colonia Santa Cruz Atoyac, delegación Benito Juárez, Distrito Federal. Diario Oficial del 21 de junio de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la estación Emiliano Zapata de la línea 3 sur del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, por lo que se expropia en favor de dicho sistema un predio ubicado en la avenida Universidad esquina San Lorenzo, etc., de la colonia Santa Cruz Atoyac,

Tercera Etapa: Del 30 de agosto de 1983 al 19 de diciembre de 1985

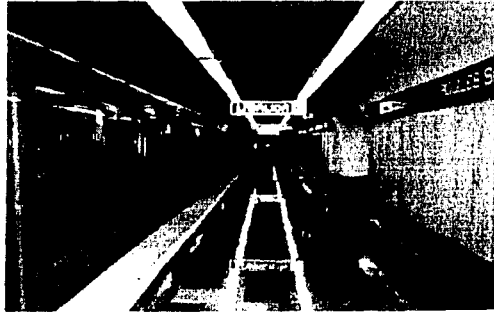


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

delegación Benito Juárez, Distrito Federal. Diario Oficial del 25 de junio de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de las instalaciones del puesto central del control del Sistema de Transporte Colectivo, para lo cual se expropia una superficie de 9,766 m²., ubicado en las calles de Delicias número 43 en la Delegación Cuauhtémoc, D. F. (primera publicación). Diario Oficial del 16 de octubre de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de subestación eléctrica de rectificación del tren subterráneo y de superficie de la Ciudad de México D.F., y se expropia para tal efecto la superficie de 75 m²., ubicada en Rivera de San Cosme número 12. (Primera Publicación) del 17 de octubre de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de la subestación eléctrica de rectificación del tren subterráneo y de superficie de la Ciudad de México D. F., y se expropia por tal efecto una superficie de 75 m²., ubicada en Rivera de San Cosme número 12 (Segunda Publicación). Diario Oficial del 22 de octubre de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de las instalaciones del puesto central de control del Sistema de Transporte Colectivo para lo cual se expropia una superficie de 9,766 m²., ubicada en las calles de Delicias número 43 de la Delegación Cuauhtémoc, D. F. (Segunda Publicación). Diario Oficial del 22 de octubre de 1979. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la estación Santa Anita, de la línea 4 del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo y se expropia a favor del Departamento del Distrito Federal, los predios que se mencionan. Diario Oficial del 30 de octubre y 5 de noviembre de 1980. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea cinco del Sistema de Transporte Colectivo, así como la ampliación de la calle uno, la construcción de un jardín de niños, una escuela primaria, de un mercado y de un área deportiva por el cual se expropia a favor del Departamento del Distrito Federal el predio número 181 con superficie de 43,635 m²., ubicado en la colonia Pantillán, Delegación Iztacalco, D.F. Diario Oficial del 30 de octubre y 05 de noviembre de 1980. Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de la línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo (metro) y se expropia el predio ubicado en Av. Río Churubusco y calzada Ignacio Zaragoza, con una superficie de 2,728.93 m². Diario Oficial del 4 y 7 de septiembre de 1981. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro). Diario Oficial del 21 de abril de 1982. Fe de erratas al decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), publicado el 21 de abril de 1982. Diario Oficial del 22 de abril de 1982. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro). (Segunda Publicación). Diario Oficial del 29 de abril de 1982. Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el 4 de julio de 1982 y Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1982-1988 al C. Miguel de la Madrid Hurtado. Diario oficial del 10 de septiembre de 1982. Decreto por el que se declara de utilidad la construcción de la línea 4 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) y se expropia para la realización de tal fin en favor del mismo, el predio ubicado en la calle de golondrinas número 99, esquina con calzada de San Juan de Aragón. Diario Oficial del 24 de agosto y 23 de septiembre de 1982.

La tercera etapa comprende la ampliación de la línea 1 oriente, de Zaragoza a Pantitlán; línea 2 poniente, de Tacuba a Cuatro Caminos; línea 3 sur, de Zapata a Universidad y la inauguración de la línea 7, de Tacuba a Barranca del Muerto.

Cuarta Etapa: Del 8 de julio de 1986 al 29 de noviembre de 1988



En esta etapa se amplió la línea 7 norte, de Tacuba a El Rosario y la línea 6, oriente de Instituto del Petróleo a Martín Carrera; y se inauguró la línea 9 oriente, de Pantitlán a Centro Médico y 9 poniente, de Centro Médico a Tacubaya³⁹.

³⁹ Acuerdo por el que se concede al organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, el uso, aprovechamiento y explotación de los inmuebles que se señalan. Diario Oficial del 21 de agosto de 1986. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calzada San Antonio Abad número 267, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial del 30 de marzo de 1987. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle de Tehuantepec número 9, esquina con la Av. Baja California, delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial del 30 de marzo de 1987. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calzada San Antonio Abad número 267, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial del 31 de marzo de 1987. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle de Tehuantepec número 9, esquina con la Av. Baja California, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial del 31 de marzo de 1987. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle José Peón Contreras número 10, colonia Obrera, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial del 31 de marzo de 1987. Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia el inmueble ubicado en la segunda cerrada de talleres gráficos, número 4, colonia Pantitlán, Delegación Iztacalco, D. F. Diario Oficial del 15 de junio de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Quinta Etapa: Del 5 de agosto de 1991 al 20 de julio de 1994



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Esta etapa contempla la construcción de la línea A, de Pantitlán a la Paz, con un tren de ruedas férreas en lugar de neumático para reducir los costos de construcción y mantenimiento y la construcción del primer tramo de la línea 8, de Constitución de 1917 a Garibaldi.

Sexta Etapa: Del 29 de octubre de 1994 a diciembre 2000

La sexta y última etapa comprende la construcción de la línea B, con de rodadura neumática de la estación Buenavista a la terminal de Ciudad Azteca, en el municipio de Ecatepec, Estado de México.

1987. *Fe de erratas al decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia el inmueble ubicado en la segunda cerrada de talleres gráficos número 4, colonia Pantitlán, Delegación Iztacalco, D. F., publicado el 15 de junio de 1987.* Diario Oficial del 7 de septiembre de 1988. *Decreto por el que modifican los artículos primero y segundo, fracciones I, III y V, tercero y quinto del decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal.* Diario Oficial del 16 de diciembre de 1987. *Decreto que declara válidas y legítimas las elecciones que para Presidente de la República se llevaron a cabo el día 6 de julio de 1988 y declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1988-1994, al C. Carlos Salinas de Gortari.* Diario Oficial del 13 de septiembre de 1988.



TESIS CON
 FALTA DE CUBRIM
 NO SIGUIE

Mediante el siguiente cuadro podemos apreciar las fechas de puesta en marcha de las líneas que comprenden el sistema de transporte público de pasajeros en Metro así como su longitud y número de estaciones de servicio.

| Cronología de inauguración de nuevas líneas y ampliaciones ⁴⁰ | | | | | | |
|--|----------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|------------------------------|---------------------------|
| Línea | Tramo | Fecha de inauguración | Longitud inaugurada Kms. | Estaciones inauguradas | Longitud acumul / línea kms. | Estaciones acumul / línea |
| 1 | Zaragoza - Chapultepec | 5-sep-1969 | 12.660 | 16 | 12.660 | 16 |
| | Chapultepec - Juanacatlán | 11-abr-1970 | 1.046 | 1 | 13.706 | 17 |
| | Juanacatlán - Tacubaya | 20-nov-1970 | 1.140 | 1 | 14.846 | 18 |
| | Tacubaya - Observatorio | 10-jun-1972 | 1.705 | 1 | 16.551 | 19 |
| 2 | Zaragoza - Pantitlán | 22-ago-1984 | 2.277 | 1 | 18.828 | 20 |
| | Taxqueña - Pino Suárez | 1-ago-1970 | 11.321 | 11 | 11.321 | 11 |
| | Pino Suárez - Tacuba | 14-sep-1970 | 8.101 | 11 | 19.422 | 22 |
| | Tacuba - Cuatro Caminos | 22-ago-1984 | 4.009 | 2 | 23.431 | 24 |
| 3 | Tlatelolco - Hospital General | 20-nov-1970 | 5.441 | 7 | 5.441 | 7 |
| | Tlatelolco - La Raza | 25-ago-1978 | 1.389 | 1 | 6.830 | 8 |
| | La Raza - Indios Verdes | 1-dic-1979 | 4.901 | 3 | 11.731 | 11 |
| | Hospital General - Centro Médico | 7-jun-1980 | 0.823 | 1 | 12.554 | 12 |
| | Centro Médico - Zapata | 25-ago-1980 | 4.504 | 4 | 17.058 | 16 |
| 4 | Zapata - Universidad | 30-ago-1983 | 6.551 | 5 | 23.609 | 21 |
| | Martín Carrera - Candelaria | 29-ago-1981 | 7.499 | 7 | 7.499 | 7 |

⁴⁰ Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. *Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo, año 2000*. México 2000.

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS 447
Los Organismos Públicos de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

Cronología de inauguración de nuevas líneas y ampliaciones⁴⁰

| Línea | Tramo | Fecha de inauguración | Longitud inaugurada Kms | Estaciones inauguradas | Longitud acumul / línea kms. | Estaciones acumul / línea |
|--------------|----------------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------------|---------------------------|
| | Candelaria – Santa Anita | 26-may-1982 | 3.248 | 3 | 10.747 | 10 |
| 5 | Pantitlán - Consulado | 19-dic-1981 | 9.154 | 7 | 9.154 | 7 |
| | Consulado – La Raza | 1-jul-1982 | 3.088 | 3 | 12.242 | 10 |
| | La Raza – Politécnico | 30-ago-1982 | 3.433 | 3 | 15.675 | 13 |
| 6 | El Rosario – I. del Petróleo | 21-dic-1983 | 9.264 | 7 | 9.264 | 7 |
| | I. del Petróleo – Martín Carrera | 8-jul-1986 | 4.683 | 4 | 13.947 | 11 |
| 7 | Tacuba - Auditorio | 20-dic-1984 | 5.424 | 4 | 5.424 | 4 |
| | Auditorio - Tacubaya | 23-ago-1985 | 2.730 | 2 | 8.154 | 6 |
| | Tacubaya – Barranca del Muerto | 19-dic-1985 | 5.040 | 4 | 13.194 | 10 |
| | Tacuba – El Rosario | 29-nov-1988 | 5.590 | 4 | 18.784 | 14 |
| 8 | Garibaldi – Constitución de 1917 | 20-jul-1994 | 20.078 | 19 | 20.078 | 19 |
| 9 | Pantitlán – Centro Médico | 26-ago-1987 | 11.669 | 9 | 11.669 | 9 |
| | Centro Médico - Tacubaya | 29-ago-1988 | 3.706 | 3 | 15.375 | 12 |
| A | Pantitlán – La Paz | 12-ago-1991 | 17.192 | 10 | 17.192 | 10 |
| B | Buena Vista – Villa de Aragón | 15-dic-1999 | 12.012 | 13 | 12.012 | 13 |
| | Villa de Aragón – Ciudad Azteca | 30-nov-2000 | 11.457 | 8 | 23.700 | 21 |
| Total | | | 201.135 | 175 | 201.135 | 175 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

La siguiente tabla muestra los datos de las personas transportadas en la red, el promedio de pasajeros en día laborable, la afluencia máxima de pasajeros en un día, los kilómetros recorridos en servicio, el total de carros en operación, los pasajeros por kilómetro de línea explotada y los pasajeros por kilómetro recorrido entre los años de 1969 y 2000. Destaca el año de 1989 en el que se alcanzó la cifra de 4 millones 720 mil 486 pasajeros que aún con la última ampliación del Metro no se había siquiera igualado. En ese mismo año se logró transportar el viernes 1º de diciembre la cifra récord de 5 millones 263 mil 008 pasajeros.

Compendio de datos del Sistema de Transporte Colectivo⁴¹

| Año | Concepto | | | | | | | |
|------|-----------------------------------|---|----------------------------|-----------------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| | Pasajeros transportados en la red | Promedio de pasajeros por día laborable | Afluencia máxima en un día | Kilómetros recorridos en servicio | Total de carros | Pasajeros por carro-Km. | Pasajeros por Km. de línea explotada | Pasajeros por kilómetro recorrido |
| 1969 | 27'861,122 | 242,742 | 346,600 mar-7-sep. | 631,639 | 90 | 7.35 | 2'422,706 | 44.11 |
| 1970 | 141'609,109 | 658,634 | 969,432 sab-19-dic. | 3'290,630 | 504 | 4.78 | 4'425,234 | 43.03 |
| 1971 | 328'900,204 | 964,930 | 1,220,927 sab-18-dic. | 6'70,742 | 531 | 5.24 | 9'158,759 | 47.18 |
| 1972 | 389'154,438 | 1'154,391 | 1,398,895 | 6'683,456 | 537 | 6.47 | 10'836,636 | 58.22 |
| 1973 | 437'222,460 | 1'316,717 | 1,521,581 mar-4-sep. | 6'584,409 | 537 | 7.38 | 11'855,599 | 66.40 |
| 1974 | 492'356,479 | 1'493,376 | 1,722,322 vie-13-sep. | 6'793,329 | 537 | 8.05 | 13'190,004 | 72.47 |

⁴¹ Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. *Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo, año 2000*. México 2000. Nota: los datos correspondientes al año 2000 son proyecciones realizadas por el Sistema de Transporte Colectivo. S/i: sin información.

Compendio de datos del Sistema de Transporte Colectivo ⁴¹

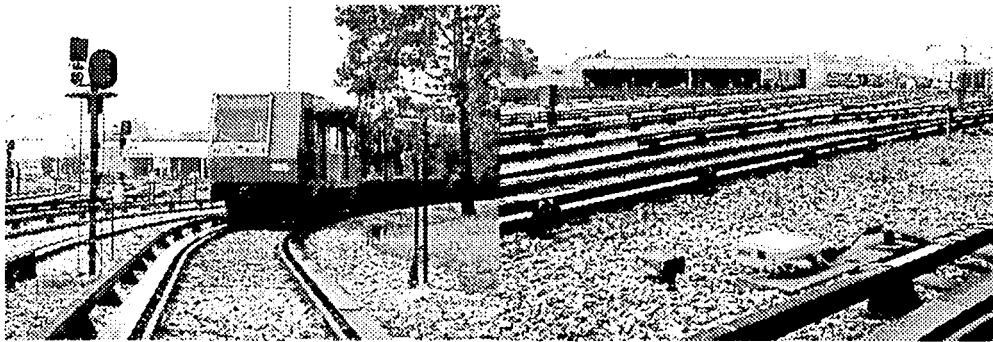
| Año | Concepto | | | | | | | |
|------|-----------------------------------|---|----------------------------|-----------------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| | Pasajeros transportados en la red | Promedio de pasajeros por día laborable | Afluencia máxima en un día | Kilómetros recorridos en servicio | Total de carros | Pasajeros por carro-Km. | Pasajeros por Km. de línea explotada | Pasajeros por kilómetro recorrido |
| 1975 | 551'348,156 | 1'709,200 | 1,892,980 lun-29-sep. | 6'781,554 | 537 | 9.03 | 14'770,364 | 81.30 |
| 1976 | 604'790,355 | 1'844,016 | 2,100,225 lun-15-nov. | 6'8885,129 | 591 | 9.76 | 16'202,056 | 87.84 |
| 1977 | 659'808,574 | 2'018,836 | 2,277,519 jue-15-dic. | 7'567,450 | 735 | 9.69 | 17'675,969 | 87.19 |
| 1978 | 736'862,182 | 2'280,702 | 2,631,417 vie-15-dic. | 9'180,888 | 852 | 8.92 | 19'443,694 | 80.26 |
| 1979 | 837'498,700 | 2'555,149 | 2,847,146 | 9'843,667 | 882 | 9.45 | 21'362,239 | 85.08 |
| 1980 | 909'606,332 | 2'758,050 | 3,130,642 vie-28-nov. | 11'165,287 | 882 | 9.05 | 20'396,717 | 81.47 |
| 1981 | 987'431,663 | 3'011,412 | 3,413,357 vie-11-dic. | 12'483,447 | 1,035 | 8.79 | 19'807,310 | 79.10 |
| 1982 | 1,037'481,757 | 3'152,851 | 3,517,008 lun-15-nov. | 14'937,311 | 1,350 | 7.72 | 15'680,089 | 69.46 |
| 1983 | 1,116'738,690 | 3'402,097 | 3,863,460 vie-2-dic. | 18'017,119 | 1,764 | 6.89 | 15'164,735 | 61.98 |
| 1984 | 1,242'249,663 | 3'928,699 | 4,300,375 vie-7-dic. | 21'687,981 | 1,940 | 6.38 | 14'451,885 | 57.28 |
| 1985 | 1,324'444,130 | 4'113,877 | 4,469,085 vie-13-sep. | 24'017,927 | 2,080 | 6.12 | 14'077,333 | 55.14 |
| 1986 | 1,361'933,570 | 4'220,934 | 4,534,892 vie-9-may. | 25'672,284 | 2,152 | 5.89 | 12'967,832 | 53.05 |
| 1987 | 1,414'116,996 | 4'424,866 | 4,827,937 vie-11-dic. | 26'752,686 | 2,206 | 5.87 | 12'835,561 | 52.85 |
| 1988 | 1,476'066,461 | 4'586,567 | 4,969,287 jue-15-dic. | 28'773,079 | 2,260 | 5.70 | 12'714,038 | 51.30 |
| 1989 | 1,542'934,195 | 4'720,486 | 5,263,008 vie-1-dic. | 28'681,650 | 2,296 | 5.97 | 12'540,950 | 53.79 |
| 1990 | 1,447'674,081 | 4'466,399 | 5,137,377 vie-5-ene. | 28'290,831 | 2,304 | 5.68 | 11'682,233 | 51.17 |
| 1991 | 1,433'561,645 | 4'489,439 | 4,773,086 vie-15-mzo. | 29'062,642 | 2,376 | 5.55 | 10'408,341 | 49.33 |
| 1992 | 1,436'071,125 | 4'450,489 | 4,781,978 vie-14-feb. | 31'389,745 | 2,424 | 5.31 | 10'426,561 | 45.75 |
| 1993 | 1,421'557,965 | 4'406,291 | 4,829,932 vie-29-oct. | 32'168,492 | 2,424 | 5.14 | 10'240,739 | 44.19 |
| 1994 | 1,422'675,282 | 4'526,897 | 4,777,014 vie-2-dic. | 33'534,361 | 2,478 | 4.90 | 10'248,788 | 42.42 |
| 1995 | 1,473'969,283 | 4'576,000 | 5,158,151 vie-1-dic. | 35'253,588 | 2,559 | 4.81 | 10'618,304 | 41.81 |
| 1996 | 1,425'467,267 | 4'411,505 | 4,686,310 vie-5-ene. | 35'435,876 | 2,559 | 4.63 | 9'108,824 | 40.23 |
| 1997 | 1,361'546,235 | 4'220,157 | 4,543,113 vie-28-nov. | 35'645,449 | 2,559 | 4.40 | 8'700,365 | 38.20 |
| 1998 | 1,344'036,372 | 4'159,747 | 4,567,426 vie-4-dic. | 35'646,148 | 2,559 | 4.35 | 8'588,476 | 37.70 |
| 1999 | 1,273'444,765 | 3'919,046 | 4,324,444 vie-12-mzo. | 36'647,018 | 2,589 | 3.99 | 7'575,023 | 34.75 |
| 2000 | 1,322'579,786 | 4'082,366 | S/i | 39'316,199 | S/i | S/i | S/i | S/i |

TESIS CON
 FALTA DE COPIA

La siguiente tabla ilustra la longitud que cada una de las líneas tiene para dar servicio contrastándolo con la longitud de la línea de operación. La primera refiere al recorrido con sus zonas de ascenso y descenso de pasajeros y la segunda es longitud adicional de la línea que comprende los patios de maniobras y mantenimiento de las unidades. En ellos se colocan también las unidades de reserva para que entren en operación cuando un convoy tiene alguna falla durante la operación.

| Características de la Red del Sistema de Transporte Colectivo 2000 ⁴² | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Concepto | Línea 1 | Línea 2 | Línea 3 | Línea 4 | Línea 5 | Línea 6 | Línea 7 | Línea 8 | Línea 9 | Línea A | Línea B | Red |
| Longitud de servicio (Km.) | 16.654 | 20.713 | 21.278 | 9.363 | 14.435 | 11.424 | 17.011 | 17.679 | 13.033 | 14.893 | 20.30 | 180.183 |
| Longitud de operación (Km.) | 17.702 | 22.006 | 22.594 | 10.747 | 15.675 | 13.004 | 18.400 | 19.374 | 14.444 | 17.192 | 23.70 | 191.438 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Patio de maniobras y taller

En cuanto a las condiciones de las estaciones podemos observar la siguiente gráfica que muestra las estaciones de servicio que se consideran las más profundas y las menos profundas, en las que se localiza la intersección más profunda, las estaciones que tienen correspondencia, las que se localizan en la superficie, las elevadas y las que fueron construidas como túneles circulares o de cajón.

⁴² Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. *Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo, año 2000*. México 2000.

Condiciones de las Estaciones ⁴³

| | Estación más profunda | Estación subterránea menos profunda | Interestación más profunda | Estaciones de correspondencia | Estaciones superficiales | Estaciones elevadas | Estaciones subterráneas de túnel (circular) | Estaciones subterráneas de túnel (cajón) |
|---------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|--|--|---|---|---|
| Línea 1 | Tacubaya | Sevilla | Tacubaya a Observatorio | Pantillán, Candelaria, Pino Suárez, Salto del Agua, Balderas Tacubaya y San Lázaro | Observatorio | | | Juanacatlán a Pantillán |
| Línea 2 | Pino Suárez | Revolución | Zócalo a Pino Suárez | Tacuba, Hidalgo, Bellas Artes, Pino Suárez y Chabacano | San Antonio Abad a Taxqueña | | | Pino Suárez a Cuatro Caminos |
| Línea 3 | Copilco | Zapata | Miguel Ángel de Quevedo a Copilco | Dpvo. 18 de Mzo., La Raza, Hidalgo, Balderas, Centro Médico y Guerrero | Indios Verdes a Potrero y Universidad | | Viveros y Miguel Ángel de Quevedo | La Raza a Coyoacán y Copilco |
| Línea 4 | | | | Martín Carrera, Consulado, Candelaria, Jamaica Sta. Anita y Morelos | Martín Carrera y Candelaria | Santa Anita a Fray Servando, Canal del Norte a Talismán | | |
| Línea 5 | Terminal Aérea | Hangares | Terminal Aérea a Hangares | Instituto del Petróleo, La Raza, Consulado, Pantillán y Oceanía | Politécnico a la Raza, Consulado a Oceanía y Pantillán | | | Misterios, Valle Gómez, Terminal Aérea y Hangares |
| Línea 6 | Azcapotzalco | Norte 45 | Ferrería a Norte 45 | El Rosario, Instituto del Petróleo, Dpvo. 18 de mzo., y Martín Carrera | El Rosario | | | Tezozómoc a Martín Carrera |
| Línea 7 | Tacubaya | Tacuba | San Joaquín a Polanco | El Rosario, Tacuba y Tacubaya | El Rosario | | El Rosario a Barranca del Muerto | |
| Línea 8 | Bellas Artes | Iztapalapa | Sta. Anita a La Viga | Bellas Artes, Salto del Agua, Chabacano y Sta. Anita | Coyuya a Aculco y Constitución de 1917 | | | Garibaldi a Sta. Anita, Escuadrón 201 a UAM I |
| Línea 9 | Tacubaya | Mixuca | Patriotismo a Tacubaya | Pantillán, Jamaica, Chabacano, Centro Médico y Tacubaya | | Pantillán a Velodromo | Tacubaya y Patriotismo | Mixuca a Chilpancingo |
| Línea A | Pantillán | Pantillán | Pantillán a Agrícola Oriental | Pantillán | Agrícola Oriental a La Paz | | | Pantillán |

⁴³ Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. *Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo, año 2000*. México 2000.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

Condiciones de las Estaciones ⁴³

| | Estación más profunda | Estación subterránea menos profunda | Interestación más profunda | Estaciones de correspondencia | Estaciones superficiales | Estaciones elevadas | Estaciones subterráneas de túnel (circular) | Estaciones subterráneas de túnel (cajón) |
|---------|-----------------------|-------------------------------------|----------------------------|---|-------------------------------------|----------------------|---|--|
| Línea B | Guerrero y Garibaldi | Buenavista | Lagunilla a Garibaldi | Oceania, San Lázaro, Morelos, Garibaldi, Guerrero | Villa de Aragón a Deportivo Oceania | Oceania a San Lázaro | | Morelos a Buena Vista |



**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

La siguiente tabla complementa la anterior con respecto al tipo de estaciones con las que cuenta el Sistema de Transporte Colectivo Metro

| Características constructivas de las líneas ⁴⁴ | | | |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Concepto | Línea | Localización | Longitud (Km.)* |
| Tramo cajón subterráneo | 1 | Pantitlán - Tacubaya | 15.293 |
| | 2 | Fin cola Cuatro Caminos – Pino Suárez | 12.550 |
| | 3 | La Raza - Viveros | 14.525 |
| | | Copilco - Universidad | 0.270 |
| | 5 | Pantitlán – Terminal Aérea | 3.048 |
| | | Valle Gómez – La Raza | 1.903 |
| | 6 | El Rosario – Tope Martín Carrera | 11.877 |
| | 8 | Garibaldi – Santa Anita | 8.240 |
| | | Escuadrón 201 - UAMI | 6.065 |
| | 9 | Velódromo - Patriotismo | 7.575 |
| A | Pantitlán – Agrícola Oriental | 1.536 | |
| | Acatitla – Santa Martha | 0.505 | |
| B | Morelos - Buenavista | 4.526 | |
| Tramo circular subterráneo | 1 | Tacubaya - Observatorio | 1.490 |
| | 3 | Viveros - Copilco | 3.350 |
| | 7 | El Rosario – Barranca del Muerto | 17.754 |
| | 9 | Chilpancingo - Tacubaya | 1.956 |
| Tramo superficial | 1 | Tope - Pantitlán | 0.444 |
| | | Observatorio - Tope | 0.475 |
| | 2 | Pino Suárez - Taxqueña | 9.456 |
| | 3 | Indios Verdes – La Raza | 3.176 |
| | | Copilco – Universidad Tope | 1.273 |
| | 4 | Tope – Martín Carrera | 0.733 |
| | | Morelos - Candelaria | 0.579 |
| | 5 | Tope - Pantitlán | 1.251 |
| | | Terminal Aérea – Valle Gómez | 4.893 |
| | | La Raza – Tope Politécnico | 4.580 |
| | 6 | Tope – El Rosario | 1.127 |
| | 7 | El Rosario – Fin de cola | 0.646 |
| | 8 | Coyuya - Aculco | 3.671 |
| | | UAMI – Constitución de 1917 | 1.398 |
| | A | Tope – Zona de maniobras Pantitlán | 0.646 |
| Agrícola Oriental - Acatitla | | 8.899 | |
| Santa Martha – La Paz | | 5.606 | |
| B | Villa de Aragón – Deportivo Oceanía | 3.303 | |
| Tramo elevado | 4 | Martín Carrera - Morelos | 5.925 |
| | 9 | Candelaria – Santa Anita tope | 3.510 |
| | B | Fin de cola Pantitlán – Velódromo | 4.913 |
| | | Oceanía – San Lázaro | 3.984 |

⁴⁴ Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. *Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo, año 2000*. México 2000. * Se consideran longitudes de operación.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS 453
Los Organismos Públicos de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

En lo que se refiere al material rodante tenemos las siguientes gráficas:

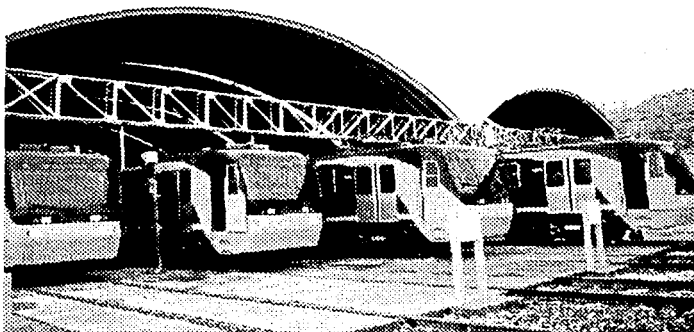
TESIS CON FALLA DE ORIGEN

| Procedencia y modelos de trenes ⁴⁵ | | |
|--|-------------|------------------|
| Modelos | Procedencia | Número de carros |
| MP-68R93, MP-68R96 y MP-82 | Francesa | 526 |
| NM-73A, N73B, NM-79, NM-83A, NM-83B, FM-86 y FM-95 | Mexicana | 1483 |
| NC-82 | Canadiense | 68 |
| NE-92 | Española | 147 |

| Capacidad de transporte de pasajeros ⁴⁶ | | | |
|---|------------|------------|------------|
| Modelos: MP-68R93, MP-68R96, NM-73A, NM-73B, NM-79, MP-82, NC-82, NM-83A, NM-83B, FM-86 y NE-92 | M | N | R |
| Pasajeros sentados | 38 | 39 | 39 |
| Pasajeros a pie | 132 | 131 | 131 |
| Total | 170 | 170 | 170 |

Para NE-92 sólo hay 38 asientos en la N y R

| Capacidad de transporte de pasajeros ⁴⁷ | | | |
|---|------------|------------|------------|
| Modelo FM-95 | M | N | R |
| Pasajeros sentados | 36 | 36 | 36 |
| Pasajeros a pie | 132 | 138 | 138 |
| Total | 168 | 174 | 174 |



Por último, con respecto a los datos técnicos presentamos el mapa de rutas de servicio con las que cuenta el sistema (Ver Figura 13).

⁴⁵ Fuente: Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. *Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo, año 2000*. México 2000.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*, M: Motriz con cabina; N: Motriz sin cabina; y R y PR: Remolque y remolque con equipo de pilotaje automático.

El Organismo Público del Transporte Colectivo Metro tendrá que revisar sus objetivos y estrategias a corto, mediano y largo plazo para que este servicio se pueda seguir dando con la calidad, comodidad, seguridad y confiabilidad que hasta el momento ha demostrado, por lo que habrá que estudiar cuidadosamente los pros y los contras del Plan Maestro del Metro y de Trenes Ligeros para que se realicen las adecuaciones pertinentes, ya que con los cambios políticos que ha sufrido en los últimos años la capital del país, las fuentes de financiamiento entre entidades han cambiado radicalmente.

Esto quiere decir que el futuro de este transporte está íntimamente e inevitablemente ligado a estos cambios. La sustentabilidad de su operación, mantenimiento y expansión está más allá de una simple asignación de recursos y al desarrollo técnico y tecnológico en este campo. En cuanto a este segundo punto está más que demostrado que existe la experiencia de los técnicos mexicanos para enfrentar cualquier desafío.

El reto está en el cambio político-administrativo que ha modificado de manera sustantiva la forma de relación y organización de la ciudad que pone en una situación difícil de crecimiento futuro de este transporte o cualquier otro tipo de transporte por las siguientes razones:

- 1) El Sistema de Transporte Colectivo Metro se desarrolló cuando los presupuestos de construcción, mantenimiento y operación eran cubiertos por el Ejecutivo Federal. Situación que ya no sucede así, es la capital del país y sus habitantes los que tienen que sostenerlo con sus recursos fiscales o mediante endeudamiento para continuar con la prestación de dicho servicio
- 2) Algunas de las propuestas de expansión del Metro y de los trenes ligeros contenidas en el Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros están encaminadas para que penetren al Estado de México, siendo esta entidad la principal beneficiaria de cualquier ampliación de este transporte o construcción de cualquier otro. Lo que deja al descubierto los inconvenientes de subsidiar a la entidad vecina a costa de los impuestos de los ciudadanos del Distrito Federal
- 3) La canalización de recursos en estos proyectos no sólo cancela la posibilidad de que éstos sean empleados en otras áreas de interés político, económico, social y cultural, sino que retrasarían de manera importante las urgentes inversiones que el Sistema requiere en aquellas instalaciones y equipos que requieren modernización por estar en el límite de su vida útil
- 4) Y el controvertido tema del uso y abuso en la definición de la tarifa más como un mecanismo político que como un ingreso para garantizar el mantenimiento y la operación de los servicios sin castigar otros rubros para

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la reposición y mantenimiento mayor de las instalaciones fijas y el material rodante que tiene más de 25 años de servicio o que es necesario adquirir.

La salida no es fácil, sin embargo deberá explorarse la conveniencia de considerar las inversiones privadas y/o públicas compartiendo costos y beneficios. Esto quiere decir que no se debe cancelar ningún escenario, pero tampoco significa que se deba claudicar en materia de gobierno en cualquiera de las modalidades que se pudiese definir.

También es importante que de la experiencia acumulada en el siglo pasado no volvamos a cometer el error de apostar a un solo tipo de transporte, grandes inversiones realizadas entre finales del siglo XIX y principios del XX se perdieron y ya no las hemos recuperado por apostar en la segunda mitad del siglo XX en el Metro perdiendo un potencial de transportación como lo eran los tranvías —que todavía corren en muchas partes del mundo, también del llamado primer mundo— dejando a merced del transporte público concesionado más del 60% de la transportación con resultados catastróficos en materia de seguridad, confort y medio ambiente. Temas que desollaremos ampliamente más adelante.

TESIS COM
FALLA DE ORGANIZACIÓN

3. El Organismo Público Descentralizado Autotransporte de Pasajeros R-100



Portada del libro *Doce de Cien*, ilustrada por Benjamín Orozco.

Entre 1979 y 1980 se modificó la estructura vial de la Ciudad de México al ponerse en funcionamiento los primeros 19 Ejes Viales: ocho avenidas que corren en sentido norte-sur y once avenidas en sentido oriente-poniente. En 1980 se formuló el *Plan Rector de Vialidad y Transporte* que contemplaba recorridos para autobuses y trolebuses en carriles preferenciales, con paradas definidas y con suficientes unidades para atender la demanda. En éste se contemplaba la

modificación de las rutas de autobuses a fin de adecuarlas a la infraestructura de los recién inaugurados ejes viales y la organización de una red de rutas directas de forma ortogonal.

A consecuencia de lo anterior, en enero de 1981 el Departamento del Distrito Federal, la Alianza de Camioneros de México, A. C. y otros grupos que operaban el transporte urbano de pasajeros celebraron un convenio mediante el cual se comprometían a adquirir nuevo parque vehicular; ajustar sus recorridos conforme lo señalara la autoridad; implantar el seguro de viajero y el pago de daños a terceros; cobrar una tarifa de 3 pesos en recorridos directos y de 2 pesos en los servicios alimentadores; e incrementar sus frecuencias para garantizar la atención de la demanda.

Las negociaciones del Departamento del Distrito Federal con los permisionarios, agrupados en la Alianza de Camioneros del Distrito Federal, se enfrentaron a problemas de orden técnico y laboral que dificultaron los cambios. La reestructuración de las rutas de servicio era indispensable; sin embargo, las negociaciones llegaron a un punto en el que no se lograba avanzar, por lo que la autoridad tomó la decisión de revocar las concesiones a los particulares haciéndose cargo de prestar el servicio público de pasajeros en autobuses.

Una de las primeras acciones encaminadas a materializar esta acción fue la creación de la Vocalía Ejecutiva del Transporte, de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano a la que se le encomendó la tarea de formular el Plan Emergente de Transporte (PET), la creación del organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, Autotransportes Urbanos de Pasajeros R- 100 ⁴⁸, y la integración de una comisión liquidadora que consolidara la revocación de las concesiones de los permisionarios.

La creación de este organismo no despertó sospechas entre los permisionarios, ya que desde febrero de 1960 las línea "Lomas de Chapultepec- Reforma Ruta 100, S.A. de C. V. había sido intervenida administrativamente y la reciente creada Vocalía del Transporte se encargó de su reestructuración operativa con el objeto de mejorar el servicio convirtiéndola en la línea modelo de desarrollo del servicio de transporte de pasajeros. Para robustecerla le agregaron 10 nuevas rutas: "Cuemanco, Km. 13; La Villa, Km. 13 - Zócalo; Xochimilco - Puente Negro;

⁴⁸ Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R - 100. Diario Oficial del 18 de agosto de 1981. Decreto por el que se modifica el artículo 5° y se adiciona un artículo 5° Bis, al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, publicado el 18 de agosto de 1981. Diario Oficial del 21 de junio de 1984. Fe de erratas al decreto por el que se modifica el artículo 5° y se adiciona un artículo 5° Bis, al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, publicado en la Gaceta Oficial el 1° de Noviembre de 1984. Gaceta Oficial del 1 de diciembre de 1984. Estos últimos relativos a la composición el Consejo de Administración.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Rosario- Aragón; Km. 13-Santa Martha Acatitla; UCTM-Azacapotzalco; Toreo-Santa Martha Acatitla; Reclusorio Norte-Ciudad Jardín e Indios Verdes-Tlalpan"⁴⁹

El 25 de septiembre, el profesor Carlos Hank González, Jefe del Departamento del Distrito Federal, anuncia la revocación de las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en autobuses⁵⁰ y de manera simultánea se asume el control de los 76 encierros de autobuses como del despacho de las unidades. Los argumentos esgrimidos para tomar dicha decisión se encontraban en la fracción IX del artículo 27 de la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal*, por medio de la cual se facultaba al Departamento de que, aún sin existir motivo de caducidad, podía revocar unilateralmente y anticipadamente las concesiones.

Aunado a lo anterior, los concesionarios habían manifestado en algunas ocasiones a las autoridades su deseo de retirarse de la prestación del servicio público por considerar incosteable seguirlo sosteniendo. Los bienes pertenecientes a los expensionarios sumaban poco más de 6 mil 300 autobuses, de los cuales una buena parte requería mantenimiento mayor y al menos mil 300 de ellos eran sólo chatarra. Al momento de la revocación existían 78 líneas de autotransporte que operaban 534 rutas, organizadas en 20 grupos (sociedades anónimas) conforme a la siguiente tabla:

| Grupos de Transporte Concesionado en el Distrito Federal Año 1981 ⁵¹ | | |
|---|--|---|
| Grupo | Nombre | Rutas |
| 1 | Grupo Clasa, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: Lic. Héctor Hernández Casanova. | 47 Madero – Clasa – Coyoacán – CU; 38 México – Tlalpan – Peña Pobre y 63 Tlalpan – Fuentes Brotantes. |
| 2 | Autotransportes Xochimilco, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: Lic. Juan Reyes Lazcano. | 18 Xochimilco – Milpa Alta; 65 México-Xochimilco; 88 y 94 Chapultepec – Xochimilco. |

⁴⁹ *Doce de Cien, Décimo segundo aniversario de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100.* pp. 27 y 28.

⁵⁰ *Resolución mediante la cual se revocan todas las concesiones otorgadas con anterioridad a particulares para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal.* Diario Oficial del 30 de septiembre de 1981.

⁵¹ Las líneas 62 San Mateo – Santa Rosa y 60 Bis Tacubaya – Acopilco – La Venta, no estaban agrupadas. En *Doce...* pp. 30 y 31; 34 y 35; e *Ibid.*, la *Resolución...* Diario Oficial del 30 de septiembre de 1981.

TESIS CON
 TALLA DE CIENTO

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS 459
Los Organismos Públicos de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

| Grupos de Transporte Concesionado en el Distrito Federal Año 1981 ⁵¹ | | |
|---|--|---|
| Grupo | Nombre | Rutas |
| 3 | Autobuses Villa Álvaro Obregón, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Antonio Bravo Muñoz. | 33 Villa Álvaro Obregón; 64 Insurgentes 20 de Noviembre; 90 Insurgentes - 20 de Noviembre; 45 Santa Fe - Tacubaya; 92 Santa Fe - Tacubaya; 57 Ciudad de los Deportes y 70 Roma - Piedad y Anexas. |
| 4 | Grupo Villa Lindavista, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración : C. Rubén Guevara-Pisagua. | 44 Lindavista - Bellas Artes; 60 Gustavo A. Madero y 11 Gustavo A. Madero. |
| 5 | Transportes del Sureste del Distrito Federal, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Tomás Valle Juárez. | 55 México - Iztapalapa; 15 Iztapalapa - Tulyehualco y 43 Mariscal Sucre. |
| 6 | Transportes Metropolitanos - Niño Perdido - Alamos, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Humberto Márquez Díaz. | 198 Penitenciaría - Niño Perdido; 46 Penitenciaría - Alamos; 29 Santa Julia - La Merced y 76 Santa Julia - Morelos. |
| 7 | Autobuses Coyoacán - Cuauhtémoc - Guerrero, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Moisés Basurto Ortega. | 48 Coyoacán - Cuauhtémoc - CU; 12 Guerrero - San Lázaro; 42 Guerrero - Jamaica - Balbuena; 28 Santa María - Roma; 67 Santa María - Roma; 80 Roma a Mérida - Chapultepec. |
| 8 | Transportes Circuito Hospitales, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Benuto Ollevides Cabello. | 77 Circuito Hospitales; 75 Circuito - Colonias; 24 Circuito Hospitales. |
| 9 | Autobuses San Ángel Inn - Insurgentes - Bellas Artes - Colonia del Valle - Coyoacán, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Guillermo García Cohegrus. | 51 San Ángel Inn - Tacubaya; 58 Insurgentes - Bellas Artes; 87 Colonia Del Valle Coyoacán; 6 Colonia Del Valle - Coyoacán. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

| Grupos de Transporte Concesionado en el Distrito Federal Año 1981 ⁵¹ | | |
|---|--|---|
| Grupo | Nombre | Rutas |
| 10 | Autobuses Hipódromo - Juárez - San Pedro, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Benjamín Maldonado Riosa. | 52 Hipódromo - Rastro; 85 Juárez - Loreto; 66 San Pedro de los Pinos y 25 San Pedro de los Pinos. |
| 11 | Autobuses General Anaya - La Magdalena Contreras, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Alejandro Devars. | 98 General Anaya - Magdalena Contreras; 14 Hospital General y 83 Hospital General. |
| 12 | Autobuses Azcapotzalco - Estado de México, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Carlos Grados García. | 34 Azcapotzalco - Gustavo A. Madero - Gertrudis Sánchez; 53 Azcapotzalco - Aviación; 27 Santa María Mixcalco; 37 San Juanico - Merced; 69 San Juanico - Defensa; 2 Azcapotzalco - Tlalnepantla y 41 Lomas de Chapultepec. |
| 13 | Transportes Urbanos de Pasajeros Circunvalación - San Rafael - Roma, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Benito de Paz del Bosque. | 54 Circuito de Circunvalación; 13 Circuito de Circunvalación y 56 San Rafael - Roma. |
| 14 | Constituyentes - Puerto Aéreo - Peralvillo Cozumel - Santa María - Colonias, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. José Valdovinos Rodríguez. | 84 Constituyentes - Puerto Aéreo - Indios Verdes; 10 Constituyentes - Puerto Aéreo - Indios Verdes; 20 Peralvillo - Cozumel; 71 Santa María - Colonias; 91 Colonias Urbanas y 7 Colonias Urbanas. |
| 15 | Peralvillo - Viga - Colonias - Rastro, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. José Luis González Reyes. | 79 Viga - Colonias; 79 Bis Viga - Colonias - Rastro a Rastro. |
| 16 | Autobuses de Oriente - San Rafael - Aviación- Indianilla - Nonoalco, S.A. de C.V. Presidente el Consejo de Administración: C. Roberto Tamariz Martínez. | 31 San Rafael Aviación; 68 Indianilla - Sanatorio - Puerto Aéreo. |

TESIS CON
 FALTA DE DATOS

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS 461
Los Organismos Públicos de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

| Grupos de Transporte Concesionado en el Distrito Federal Año 1981 ⁵¹ | | |
|---|---|--|
| Grupo | Nombre | Rutas |
| 17 | Líneas Unidas de Autobuses Urbanos de Azcapotzalco, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Abelardo Matamoros Acosta. | 61 Azcapotzalco - Coyoacán; 49 Azcapotzalco - Jamaica; 72 México Azcapotzalco; 2 Azcapotzalco - Tlalnepantla. |
| 18 | Autotransportes Peralvillo - Tlalnepantla - Cuauhtepc - La Villa, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Salvador Paredes Orozco. | 5 Colonia Peralvillo - Tlalnepantla; 59 México - Tlalnepantla; 8 Cuauhtepc - Gustavo A. Madero; 81 Colonia Peralvillo - Industrial Vallejo. |
| 19 | Lomas de Chapultepec - Reforma Ruta 100. Intervenida administrativamente por el D. D. F., desde el 4 de febrero de 1960. | Lomas de Chapultepec - Reforma Ruta 100, intervenida por el DDF que agrupaba las rutas: 57 Tereo - Cuernavaca; 39 Puente Negro Xochimilco - Pueblos Vecinos; 30 Santa Martha; 8 Rosario - Aragón; 24 Tereo Santa Martha; 32 Masaryk - San Lázaro; 37 Unidad CTM - Churubusco; 76 Zócalo Km. 13; 55 Villa - Km. 13; 113 Observatorio - Arboledas. |
| 20 | Autotransportes del Norte del Distrito Federal, S.A. de C.V. Presidente del Consejo de Administración: C. Hugo Delgado Álvarez. | 36 Gustavo A. Madero - Tacuba - Tacubaya; 4 Gustavo A. Madero - Tacuba - Tacubaya; 86 Vallejo Hospitales; 3 Vallejo - Hospitales; 40 Santiago Algarín - Potrero y 50 Madero - Alamos - Narvarte. |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Cinco días después de haberse cancelado las concesiones en el Teatro del Ferrocarrilero, en presencia del Presidente López Portillo desapareció la Alianza de Camioneros y se fundó la Confederación Nacional de Autotransportistas, A. C.. En 1984, se creó la Coordinación General del Transporte y al siguiente año absorbió a la Dirección General de Autotransporte Urbano.

La nueva empresa enfrentó en los siguientes años grandes retos para garantizar el servicio público de transporte de pasajeros y para consolidar una empresa que desde sus inicios maniobró con 18 mil trabajadores, de los cuales, 12 mil eran operadores de autobuses. Entre 1983 y 1987 la empresa adquirió 3 mil 864 autobuses y entre 1983 y 1987 reconstruyó mil 913 unidades. La tarifa se mantendría sin alteración por espacio de cinco años a un costo de 3 pesos.



TESIS CON
FALLA DE COPIADO



Camiones de Ruta 100 en la primera época "Autobuses Amarillos con cortes vivos en café"

463

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
Los Organismos Públicos de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

Para el año de 1985 la empresa contaba con 22 mil 417 trabajadores, 6 mil 631 unidades en servicio con capacidad de transportación promedio de 6.1 millones de pasajeros en día laborable en 220 rutas, con una longitud aproximada de 7 mil 500 kilómetros en ambos sentidos, y guardados en 39 módulos.

En 1989, el organismo contaba "con 6 mil 500 autobuses de los cuales mil 400 requerían reparación mayor y mil 138 eran chatarra, el promedio diario del parque vehicular en ruta oscilaba entre mil 200 y mil 500 autobuses. La plantilla de personal contaba con 24 mil empleados, de los cuales 20 mil 923 eran de base, lo que representaba un factor de 5.2 trabajadores por autobús en condiciones de operar"⁵².

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Durante los años que transcurrieron desde su formación hasta la llegada del Presidente Carlos Salinas de Gortari las negociaciones de contrato colectivo tuvieron momentos álgidos, pero finalmente terminaron sin ser un problema para el organismo. En 1989, a pocos meses de iniciado este periodo de gobierno, las autoridades y el sindicato de R-100 no lograron un acuerdo, por lo que estalló la huelga el 3 de mayo de 1989, obligando a las autoridades a aplicar el Plan Emergente de Transporte y establecer contacto con la Secretaría de la Defensa Nacional, permisionarios de autobuses foráneos y suburbanos ofreciendo el servicio de forma gratuita.

Al cuarto día de la huelga se emite un decreto el 6 de mayo del mismo año, por medio del cual se declara de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal ordenándose la ocupación inmediata, total y temporal, así como la intervención administrativa de todos los bienes y derechos del Organismo Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros. El conflicto logra solucionarse hasta el 9 de mayo y las autoridades establecen algunas estrategias para la modernización de la estructura, renovación y homologación del parque vehicular y redimensionamiento del Organismo.

En materia de parque vehicular, entre 1989 y 1991 se incorporan entre autobuses nuevos y reconstruidos 230, en 1989; 2 mil 477 en 1990 y mil 153 en 1991 para un total de 3 mil 860 unidades, con una nueva imagen en cuanto a color y con nuevos motores, los cuales cumplían con las normas vigentes del mercado de refacciones y se adaptaban a las condiciones climáticas de la Ciudad de México logrando, entre otras ventajas, una mayor confiabilidad durante su operación, la posibilidad de por primera vez contar con una homologación de los kits de refacciones de los autobuses y sus motores, permitiendo hacer más eficiente los programas de mantenimiento y compra de refacciones.

⁵² *Op.Cit., Doce de cien.* pp. 65 y 66.



Camiones de Ruta 100 en la segunda época: "Autobuses gris, azul y verde"

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Si bien la demanda de pasaje justificaba la conveniencia de mantener su operación, el elevado costo de su plantilla requería realizar ajustes importantes para redefinir sus funciones y el número de plazas. En 1991 existían 18 mil 557 plazas que para el año de 1993 era de 14 mil 828 como producto de la liquidación del personal directivo, de confianza y de base. Aunado a lo anterior se definió la conveniencia de reducir el número de módulos, pasando de 39 a 27. Por lo que se consideraba que todas las medidas aplicadas tanto en el terreno financiero, administrativo, laboral y contable resultaron favorables al Organismo.

Era de todos sabido los grandes conflictos que había tenido el sindicato (SUTAU-100) con la autoridad, fundamentalmente por el apoyo que éste tenía al llamado Movimiento Proletario Independiente (MPI) desde sus orígenes en 1985. Más aún, se consideraba que eran la misma cosa. De hecho existen acusaciones que los vinculan con el Ejército Zapatista de Liberación Nacional, que hiciera su aparición pública a finales de la administración del Presidente Carlos Salinas.

Estas y otras imputaciones requieren un análisis de forma particular que se encuentra muy por encima de lo que se pretende en este trabajo; sin embargo, podemos decir que estas situaciones contribuyeron para que el gobierno de Zedillo, basado en el acuerdo del 6 de mayo de 1989⁵³, que nunca se revocó, y argumentándose que este Organismo no estaba cumpliendo con los fines para los que había sido creado, el alto costo de operación, con grandes problemas de corrupción interna y entre autoridades y sindicato, entre otros, se decidió declararlo en quiebra el 8 abril de 1995.

Es interesante señalar que un año antes, en julio de 1994, en su comparecencia el Coordinador General de Transporte, Licenciado Antonio Gazol Sánchez señalaba: "Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, como modo de transporte masivo de superficie, representa una buena opción para los usuarios cuyas necesidades de transporte no son cubiertas por las líneas del Metro cercanas a sus colonias.

"Actualmente Ruta 100 cuenta con 27 módulos y su parque vehicular se integra por 3 mil 910 unidades, de las que 60 son autobuses articulados, 1 mil 650 Somex, 200 Ruta - 100, 700 metrobuses, 500 convencionales y 800 boxers.

"En día hábil, los autobuses en ruta son 2 mil 854, que cubren 210 rutas, 20 mil 230 puntos de ascenso y descenso de pasaje con un horario promedio de servicio de 21 horas. De esta cobertura, 57 rutas penetran en 708 kilómetros al área conurbada del Estado de México, con un promedio diario de 777 unidades, hacia los municipios: Atizapán y Zaragoza, Cuautitlán Izcalli, Chalco, Chimalhuacán, Ecatepec, Huixquilucan, Iztapaluca, Naucalpan, Nezahualcóyotl, los Reyes la Paz,

⁵³ Acuerdo por el que se declara de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 6 de mayo de 1989.

Texcoco y Tultitlán⁵⁴. Para más adelante señalar que el Gobierno de la Ciudad se había comprometido para comprar 170 autobuses articulados nuevos, de los cuales 50 se habían puesto a circular el domingo anterior a la fecha de la comparecencia.

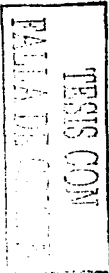
Por otro lado, el comportamiento del Organismo en materia de transportación ubicaba a la Ruta 100 con el 14.26% del total de viajes - persona - día que se realizaban en la zona metropolitana (Ver Anexo 10); el Metro aportaba el 16.30%; los trolebuses el 1.82%; los automóviles particulares el 4.4% y el 63.22% se realizaba con vehículos concesionados. En materia de rutas de servicio se ofrecían 327 rutas en el Distrito Federal (Ver Anexo 11) y 30 servicios de penetración al Estado de México (Ver Anexo 12). En materia laboral, 12 mil trabajadores quedaron sin empleo y sólo mil 200 de estos ex trabajadores fueron contratados para operar el parque vehicular bajo la responsabilidad del Consejo de Incautación⁵⁵.

Más allá de la arena política, el daño infringido a la población en materia de transportación no ha sido resarcido hasta la fecha, pues a pesar de las licitaciones de nuevas rutas y la renovación del parque vehicular de la nueva empresa todavía se está muy por debajo de la oferta de transporte que este Organismo proporcionaba a la población en general. A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros cuenta con mil 200 autobuses y los concesionarios beneficiados de la quiebra tienen alrededor de 700 unidades.

Los más afectados por esta situación son los usuarios del transporte del Estado de México, a los que ya no se les podrá brindar este servicio porque ambas autoridades, las del Distrito Federal y del Estado de México, posteriormente decidieron cancelar las rutas de penetración de este Organismo por considerarlas innecesarias en perjuicio de los habitantes de la entidad vecina.

⁵⁴ *Comparecencia del Ciudadano Licenciado Antonio Gazol Sánchez, Coordinador General del Transporte en el Distrito Federal*. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal del 12 de julio de 1994. Segundo periodo ordinario de sesiones. Núm. 26. Año III.

⁵⁵ Sobre el problema de Ruta 100 existe una extensa bibliografía, sin embargo, recomendamos ver: *Intervención del Grupo Parlamentario el Partido Acción Nacional con Relación a la Auditoría Practicada al Organismo Denominado Ruta- 100*. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año III. Núm. 5. Septiembre 30 de 1996 *Comentarios sobre el problema de la Ruta 100, a cargo del Representante Leopoldo Ensastiga Santiago, del Partido de la Revolución Democrática*. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm. 11. Octubre 16 de 1995. *Comentarios de la representante Ma. Dolores Padierna Luna, del Partido de la Revolución Democrática, en relación a la privatización del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México*. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm. 13. Octubre 23 de 1995. *Comentarios del Partido de la Revolución Democrática, sobre el caso de la Ruta - 100*. Primera Legislatura. Segundo Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm. 7. Abril 8 de 1996. *Comentarios sobre el problema relacionado con la Ruta - 100*. Primera Legislatura. Segundo Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm. 6. Marzo 29 de 1996.



4. El Consejo de Incautación de AUPR - 100



Camión del Consejo de Incautación Corte de Color Rojo

Como ya habíamos comentado, por sentencia judicial del 1° de octubre de 1997, se constituye el Consejo de Incautación para que éste asuma la responsabilidad de dar cumplimiento a las obligaciones pendientes respecto a los acreedores laborales como de los concursales, así como todos aquellos derivados de la administración de la sindicatura en quiebra de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 hasta la total liquidación de los créditos y la extinción del Organismo.

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, el objetivo propuesto por la autoridad de liquidar la empresa se fue dando de manera paulatina pero constante, en cinco años los 27 módulos se habían convertido en 7, de los 207 rutas quedaban 85 en operación y el parque vehicular en ruta quedaban 705 unidades.

Sin embargo, durante todos estos años el reclamo de la población por un transporte de calidad y a bajo precio se iba incrementando sin que la autoridad pudiese hacer nada al respecto porque las licitaciones de las rutas no habían sido tan exitosas como se pensó podrían ser, debido, entre otros factores, a la falta de confianza de los inversionistas y el poco o nulo conocimiento de los rutereros de la administración y operación de una empresa que durante años se había acostumbrado a su operación como unidades productivas de carácter personal y/o familiar.

| Indicadores de operación AUPR-100, Sindicatura y Consejo de Incautación ⁵⁶ | | | | | |
|---|-------------------|--------------------|------------------------|--------------------|--------------------|
| Concepto | Marzo 1995 (1) | Agosto 1995 (2) | Septiembre 1997 (3) | Agosto 1998 (4) | Agosto 1999 (5) |
| Módulos en operación | 27 | 25 | 16 | 7 | 7 |
| Rutas | 207 | 185 | 121 | 119 | 85 |
| Kilometraje red D. F. | 6,721.4 | 6,721.4 | 3,964.0 | 3,853.7 | 2,337.0 |
| Kilometraje red Estado de México | 742.2 | - | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Cobertura red (Km.) | 2,701.5 | 2,701.5 | 1,927.1 | 1,910.5 | 1,895.1 |
| Puntos de ascenso y descenso | 20,164 | 18,159 | 9,977 | 9,890 | 6,080 |
| Parque vehicular en ruta | 2,812 | 2,175 | 872 | 602 | 705 |
| Autobuses ruta promedio | 13.5 | 11.7 | 7.2 | 5.1 | 8.3 |
| Pasajeros por unidad | 714 | 998 | 926 | 805 | 683 |

Lo más grave de todo fue que la reserva territorial de encierro de autobuses se perdió de forma irrecuperable al ser utilizados estos espacios para atender la demanda de vivienda e incluso la construcción de unidades comerciales. La necesidad de estos espacios persiste pero la falta de visión de las autoridades, que provocaron esta quiebra, sobre las necesidades de espacios de encierro y mantenimiento de autobuses en la ciudad dejó en las calles un problema de tránsito, contaminación y riesgo por no haber reordenado el transporte en estos terrenos.

Hoy en día se han agravado los problemas de los transportes que son reparados en las vialidades o en las unidades habitacionales, además de los riesgos que implica la carga clandestina de gas para algunas de éstas por no existir y liquidar la reserva territorial de transporte que significaba los 40 módulos heredados desde la época del "Pulpo Camionero".

Para 1999 el Consejo de Incautación de AUPR-100 contaba con un parque vehicular operable de 860 unidades, operados con una plantilla de mil 428 trabajadores en 85 rutas que brindaban servicio a las personas de escasos recursos conectándolas con las estaciones del Metro y las vialidades principales para poder realizar las transferencias de modo de transporte, según el destino final del usuario (Ver Anexo 13).

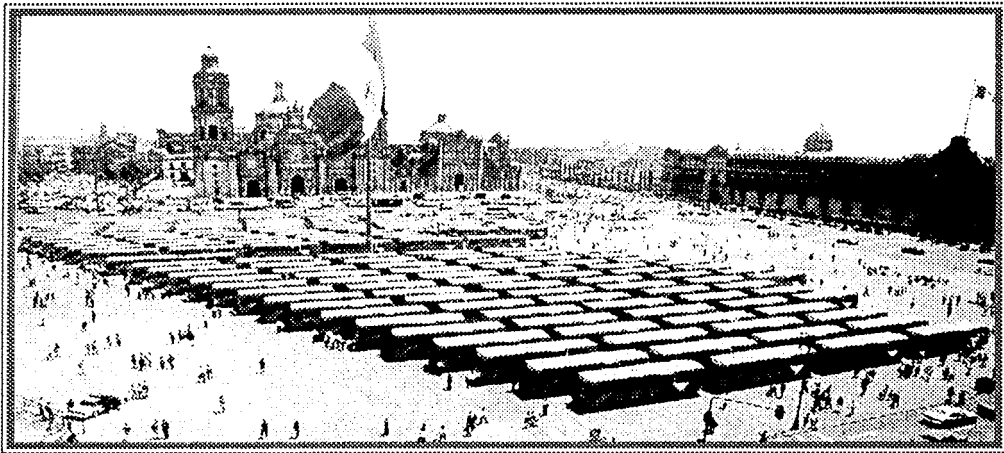
⁵⁶ *Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad. Ing. Joel Ortega Cuevas. II Informe de Labores. H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. I Legislatura. Octubre 6 de 1999.*

- 1) Último mes de operación AUPR-100.
- 2) Transición de la quiebra a la Sindicatura.
- 3) Último mes de la Sindicatura a cargo de Banobras.
- 4) Reporte del Consejo de Incautación para el Primer Informe de Gobierno del Distrito Federal.
- 5) Reporte del Consejo de Incautación para el Segundo Informe de Gobierno del Distrito Federal.

Finalmente, como dice el refrán: no hay plazo que no se cumpla, ni tiempo que no se llegue, el 31 de enero del 2000 se publica el *Decreto por el que se extingue el Organismo Público Descentralizado Denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100* dando fin a una historia más del transporte en la larga vida de la ciudad y sus habitantes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5. El Organismo Público Descentralizado Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal



Nueva imagen. Nace la Red de Transporte de Pasajeros

El primer gobierno electo del Distrito Federal fue más sensible a la situación del conflicto generado por la declaración de quiebra de la R-100, por lo que no sólo se avocó a concluir los compromisos heredados por la autoridad con los ex trabajadores de la empresa, sino que reconoció que el daño infringido a la población por la falta de un servicio público de pasajeros que apoyara a los sectores más vulnerables de la población requería de la construcción de un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad que asumiera la responsabilidad de prestar el servicio radial de transporte público de pasajeros, en base a los principios de legalidad, honradez, lealtad y profesionalismo, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en el Distrito Federal⁵⁷.

Para la conformación de su patrimonio inicial se señaló que los bienes en manos del Consejo de Incautación fuesen transferidos al Organismo Red de Transporte de Pasajeros (RTP)⁵⁸. Con fecha 1° de marzo de 2000, RTP inició sus operaciones con 7 módulos, 860 autobuses en 85 rutas (Ver Anexo 14 y Figura 14), 2 mil 690 kilómetros de cobertura, atendiendo 135 zonas de escasos recursos integrados por 2 mil 700 colonias ubicadas principalmente en la periferia del Distrito Federal, mejor conocidas como "Zonas Dormitorio", de donde se traslada en promedio a 550 mil usuarios en día hábil, conectándolas con 25 estaciones y terminales del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

La operación de la nueva empresa hizo necesario iniciar un programa de cambio de imagen para que la ciudadanía se diera cuenta de que parte de sus reclamos por un transporte seguro y eficiente no quedaría cancelado. Se repararon los sistemas de frenos, motores y transmisiones de los autobuses para asegurar que se pudiese brindar a la ciudadanía un servicio seguro en tanto el parque vehicular podía ser sustituido por nuevos autobuses.

Como parte de la estrategia de dar credibilidad a dicho servicio se inauguró un servicio nocturno con nueve rutas (Ver Anexo 15), que pudiese dar servicio los viernes y los sábados sobre los principales corredores urbanos para atender la demanda entre las 24:00 y las 6:30 hrs. para atender una demanda de los jóvenes que acuden a divertirse los fines de semana y para un sector de trabajadores de la industria restaurantera que trabajan en horarios nocturnos y por lo general no encuentran pasaje en autobuses en estos horarios debiendo utilizar servicios públicos de transporte de mayor precio. El servicio tuvo la característica de cubrir 283 kilómetros y contar con dos elementos de seguridad por cada autobús para

⁵⁷ Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de enero del 2000.

⁵⁸ Decreto por el que se declaran como patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles que a la fecha administra el Consejo de Incautación del Organismo Público Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD

evitar cualquier percance. El nuevo gobierno no le dio continuidad al programa y lo canceló.

La Red de Transporte contó con el apoyo de la administración para la compra de 500 autobuses que se incorporaron con una nueva imagen a partir del año 2001; el gobierno actual le ha dado continuidad y ha comprado nuevos autobuses por lo que en el año 2002 la Red de Transporte de Pasajeros contó con mil autobuses nuevos.

Cabe resaltar que independientemente de las especificaciones técnicas que se solicitan en el *Manual de Lineamientos Técnicos para Vehículos del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal*⁵⁹, la Secretaría de Transportes y Vialidad integró un grupo multidisciplinario integrado por la Dirección de Estudios y Proyectos de la Secretaría del Medio Ambiente, la Dirección de Recursos Materiales y Servicios Generales de la Oficialía Mayor; la Dirección General de Regulación al Transporte, la Dirección Técnica de Fomento al Transporte y la Subdirección de Tecnología del Transporte, de la propia Secretaría de Transporte y Vialidad, así como del Servicio de Transportes Eléctricos, el Área de Estudios de Postgrado e Investigación de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica (ESIME) y el Centro de Investigación e Innovación Tecnológica (CIITEC) del Instituto Politécnico Nacional y personal de la propia Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal para asegurar que se adquirieran autobuses con tecnología de punta acorde a las necesidades reales de la Ciudad de México, con el cumplimiento de normas internacionales tanto para la fabricación como para la certificación de emisiones contaminantes.

Esta adquisición sentó un precedente, ya que los alcances de la fabricación, por primera vez son presentados por los fabricantes. Nos referimos concretamente a: 1) cálculos estructurales 2) documentación técnica sobre la fabricación y ensamble de componentes 3) programas de capacitación bien definidos para el personal técnico-operativo de la empresa 4) prototipos previos a la fabricación en serie que serán sometidos a pruebas exhaustivas de estructura, carrocería, sistema eléctrico y neumático, lo anterior independientemente de que a cada una de las unidades de la producción en serie se les apliquen las mismas pruebas 5) garantías normales y específicas por componente, con el señalamiento preciso de extensiones en caso de fallas repetitivas 6) certificación de la potencia y torque del motor a la altura de la ciudad de México (2400 m. S. N. M.)

A mediano plazo y de acuerdo a los estudios que se realizaron, se estima atender una demanda en día hábil de un millón de usuarios en las zonas de la periferia de escasos recursos, para tal efecto se requieren de mil 500 unidades con una

⁵⁹ Acuerdo por el que se expide el *Manual de Lineamientos Técnicos, para Vehículos del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000. *Índice del Manual de Lineamientos Técnicos para Vehículos del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

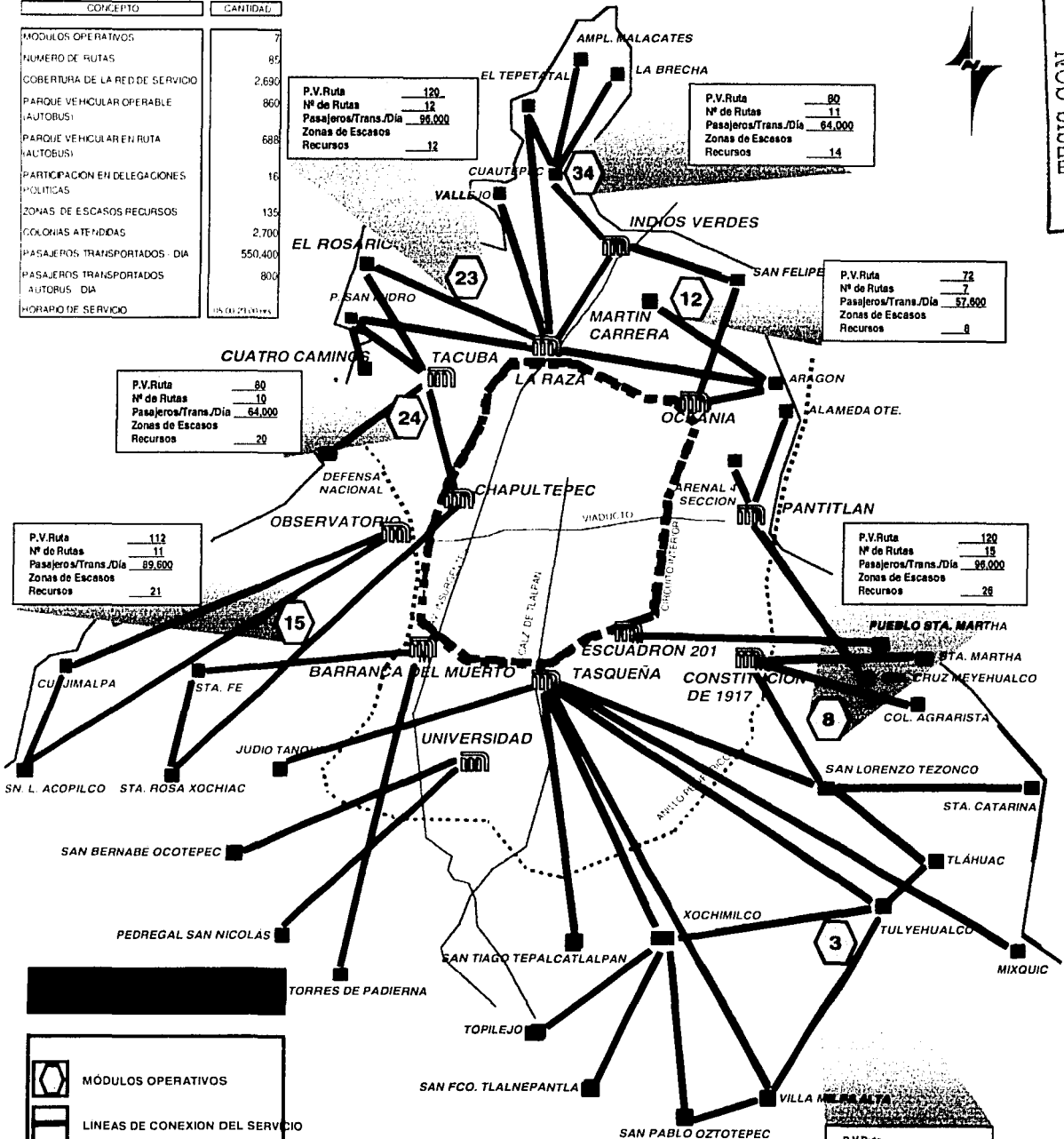
eficiencia en ruta del 85%, lo que representa mil 275 unidades en circulación constante.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

| CONCEPTO | CANTIDAD |
|---|----------------|
| MODULOS OPERATIVOS | 7 |
| NUMERO DE RUTAS | 89 |
| COBERTURA DE LA RED DE SERVICIO | 2,690 |
| PARQUE VEHICULAR OPERABLE (AUTOBUS) | 8600 |
| PARQUE VEHICULAR EN RUTA (AUTOBUS) | 688 |
| PARTICIPACION EN DELEGACIONES POLITICAS | 16 |
| ZONAS DE ESCASOS RECURSOS | 135 |
| COLONIAS ATENDIDAS | 2,700 |
| PASAJEROS TRANSPORTADOS - DIA | 550,400 |
| PASAJEROS TRANSPORTADOS - AUTOBUS - DIA | 800 |
| HORARIO DE SERVICIO | 15,000,000 hrs |



| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 120 |
| Nº de Rutas | 12 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 95,000 |
| Zonas de Escasos Recursos | 12 |

| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 80 |
| Nº de Rutas | 11 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 64,000 |
| Zonas de Escasos Recursos | 14 |

| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 72 |
| Nº de Rutas | 7 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 57,800 |
| Zonas de Escasos Recursos | 8 |

| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 80 |
| Nº de Rutas | 10 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 64,000 |
| Zonas de Escasos Recursos | 20 |

| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 112 |
| Nº de Rutas | 11 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 89,500 |
| Zonas de Escasos Recursos | 21 |

| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 120 |
| Nº de Rutas | 19 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 98,000 |
| Zonas de Escasos Recursos | 28 |

| | |
|---------------------------|--------|
| P.V.Ruta | 104 |
| Nº de Rutas | 19 |
| Pasajeros/Trans./Dia | 83,200 |
| Zonas de Escasos Recursos | 34 |

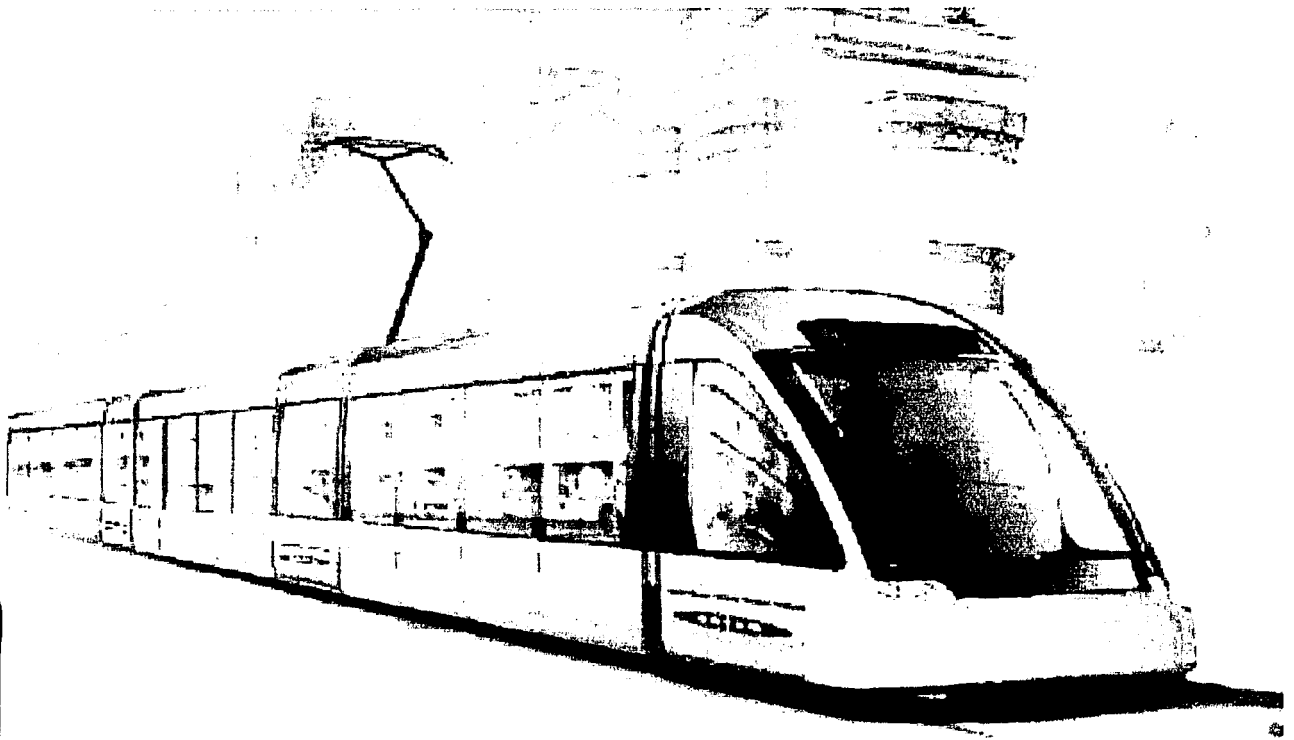
- MÓDULOS OPERATIVOS
- LINEAS DE CONEXION DEL SERVICIO
- PUNTOS DE TRANSFERENCIA
- CIRCUITO INTERIOR
- ANILLO PERIFERICO

Red de Transporte de Pasajeros (RTP)

Figura 14

Cuarta Parte: El transporte público de pasajeros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Capítulo 9

El transporte público de pasajeros
con itinerario fijo

CAPÍTULO 9

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL EN EL SIGLO XX

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO

1. Los inicios del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México

1.1 Antecedentes



Paseo de Bucareli. 1865.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

En 1895 el señor Fernando de Teresa conduciría el primer vehículo de combustión interna. Un año después, Alexander Byron Mohler y William P. Gress construyen el primer automóvil en el país. En 1898 llegaron al Paso, Texas, tres automóviles marca Delaunay Belleville, de origen francés, dos de ellos comprados por mexicanos. El primero lo introdujo en el país Andrés Sierra González y el segundo, corresponde a Manuel Cuesta. En 1913, la revista *El Automóvil* en México, consignaba que José Ignacio Limantour era el primer *sportman* que empuñaba el timón de un automóvil en México, un Benz posiblemente de fabricación en 1894, independientemente de quién fuese el primero, no hay duda de que con ellos y otros pioneros se inicia la historia del automovilismo en México.

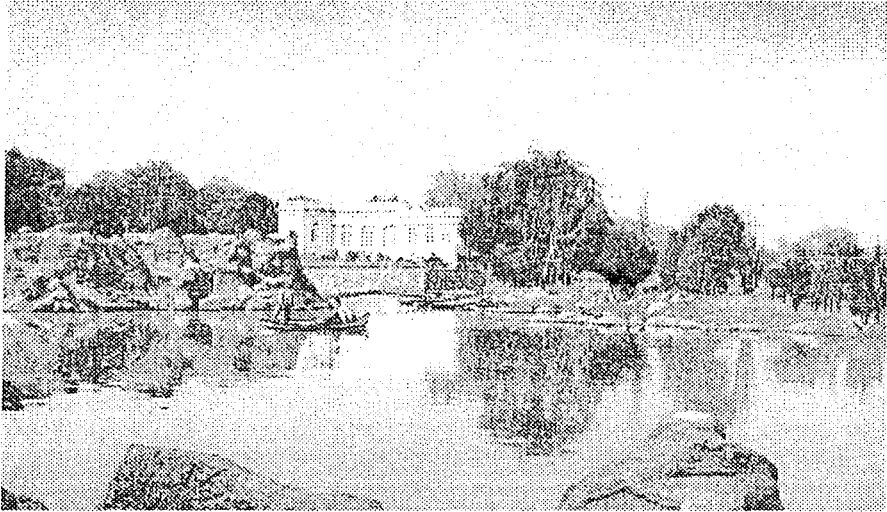
En 1901 se había establecido un servicio turístico en Paseo de la Reforma a través de un ómnibus. "El primer ómnibus sale de la estatua de Carlos IV a las cuatro, y cada veinte minutos después de las 6.20 p.m. de regreso, el último ómnibus sale de Chapultepec a las 6.40 p.m. no habrá parada entre un término y otro, excepto en la glorieta de Cuauhtémoc, porque es deseo del Ministro de Comunicaciones -Francisco Z. Mena- que este servicio se mantenga puramente de recreo para los que quieran ir hasta Chapultepec, y no como una línea ordinaria sujeta a paradas frecuentes cada vez que deseen los pasajeros subir y bajar"¹.

José Ives Limantour, Ministro de Hacienda de Porfirio Díaz, se preocupó por embellecer el Bosque de Chapultepec, como apasionado del automovilismo, mandó construir en poniente del lago un pabellón afrancesado que albergaría el Automóvil Club. El 30 de abril de 1908 fue inaugurado. En unos cuantos años la afición del automovilismo había crecido de manera exponencial, así como el número de vehículos y las marcas que los producían. El Automóvil Club dejó de

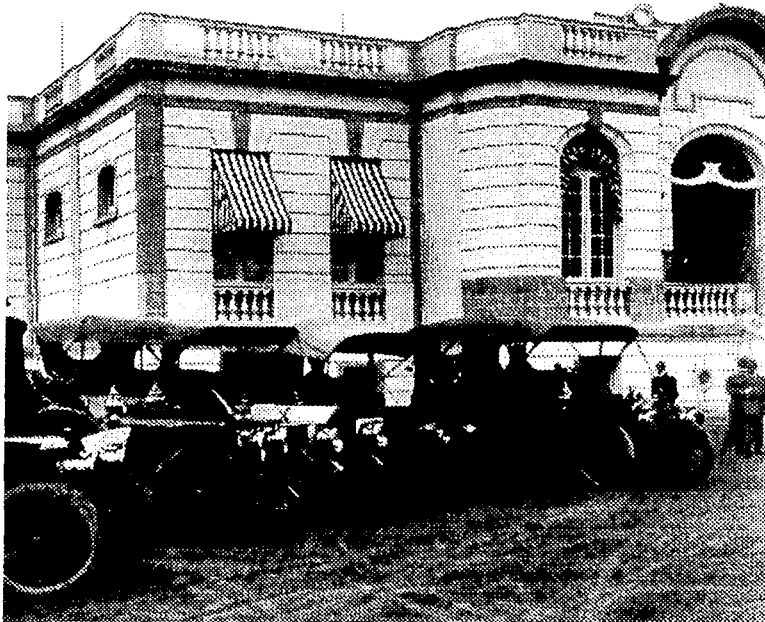
¹ Periódico *El Imparcial* del 2 de abril de 1901.

ser un sito de lujo, de frivolidad, de elegancia, al triunfo de la Revolución pasó a ser propiedad del gobierno y se le denominó Casa del Lago.

TESIS DOCTORAL
FALLA DE CACEM



Postal del Automóvil Club 1908



Club del Automóvil 1908

En 1913, René Rossel introduce el servicio de cuatro camiones, con carrocerías hechas por él mismo con motores de autos Prothos, para llevar pasaje y carga de la Ciudad de México a la Villa. No obstante estas primeras incursiones, el coche de tracción animal y los tranvías ocupaban el primer lugar de preferencia de los usuarios según los orígenes y destinos que éstos ofrecían.

Con el mejoramiento de las líneas de producción de automóviles y la expansión de su mercado de ventas, tanto de automóviles particulares como de refacciones, se fue construyendo una competencia entre los automóviles de combustión interna de alquiler y los coches de alquiler de tracción animal, en donde la diferencia de tarifas -tres veces más caro el automóvil en un principio- se compensaba con la rapidez y el mayor cupo de pasajeros. Al paso del tiempo, esta diferencia de tarifa se fue reduciendo provocando la inevitable desaparición de los vehículos de tracción animal.

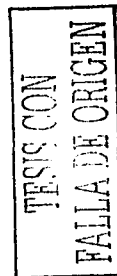
La huelga general declarada por los sindicatos del Distrito Federal del 31 de julio de 1916 paralizó todas las actividades industriales, entre ellas la eléctrica y de los tranvías y dio pie al nacimiento de una nueva industria. Los choferes de los automóviles de alquiler "hicieron la primera tentativa para transportar grandes contingentes de personas con éxito lisonjero, y a los dos días de huelga ya se aventuraron a poner en circulación chasis de coches viejos con tablas amarradas y todo de manta sujeto con varas como carrocería"².

Cuando el servicio de tranvías había vuelto a restablecerse, la nueva industria había encontrado que ésta podía absorber parte de la demanda a pesar de las grandes incomodidades que significaban estos improvisados transportes. Baste apuntar que en esta huelga está consignado el parte aguas del transporte de pasajeros y las características esenciales que lo definirán durante todo el siglo, en cuanto a su organización, operación, mantenimiento, desarrollo y consolidación.

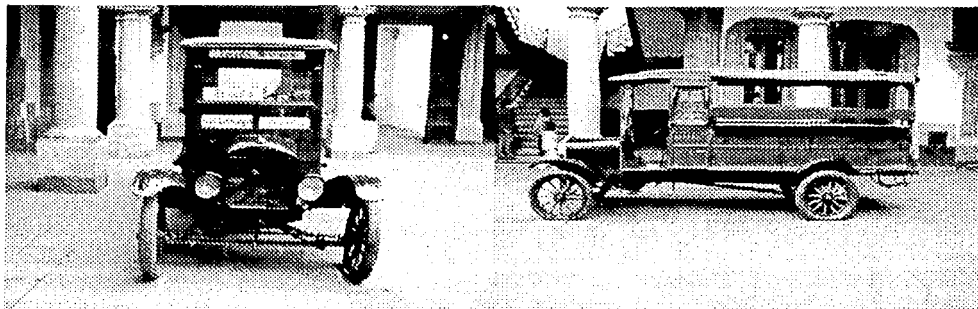
1.2 Inicio del Transporte Público de Pasajeros Masivo en vehículos de gasolina

En un inicio, este transporte no constituía un rival importante para el tranvía, pues sólo operaba en las horas de máxima demanda aliviando la presión de los usuarios sobre los tranvías que no se daban abasto para satisfacer la demanda. En poco tiempo se generalizó el tipo de autocamión "sobre chasis (Ford en mayoría) se adaptaba una burda carrocería de madera con asientos laterales, para ocho pasajeros, estribo trasero, cuatro puntales para sostener el techo y asegurar dos angostas tablas laterales a manera de respaldos; cuando llovía se bajaban las cortinillas de lona y reinaba la oscuridad dentro del carromato. Su precio fluctuaba entre mil 200 y mil 400 pesos; se daban facilidades de pago y rápidamente fue invadida la ciudad por tales vehículos, que se estimaban con 10

² De la Peña, Moisés T. *El servicio de autobuses en el Distrito Federal*. p. 13.



asientos (dos al lado del chofer, bastante incómodos, y cuatro en cada banca lateral)"³.



Ford 1923. Museo de la Ciudad de México

La incipiente industria colocaba sus camionetas en el Zócalo desde donde anunciaban los orígenes y destinos para ir atrayendo la preferencia del usuario. Una vez concluido el viaje en un solo sentido de la ruta originalmente trazada, no garantizaba el viaje de regreso, puesto que si existía pasaje interesado en ir a otro punto, simplemente cambiaban sus cartones y se dirigían hacia otro rumbo de la ciudad. Esta situación generaba muchos problemas con los usuarios porque si durante el trayecto había más gente interesada en ir a otro rumbo, bajaban al pasaje que traían y dirigían sus servicios a conveniencia de este nuevo cliente.

Con el paso de los años, sin intervención de la autoridad, ciertos servicios se fueron regularizando ofreciendo orígenes y destinos de forma regular. No obstante, su capacidad mayor de movilización les permitió diversificar su operación hasta el grado de ir a buscar en sus domicilios, por ejemplo, a los albañiles para trasladarlos a la colonia Roma, que en ese entonces estaba en auge de construcción y pasaban por ellos al final de la jornada para regresarlos a sus casas. Éste y otros ejemplos constituyen los orígenes de la industria de autobuses en la Ciudad de México, caracterizados por la improvisación, la falta de atención del gobierno, la anarquía como regla, con el único interés de ganarse la vida.

Desde la perspectiva de los usuarios estos tiempos no han cambiado, la lucha por el pasaje desatada desde sus inicios hoy en pleno siglo XXI no ha terminado. Lo atestiguan los numerosos accidentes de tránsito, los grandes problemas ocasionados por la forma de operación de estos servicios, los cortes de circuito para regresar a las bases de servicio para recoger más pasaje, aunque se tenga que bajar al pasajero que no ha logrado llegar al destino final. Pero de esto y otros temas hablaremos más adelante.

³ *Ibid.*, p. 14.

Es hasta finales del 1917 cuando el Gobierno del Distrito Federal adoptó el sistema de asignación de permisos a las líneas y rutas, pues la situación del sector desataba grandes conflictos y arrastraba brotes de violencia cada vez más fuertes entre los prestadores del servicio público de pasajeros. "Por generación espontánea se organizó la primera línea de la Ciudad de México en 1917, la llamada Santa María Mixcalco y Anexas. Un regular grupo de choferes se había ido sumando a un pequeño núcleo de vecinos de esa colonia, propietarios de camionetas, sin ninguna organización de momento y sí buscando dar origen a una línea que tuviera su ruta o rutas definidas para defender colectivamente sus intereses y acabar con la costosa anarquía reinante; y desde este momento el Gobierno del Distrito Federal concedió a la línea en cuestión cuanto permiso solicitó o refrendó, sin que por esto quedaran todos obligados a trabajar en las rutas de esta línea, aunque moralmente sí lo estaban"⁴.

La falta de normatividad para otorgar permisos y autorizar rutas no fue subsanado ni con la expedición del *Reglamento de Tráfico para el Distrito Federal* de mayo de 1918, acrecentando los problemas por el número de carros autorizados sobre las líneas más competidas. En ese entonces no se realizaban estudios para determinar la cantidad de permisos que se requerían, por lo que la facilidad para otorgarlos mantuvo en crisis permanente a las líneas sin permitirles consolidarse. Los transportistas se vieron obligados a adoptar el sistema de números económicos de los vehículos, de modo tal que éstos sólo podían obtener su ingreso a la línea y su número económico substituyendo a otro que operara en esa misma línea.

Los transportistas solicitaron al Departamento del Distrito Federal que no se otorgaran nuevos permisos. De manera interna las líneas determinaban de forma arbitraria el número de vehículos asignados para dar el servicio en función de los ingresos diarios. Parte de la reducción que se observa, en el cuadro que se presenta a continuación, en el número de los vehículos se deriva en la introducción de unidades de mayor capacidad.

Entre 1920 y 1935 operaron 30 líneas conforme a la siguiente tabla:

| Líneas en los años 1920, 1922, 1923, 1926 y 1935 ⁵ | | | | | |
|---|-----------------------------|----------------------------|-------------------|---------------------|---------|
| Líneas | Vehículos entre 1920 y 1923 | Cerraron entre 1922 y 1926 | Vehículos en 1935 | Horario de Servicio | |
| | | | | Principia | Termina |
| Azcapotzalco | 40 | 48 (1923) | 64 | 5:30 | 23:30 |
| Colonia Peralvillo | 57 | 57 (1924) | 58 | 5:15 | 23:00 |
| Colonia Del Valle | 9 | 17 (1926) 17 (1931) | 30 60 | 4:45 | 24:08 |
| Circunvalación. Se organizó en Coyoacán | 97 | 44 (1922) | 44 | 5:00 | 23:27 |

⁴ *Ibid.*, p. 16.

⁵ *Ibid.*, p. 19.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

Líneas en los años 1920, 1922, 1923, 1926 y 1935⁵

| Líneas | Vehículos entre 1920 y 1923 | Cerraron entre 1922 y 1926 | Vehículos en 1935 | Horario de Servicio | |
|-------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------|---------------------|---------|
| | | | | Principia | Termina |
| Contreras | | | | | |
| General Anaya | 28 | 36 (1924) | 48 | 5:30 | 1:00 |
| Guerrero - San Lázaro | 20 | 101 (1924) | 66 | 4:30 | 23:30 |
| Hospital General | 8 | 52 (1925) | 32 | 5:30 | 23:30 |
| Iztapalapa | 39 | 35 (1925) | 50 | 4:15 | 23:15 |
| Juárez - Loreto (grande) | 35 | 41 (1922) | 25 | 5:30 | 23:00 |
| Juárez - Loreto (chico) | 12 | 20 (1922) | 20 | 6:00 | 23:00 |
| Lomas de Chapultepec | 2 | 6 (1926) | 33 | 5:30 | 24:00 |
| Penitenciaría* - Niño Perdido | 62 | 62 (1925) | 71 | 4:56 | 24:30 |
| Peralvillo Cozumel | 201 | 140 (1924) | 93 | 5:30 | 23:45 |
| Peralvillo Viga | 107 | 56 (1924) | 72 | 5:00 | 24:00 |
| Roma - Mérida | 102 | 57 (1924) | 57 | 6:00 | 24:00 |
| Roma - Piedad | 60 | 60 (1924) | 73 | 5:30 | 23:30 |
| San Juanico - Merced | 8 | 20 (1925) | 37 | 5:15 | 24:30 |
| San Rafael - Artes | 5 | 45 (1924) | 45 | 5:30 | 23:30 |
| San Rafael - Aviación | 121 | 81 (1924) | 105 | 4:15 | 23:00 |
| Santa Julia - Merced | 40 | 21 (1922) | 34 | 5:00 | 24:00 |
| Santa María - Mixcalco | 140 | 100 (1925) | 108 | 6:00 | 23:30 |
| Santa María - Roma | 50 | 25 (1923) | 25 | 6:00 | 23:30 |
| Santiago - Algarín | 4 | 40 (1923) | 41 | 5:30 | 24:30 |
| Tacuba | 68 | 69 (1923) | 72 | Día y Noche | |
| Tlalpan | 20 | 12 (1922) | 12 | 5:05 | 21:00 |
| Villa Madero | 85 | 20 (1924) | 49 | 4:56 | 24:00 |
| Villa Obregón | 200 | 124 (1924) | 133 | 4:00 | 24:00 |
| Xochimilco* | 31 | 31 (1925) | 45 | 4:30 | 21:30 |
| Zaragoza - Monte Alto | 45 | 37 (1926) | 35 | S/i | S/i |
| Coyoacán - San Ángel | S/i | S/i | S/i | 5:00 | 23:06 |
| Total | 1,796 | 1,457 | 1,637 | - | - |

* Se desconocen las cifras de estas dos líneas y se les asignan las correspondientes al año del cierre que fue el de 1925 en ambas. S/i: Sin información.

1.3 El gremio de autotransportes

La organización de las líneas en los inicios del siglo XX era muy precaria, pues las pretensiones de los líderes sólo se enfocaban a la participación para la

IMPRESO CON
 PÁGINA DE CUBIERTA
 NOO 51641

defensa de sus intereses de grupo y de ruta; primero pertenecieron a la Unión de Propietarios de Automóviles de Alquiler fundada en 1918, que a los pocos años se disolvió.

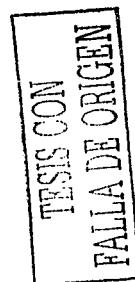
Entre 1920 y 1921 se formó la Federación de Camioneros del Distrito Federal, sin embargo, su escritura pública se firmó hasta el 31 de marzo de 1922, cuya filiación contaba con 23 líneas. La Federación dejaba un amplio margen para que sus afiliados se manejaran con autonomía y se había logrado mejorar los precios de las refacciones y llantas, sin embargo, el oportunismo político de sus líderes terminó por desencantar a sus miembros.

El 22 de octubre de 1921 nace el Centro Social de *Chauffeurs* del Distrito Federal, que a su vez estaba afiliado a la Confederación Regional Obrera Mexicana⁶. Al año siguiente, en febrero, los autotransportistas realizan un paro porque las autoridades no habían hecho caso a sus peticiones. Esta movilización terminó en un motín de sangre frente a las oficinas de Ayuntamiento de la Ciudad de México. Obregón, no obstante lo anterior, aceptó negar permisos a los tranviarios para explotar líneas de autobuses y se decidió dar una mejor política en materia de tránsito.

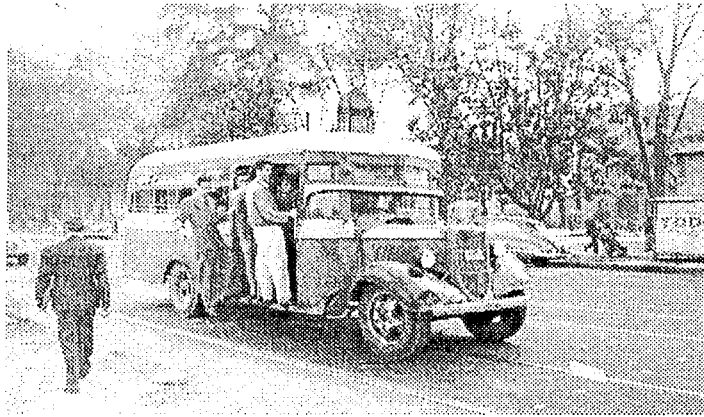
De este movimiento, el 10 de marzo de 1923 surge la Alianza de Camioneros de México como una sección dependiente del Centro Social de *Chauffeurs*, integrada con los servicios urbanos y foráneos. Las constantes huelgas injustificadas de las líneas camioneras finalmente orillaron a que la CROM decidiese en 1926 la separación del Centro y la Alianza, para posteriormente el 23 de junio de 1926 sufrir una nueva escisión que dejó a la Alianza de forma independiente cuando desconocieron al Comité Ejecutivo del Centro Social de *Chauffeurs*.

Es hasta 1933 cuando se publica el primer Reglamento de la Alianza de Camioneros de México. En agosto de 1936 se realiza la primera gran Convención Nacional de Autotransportes, con la participación de 160 organizaciones y mil 200 delegados de todo el país con el objeto de estudiar los problemas del transporte en el país y buscar los mecanismos para que la industria se mantuviese en manos de mexicanos. En noviembre de 1948 se lleva a cabo la segunda convención de Autotransportes con la asistencia de 263 organizaciones y la presencia de mil 500 delegados, entre otros asuntos se acordó la creación de la Proveedora de la Industria Automotriz, S.C.L. tomando como base la antigua Cooperativa de Combustibles y Lubricantes, con las aportaciones de 100 pesos por unidad, logrando reunir la cantidad de un millón de pesos e iniciando sus operaciones el 1° de diciembre de 1949 .

⁶ Desde su creación en 1918 de la CROM, sus líderes se propusieron organizar a los trabajadores de la ciudad como del campo en una central obrera, para ello contaron con el apoyo del presidente Calles y de Obregón. El proyecto contó con el apoyo de otros sindicatos, se consideraba importante pertenecer a esta central obrera pues esto les garantizaba una intermediación y apoyo frente a los patrones y el gobierno.



En estos años se consolidó la forma de operación que prevalecería hasta finales de los años 50 y que consistía en que cada propietario se entendía con las cuentas de ingresos y egresos de su vehículo y lo encerraba donde mejor le parecía. No obstante lo anterior, algunas rutas habían incursionado en la concentración de cuentas⁷ para manejar sus ingresos. Otro aspecto nacido en estos años es la aparición de los despachadores, quienes son pagados de forma prorrateada por todos los integrantes de la ruta, su función es la de estar pendiente de atender de manera directa los problemas de la ruta en lo que se refiere a uno o varios de sus derroteros, vigilando que los choferes cumplan con los patrones internos establecidos, y en ocasiones con los ordenamientos jurídicos de la materia.



Unidad con exceso de pasajeros

1.4 Las Cooperativas

Desde 1924 el gobierno había lanzado una fuerte campaña para impulsar la formación de Cooperativas, el entusiasmo por los logros obtenidos por la Cooperativa de Combustibles y Lubricantes favoreció el clima, por lo que pocas líneas se mantuvieron al margen de participar en el proyecto presentado por la autoridad, ésta consideraba que se podía transformar esta industria desarrollada y con gran experiencia, pero en la realidad es que el gremio tenía intereses personales muy arraigados con un acentuado individualismo —que hoy permanece intacto— sustentado en principios sociales incompatibles con los intereses capitalistas propuestos, toda vez que la intervención personal a la que hacemos

⁷ "La concentración de cuentas consiste en llevar a una sola cuenta los ingresos de la totalidad de los vehículos. El fondo común de los ingresos se divide entre la suma de vueltas que dieron todos los vehículos y el cociente que resulta se multiplica por las vueltas que dio el carro. Es decir, se igualan los ingresos por vuelta, así se trate de carros grandes o chicos, con objeto de evitar las correteadas, los accidentes y el rápido desgaste de los vehículos". *Op.Cit.*, De la Peña, Moisés T., p. 68.

referencia de cada socio integrante de la línea está directamente ligada a la operación, mantenimiento y manejo de los recursos de forma directa e individual.

Sin embargo, al organizarse las cooperativas, cada uno de los propietarios aportó sus carros, acompañados de las diferencias en cuanto a valor de las unidades, en efectivo, solicitando a la autoridad la cancelación de los permisos individuales y el registro de los mismos a favor de la cooperativa. Sólo algunas líneas se atrevieron a realizar este proceso, tales como la de Colonia del Valle y Lomas de Chapultepec, sin embargo las demás líneas mantuvieron el esquema formal de cooperativa y el real de atención individualizada de sus unidades por la enorme desconfianza y el temor al fracaso.

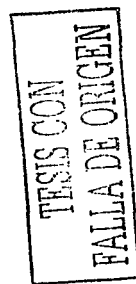
Como ya lo expusimos, se publicó el *Reglamento para las líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de ruta y establecimiento de nuevas líneas* de noviembre de 1929⁸, que contemplaba la organización de los propietarios de camiones en Cooperativas Generales o Agrupaciones Gremiales, a cuyo frente debía quedar un representante. En 1933 pocas eran las cooperativas que habían resistido y éstas se fueron disolviendo a partir de que se les exigió reorganizarse con la *Ley General de Sociedades Cooperativas* de mayo de ese año⁹. La organización de las líneas se encaminó hacia la formación de sindicatos de permisionarios.

Además de lo anterior, el reglamento de 1929 obligó a los permisionarios a no poseer más de dos permisos, esto no generó protestas en su tiempo, ni después ni hoy en día, porque ello les permitió, y les seguirá permitiendo, disfrazar entre sus allegados la concentración de los mismos -hoy sólo concesiones- y así evitar responder a las obligaciones que la Ley Federal del Trabajo imponía e impone como obligación patronal de otorgar ciertas prestaciones a los trabajadores. Es un secreto a voces que un crecido número de concesiones se encuentre en manos de los principales líderes de algunas rutas, aunque esto es ilegal y no fácil de probar.

Por otro lado, con el crecimiento de la demanda las líneas fueron creando nuevos derroteros extendiendo su radio de acción sin que la autoridad trazara un plan, era el interés de los transportistas lo que determinaba el rumbo y era las afectaciones que nuevas rutas hacían las que frenaban las autorizaciones, si era inevitable su creación entonces se debía indemnizar a las perjudicadas ya sea mediante la autorización de nuevos permisos o con pagos en efectivo. En el caso de que no pudiesen autorizarse nuevos permisos la línea favorecida con la extensión debía

⁸ Previo a la publicación de este Reglamento se hizo retirar del Zócalo las terminales de todas las líneas y se autorizó que cada línea tuviera solamente un vehículo en el Zócalo, el que se estaría relevando constantemente, como medida necesaria para descongestionar el tráfico.

⁹ *Decreto que concede facultades extraordinarias al Ejecutivo Federal para Expedir la Ley General de Sociedades Cooperativas*. Diario Oficial del 24 de enero de 1933. *Ley General de Sociedades Cooperativas*. Diario Oficial del 30 de mayo de 1933. *Fe de erratas de la Ley General de Sociedades Cooperativas*. Diario Oficial del 5 de junio de 1933. *Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas*. Diario Oficial del 21 de mayo de 1934.



ceder algunos permisos a favor de la línea afectada, éstos podían ser vendidos entre uno o más de sus integrantes distribuyendo los beneficios entre todos o pasaban a formar parte junto con sus propietarios de la organización.

En 1942 las líneas y Escapes en operación eran:

| Líneas de Transporte en 1942 ¹⁰ | |
|--|-----------------------|
| Líneas | Escapes |
| Villa Obregón | Insurgentes |
| | Escandón |
| | Alfonso XIII |
| | Tamaulipas |
| | Chorrito |
| | Mixcoac |
| | Observatorio |
| | Santa María – Roma |
| General Anaya | Independencia |
| | Portales |
| | Los Reyes |
| | Ermita |
| | 1° de Mayo |
| | Tacuba – Tacubaya |
| Peralvillo – Cozumel | Guerrero |
| | San Luis |
| | Belem |
| | Guerrero - San Lázaro |
| Santa María – Mixcalco | Rosa - Estaciones |
| | Artes – Colonias |
| | Cedro – Rosa |
| | Alameda |
| | Peralvillo – Morelos |
| | Azcapotzalco |
| Gustavo A. Madero | Aragón |
| | Bolívar |
| | Carrera |
| | Industrial |
| | Colonia del Valle |
| | Circunvalación |
| Hospital General | Lerdo – San Juan |
| | Héroes |
| | Vértiz |
| Santa Julia | Sanatorio |
| | Pensil |
| Peralvillo - Viga | Consolidada |
| | Balbuena – Morelos |
| | Rastro – Jamaica |
| | Rastro – Obregón |
| | Santiago – Algarín |
| Iztapalapa | Mixquic |
| | Tulyehualco |

¹⁰ *Op. Cit.*, De la Peña, Moisés T., p. 129.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

| Líneas de Transporte en 1942 ¹⁰ | |
|--|------------------------|
| Líneas | Escapes |
| Roma - Mérida | Magdalena |
| | Penitenciaria |
| | Lomas |
| | San Rafael - Artes |
| | San Rafael - Aviación |
| | Xochimilco |
| | Roma - Piedad |
| | Condesa |
| | Hipódromo |
| | Sonora |
| | G. A. Madero - Viveros |
| | Colonias Urbanas |
| | Azcapotzalco - Jamaica |
| | Circuito Hospitalares |
| G. A. Madero - San Pedro | |
| 18 de Marzo | |

1.5 La Cooperativa de Combustibles y Lubricantes como precursora de otros negocios de la Alianza de Camioneros de México

Como ya habíamos señalado, desde 1924 se había impulsado la idea por parte del gobierno para la formación de Cooperativas Generales o Agrupaciones Gremiales. El ejemplo más socorrido del éxito del proyecto era la Cooperativa de Combustibles y Lubricantes, patrocinada por el General Obregón, quien apoyó a la Alianza para obtener un descuento en el precio de la gasolina frente a los empresarios trasnacionales. El beneficio fue de un centavo menos en el precio corriente al menudeo. La Cooperativa desde su creación, el 21 de abril de 1926, no tuvo que realizar ninguna inversión, pues obtenía sus beneficios por cada litro vendido a sus socios.

En 1935, la Cooperativa contaba con fuertes recursos que invertía en diversos negocios, transformándose en sociedad anónima de capital variable, adoptando el nombre de Combustibles, Turismo y Transportes. A raíz de la Ley de Cooperativas de 1936 y por considerar su contenido perjudicial a sus intereses, sus integrantes optaron por disolverla, en ese entonces su capital era de 2 millones 165 mil pesos en títulos de 100 acciones de 10 pesos por cada carro, nominativas, sólo transferibles con autorización del Consejo. El próspero negocio quedó cancelado a partir de la expropiación petrolera, pero permitió a la Alianza realizar otros negocios.

Los fondos de las aportaciones de la Cooperativa sirvieron para la creación del Banco de Transportes¹¹ que inició sus operaciones el 10 de mayo de 1927. El 87%

¹¹ Los antecedentes de este Banco los encontramos en concesión otorgada por el Ingeniero Alberto J. Pani, entonces Secretario de Hacienda y Crédito Público, quien extendió a favor de Fernando C. López, Felipe N. Bertrand y Guzmán Villalobos, para establecer el Banco Industrial de Transportes S.A. siendo constituido con un capital social de 250 mil pesos y con duración de la

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

de las acciones estaban controladas por la Alianza y el resto se encontraban en poder de hombres también del gremio. "Empezó operando como Banco Refaccionario de Transportes, casi exclusivamente con los miembros de la Alianza, y sobre una base de absoluta seguridad, por la colaboración de la Cooperativa de Combustibles y Lubricantes, la que le ayudaba a recuperar cualquier cuenta difícil, dadas las gruesas utilidades que esta organización repartía en todas las líneas con las operaciones de gasolina, de donde se hacían los cobros dudosos. En 1932 fue reformada la Ley de Títulos e Instituciones de Crédito¹², que quitó a esta institución su carácter de banco industrial; empezó a tomar importancia la clientela extraña al gremio, amplió el Banco sus operaciones, y en 1941 se pudo calcular que las operaciones del Banco con los propietarios de autobuses representaban alrededor de 500 mil en préstamos a razón de mil y 2 mil pesos por cada carro, con intereses de 12 a 18% a plazos de 10 a 18 meses y con garantía del permiso de ruta"¹³.

En 1928 se funda el *Heraldo Camionero* como órgano informativo de la Alianza. En agosto del mismo año, el *Heraldo Camionero* publicó el Proyecto de Reglamento Interior de Trabajo Tipo Standard, para las líneas de Camiones afiliadas a la Alianza. En 1929 se fundó el Departamento Comercial y el Crédito que posteriormente se transformó en una sociedad anónima denominada Fomento Industrial de Transporte integrado por un capital social de 850 mil pesos en títulos de 100 acciones de 10 pesos cada una por cada autobús.

Con el capital de esta Sociedad en 1931, se instaló la *Refaccionaria Automotriz*, la *Agencia Central*, y el *Ómnibus y Camiones*. Estas empresas encargadas del manejo de todos los renglones de vehículos, chassises, llantas, refacciones y accesorios para la venta al público y a los miembros de la Alianza cobraba 18% de interés, pero daba facilidades en los enganches y trabajaba directamente con el Banco de Transporte, lo que hacía atractivo su apoyo.

concesión de treinta años. *Diario Oficial de 26 de febrero de 1927*. Años más tarde, en 1933 Alberto J. Pani otorga a los señores Antonio Díaz Lombardo y Alfonso Rivas la posibilidad de establecer como parte del Banco Industrial de Transportes una sociedad general o financiera que se denominó Financiadora Mexicana S.A. con un capital social de 100 mil pesos. *Diario Oficial del 24 de abril de 1933*. En 1936, la concesión dada desde 1927 es anulada y es otorgada por el Licenciado Eduardo Suárez, entonces Secretario de Hacienda y Crédito Público mediante la cual se modifica el nombre por el de Banco de Transportes, S.A. y con un capital social de un millón de pesos. *Diario Oficial del 30 de octubre de 1936*. En 1943 sufre otra modificación en lo que se refiere a los términos de la concesión por el aumento del capital social que para ese entonces era de 2 millones de pesos y en ese mismo año se le autorizó al Banco de Transportes S.A. para dedicarse al ejercicio de la banca de depósito, para efectuar operaciones de depósito de ahorro, sin emisión de estampillas y bonos de ahorro, y para llevar a cabo operaciones fiduciarias bajo la denominación de Banco Latino Americano S.A. *Diario Oficial del 15 de octubre de 1943*. Años más tarde el Banco Nacional de Transporte S.A. fue liquidado e incorporados sus activos al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.

¹² *Ley General de Instituciones de Crédito*. Diario Oficial del 29 de junio de 1932.

¹³ *Op.Cit.*, De la Peña, Moisés T. pp. 105 y 106.

TESIS CON
 FALTA DE COTAR

"En abril de 1932, la Asamblea General de Presidentes de Líneas y Gerentes de Cooperativas, aprobó por unanimidad de votos, establecer con carácter de obligatorio, la ayuda mutua que dio en llamarse Seguro Camionero y que consistía en que al fallecer uno de los miembros de la Alianza, se otorga a sus familiares la cantidad que se reúna, a razón de un peso por carro"¹⁴. Este sistema rudimentario fue la base para la creación de la *Protección Mutua, S. C. R. L.*, como consecuencia de la obligación de exigir seguro de viajero en 1933. Esta mutualista operaba en los términos de la Ley General de Instituciones de Seguros¹⁵ de 1935.

Durante su existencia había logrado grandes éxitos en el campo de los seguros que le habían permitido realizar operaciones en casi todos los Estados de la República. En 1941, tenía sumas aseguradas "por concepto de vida, de 3 millones 663 mil 664.40 pesos, salarios asegurados por 11 millones 840 mil 973.68 pesos, por atenciones médicas 19 mil 797; las primas cobradas montaron a 1 millón 058 mil 277.13 pesos, las indemnizaciones pagadas fueron 506 mil 056.86 pesos, los seguros de vida pagados 36 mil 661.15 pesos y las reservas legales y estatutarias ascendieron a 470 mil 315.95 pesos"¹⁶.

En marzo de 1932 se inauguró el *Departamento de Turismo de la Alianza de Camioneros*. En este mismo año se fundó bajo el auspicio de la Cooperativa de Combustibles y Lubricantes la *Automotriz Nacional, S. A.*

1.6 El memorando de José María Dávila al Presidente de la República¹⁷

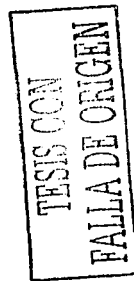
Siendo Presidente del Comité Ejecutivo del PNR en el Distrito Federal, José María Dávila envió al entonces Presidente de la República Lázaro Cárdenas del Río, un memorando en diez páginas escritas por un solo lado en la que le trataba el asunto del transporte urbano. En opinión del autor, el servicio de transportes urbanos en México ha sido y es hasta la fecha considerado como función social imprescindible, uno de los obstáculos más grandes para el desarrollo de la ideología colectivista a que forzosamente debe llegarse, comenzando precisamente por aquellas actividades en que se versa el interés común contra las raigambres dejadas por el régimen egoísta. Por lo que le sugiere que la administración del servicio de transportación de personas sea encomendado a la comunidad, representada por el Estado, pues el derecho de municipalizar un servicio público es tan indiscutible que llega a ejercerse inclusive en circunstancias en que la *cosa* parece una mercancía realizable.

¹⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Autotransporte Federal. *Apuntes para la Historia del Autotransporte*. p. 65.

¹⁵ *Ley General de Instituciones de Seguros*. Diario Oficial del 31 de agosto de 1935.

¹⁶ *Op.Cit.*, De la Peña, Moisés T p. 105

¹⁷ *Memorandum para el Sr. Presidente de la República. Asunto Transportes Urbanos: Rúbrica, José María Dávila, Presidente del Comité del PNR en el Distrito Federal, 14 de diciembre de 1934.* Por la importancia del contenido del documento y la opinión que del transporte de la ciudad se tenía hemos dedicado este apartado para su discusión y análisis.



El servicio público a que hace referencia es al de transporte público de pasajeros en autobuses y que se encontraba representado por la Alianza de Camioneros de México, empresa "que posee y administra el servicio de camiones de la Ciudad, nació bajo los auspicios de una idea laudable del Sr. General Álvaro Obregón, quien intentó realizar un postulado revolucionario al organizar en cooperativa a los varios centenares de propietarios de camiones que, sin reglamentos, sin respeto mutuo de intereses y con grave perjuicio del servicio público y de los trabajadores, transitaban por el Distrito Federal acarreado pasajeros. Pero esta idea inicial, como es universalmente conocido, fue desvirtuándose en el transcurso del tiempo y a virtud de la creación de intereses de los más vivos, hasta el punto de llegar a constituirse en una empresa capitalista, monopolizadora y con todas las características del trust, que actualmente se llama injustificadamente *Alianza de Camioneros*, con sus subsidiarias¹⁸: Agencia de combustibles y lubricantes de la Standard Oil Co., Agencia de automóviles Ford de Hanson Bus (principales accionistas del trust), Agencia de automóviles Dodge del Sr. (Antonio) Díaz Lombardo, Presidente de la Empresa, Fábrica de llantas Popo y el eje principal para las maniobras judaicas conocido por Banco de Transportes.

"Los antiguos miembros de la cooperativa que protegiera el Sr. General Obregón han desaparecido de la escena en gran número. Los adaptados supervivientes se dividen en dos categorías: un escaso número de los que consolidaron el trust y pueden, en su posición privilegiada, mangonear el negocio y disfrutar de fuertes utilidades y los más, que sólo de nombre y para evitar el pago de impuestos sobre la renta, las responsabilidades en los conflictos obreros ante los tribunales del trabajo y otras obligaciones inherentes a toda empresa capitalista, tienen los directores de la Alianza del Banco de Transportes en calidad de mampara o de

¹⁸ Este tema causó gran polémica en su tiempo entre los políticos, ciudadanos en común y la propia Alianza; Moisés T. de la Peña lo describe muy bien: "La Alianza de Camioneros de México ha sido blanco de los más enconados ataques del público inconforme con las deficiencias del servicio de autobuses, de los políticos cuando les escasean los temas de publicidad, de los trabajadores del volante en sus controversias derivadas de la lucha de clase y de todos aquellos que desean formar parte del monopolio a bajo costo. Por su parte, la Alianza no es ni puede ser un monopolio por cuanto no es otra cosa que una asociación gremial, algo así como una federación de sindicatos patronales; ¿puede tratarse de monopolio a la Confederación de Cámaras de Comercio o a la Cámara Nacional Textil? Sería absurda tal aseveración y justamente equivale a lo mismo el cargo que se hace a la Alianza. Pero en lo que más empeño han puesto los abogados y los líderes de la Alianza es en convencer al público de que no puede haber monopolio en la explotación del servicio de autobuses del Distrito Federal cuando hay más de mil propietarios y la mayoría de éstos trabajan en sus propios vehículos como choferes.

"La Alianza ha perdido el tiempo defendiéndose de la odiosidad que se le atribuye, porque a nadie ha convencido ni vale la pena convencer a nadie. La Alianza no puede ser acusada de ejercer un monopolio porque no es una organización mercantil, pero el monopolio es un hecho por cuanto hay exclusividad en la explotación de la industria, exclusividad de quienes la detentan, no importa que sean uno o cien mil los participantes. La esencia del monopolio es pues la exclusividad, es decir, la falta de concurrencia, y no necesariamente la de una gran empresa; pueden intervenir muchas pero nadie más que ellas," *Op. Cit.*, pp. 54 y 55.

TESIS CON
FALLA DE COPIA

hombres de paja para dar aspecto legal y defensa jurídica a su maniobra poco limpias y a sus pingües negocios"¹⁹.

Para soportar su punto de vista presenta las siguientes cifras que él define como conservadoras:

En el Distrito Federal circulan bajo el dominio de la Alianza 3 mil camiones aproximadamente, con un valor promedio de 3 mil pesos cada uno. Siendo su capital de 9 millones de pesos. El ingreso diario promedio por camión es de 35 pesos, lo que hace un ingreso anual de 38 millones 325 mil pesos.

"La distribución del ingreso diario de cada camión confesada por la parte que representa el capital es la siguiente:

| | |
|--|------------------------|
| "35% a Choferes y Cobradores | \$ 12.05 |
| Gasolina y lubricantes | \$ 9.00 |
| Reparaciones, refacciones y llantas | \$ 3.50 |
| Amortización del capital invertido:\$5,000.00 en tres años de duración | \$ 4.17 |
| Gastos de administración | \$ 2.00 |
| Total | \$ 30.72 |
| Para \$35.00 de ingreso | \$ 4.28" ²⁰ |

TFEJC CON
 FALLA DE ORIGEN

Con este razonamiento deduce que la utilidad líquida, sin perjuicio del capital, es de 4.28 pesos diarios por camión, generando una utilidad anual de mil 562.20 pesos. Con esto demuestra que los camiones han tenido grandes utilidades, sobre todo los viejos, a éstos habría que sumarles 4.17 pesos de la amortización y que si el gobierno asume la representación de la comunidad, previa expropiación y pago justo de los nueve millones, amortizaría pronto el costo del equipo.

A este valor, la Alianza y los propietarios le agregan el de los Permisos Provisionales de circulación que les cuestan menos de 2 mil pesos pero que los llegan a vender en no menos de 8 mil pesos, que es tres veces más su valor²¹. La

¹⁹ *Op. Cit.*, Memorandum... p. 3.

²⁰ *Ibid.*, p. 4.

²¹ En 1942 de la Peña comenta: "Moralmente podría estimarse condenable el tráfico que se hace con los permisos que la autoridad concede sin costo alguno para el desempeño de un servicio público; pero sucede que la moral no siempre está de acuerdo con los fenómenos y las leyes económicas, y sería inútil pretender que lo que escasea y tiene una gran utilidad como fuente de ganancias, careciera de precio. A nadie extraña que si un comerciante ha logrado acreditar su establecimiento, donde la cuantía de sus ventas le proporciona utilidades superiores a las que podría proporcionarle el capital allí invertido si lo colocara a interés, pida por el traspaso de ese establecimiento una suma que ha dado en llamarse *guante*, o sea, el equivalente a la capitalización de las ganancias una vez deducidas las que el capital invertido debería darle por sí solo. Es decir, si un autobús vale 10 mil y produce una utilidad líquida de 300 pesos mensuales o 3 mil 600 pesos anuales, siendo como es que en realidad las utilidades corresponden a una inversión nominal de 20 mil pesos. Consecuentemente, el permiso se capitaliza en esta supuesta línea alrededor de 10 mil pesos y no importan las condiciones morales ni las disposiciones legales con las que se pretenda impedir tal capitalización: quienquiera que se interese por obtener un permiso

cancelación de estos permisos por efectos de la municipalización acabaría con este mercado negro.

La situación narrada en este documento sobre la clase trabajadora resulta por demás ejemplificante, por lo que consideramos reproducir del memorando todo este apartado:

"Prestan sus servicios a las líneas de camiones en calidad de asalariados aproximadamente cinco individuos por cada carro: dos turnos de chofer y cobrador y uno para otros menesteres. 15 mil obreros más o menos. Los choferes perciben, según las líneas, del 20 al 25% sobre los ingresos y los cobradores el 10%. Pero aún sobre estas percepciones la empresa les escamotea una parte que consiste en la forma de liquidar las planillas²² (adoptadas por todas las líneas desde 1931).

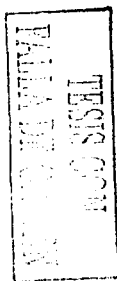
"Los tripulantes del camión reciben de la empresa las planillas a razón de 3 por 25 centavos, o sea, a ocho centavos y un tercio cada una, pero al rendir su liquidación, como vienen sueltas, sólo le son recibidas al cobrador a ocho centavos cada una, lo que significa un ingreso desleal y extraordinario para la empresa de un 4% que, deduciendo lo que ingrese en dinero efectivo, y calculando esto en una tercera parte, arroja una suma igual al 4% sobre 70 mil pesos diarios, o sea, 2 mil 800 pesos diarios.

"Desde luego aceptamos que de esta cantidad hay que pagar la impresión de las plantillas, su manejo y el desgaste de la imprenta, pero expongamos como se supone el gremio trabajador que se distribuye tal suma: Hay un convenio entre el Banco de Transportes, que maneja y fia las planillas, para partir su utilidad entre él y los propietarios de camiones, pero éstos se quejan de que jamás les ha hecho el Banco la liquidación correspondiente a tal concepto. Pero aceptando lo contrario, queda un ingreso líquido para el Banco de Transportes o para sus Directores, de mil 400 pesos diarios de los cuales, según presiones y manejo de planillas una suma no mayor de 400 pesos diarios. El resto queda de bonita utilidad con mengua de los choferes y cobradores a quienes no se reconoce la parte correspondiente a sus 25 y 10 por ciento respectivos.

"Por otra parte, la Alianza de Camioneros, de hecho una institución patronal, dueña de los camiones que le están hipotecados, se lava las manos en los conflictos obreros enviando a éstos a presentar demandas contra los propietarios (?) de cada vehículo que, como simples parapetos, son irresponsables económica

citado lo paga a razón de 10 mil pesos, o se queda con el deseo, y sería un necio el permisionario que vendiera su vehículo sin cobrar el permiso, por la sola consideración de que nada le costó obtenerlo". Op. Cit., De la Peña, pp. 59 y 60

²² Las planillas fueron introducidas por la Compañía de Tranvías en 1925 al reducir el costo del pasaje a 10 centavos y vender planillas conteniendo diez viajes, el propósito era poner fuera de circulación a sus competidores. Lo que en un principio fue bueno después se convirtió en una guerra de tarifa entre ambos sistemas con los sabidos problemas para los tranviarios. La diferencia es que los recorridos de los tranvías eran de 5 a 6 kilómetros y su competidor en autobús con la misma tarifa recorría de 10 a 12 kilómetros además de lugares inalcanzables para los tranvías.



y legalmente. Por esta circunstancia, los 15 mil asalariados de la Alianza se han visto imposibilitados para conseguir ni las más rudimentarias conquistas que en el ramo del trabajo son ya usuales en las demás empresas; y así tenemos el problema de numerosos grupos en multitud de líneas que no han logrado la aceptación del contrato colectivo o que han llegado a éste sin las necesarias para el movimiento proletario, cláusulas de contratación sindical, de exclusión, del salario mínimo que, por aquello del porcentaje, hay casos en que no llega a un peso por jornadas mayores que la de 8 horas y aún de la redistribución justa cuya variabilidad pone a algunos en condiciones desventajosas para con otros. No hay que pasar inadvertido el procedimiento ilegal de las listas negras que en lo que la Alianza llama *boletín* está en uso constante y general para todas las líneas, urbanas y foráneas, con perjuicio inicuo de los trabajadores que comprenden y emprenden la labor de sindicalización predicada por la revolución y sus hombres.

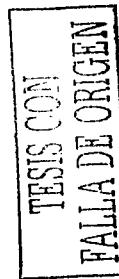
"Se nos escapaba hacer ver la posibilidad de que, en vista de la inminencia del problema obrero que se plantea, la Alianza, inobligada por la carencia de los contratos colectivos, acuerde encomendar el manejo de cada camión a sus propietarios de viso, en cuyo caso, la atomización del gravísimo problema general del asalariado contra la verdadera empresa, en mil litigios de cuatro trabajadores contra cada dizque propietario, anularía toda acción que por parte de la clase laborante intentara desarrollarse lo que presentaría la paradójica situación de que los trabajadores carecerían del derecho de sindicalizarse ya que, en cada caso, no podrían reunir los veinte miembros que para un sindicato requiere la ley y llegando al absurdo de que, dentro de un gobierno absolutamente revolucionario y obrerista se creara, tolerara y apoyara un monopolio de bien definidas características que daría al traste con cuantas promesas de liberación escuchara el proletariado"²³.

Con estos argumentos concluye:

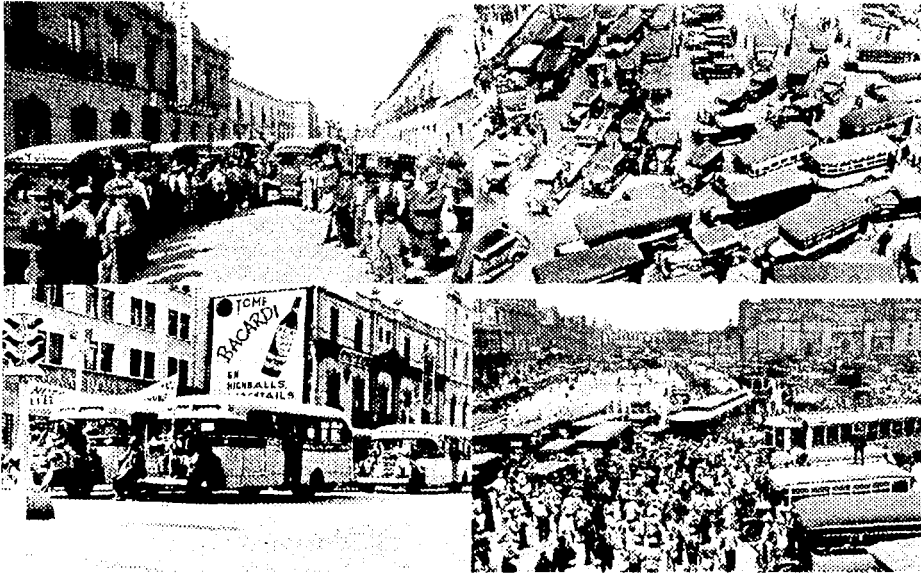
"Por estas razones y otras muchas más que el deseo de no ser prolijo hace que queden por lo pronto calladas, el problema de los transportes y sus relaciones con la masa obrera ofrece la ingente necesidad de resolver la siguiente disyuntiva: O se retrotrae el desusado método de la libre competencia permitiendo a cada propietario de camión su explotación personal, libre del pulpo monopolizador que lo ha ido enredando en sus tentáculos; originando con tal procedimiento una anarquía inexplicable en el servicio a la comunidad y arruinando en definitiva a los propietarios y a los asalariados de cada vehículo o se llega a la resolución valerosa, social, moderna, aceptada por los países en que el tránsito es más nutrido que el nuestro y por tanto con más experiencia, de MUNICIPALIZAR el servicio de transportes de personas en autocamiones, adquiriendo el Estado por el conducto respectivo la propiedad, mediante indemnización por el valor de lo adquirido... "²⁴

²³ *Op. Cit., Memorando...* . pp. 6 a la 8.

²⁴ *Ibid.*, pp. 8 y 9.



1.7 Los transportistas y la autoridad en la época de la Alianza



Paros de transportistas urbanos

Si bien hemos realizado una extensa revisión de la situación política que privaba en estos años y de la normatividad que la autoridad desarrolló para dar gobernabilidad a éste, no podemos dejar de lado los acontecimientos provocados por la expansión urbana y el crecimiento de la población como factores que se vieron favorecidos por el desarrollo y fortalecimiento del sector transporte en la ciudad.

La franca y abierta participación del sector en la vida cotidiana de los habitantes de la metrópoli los ponía en el centro de la atención de los gobernantes, tan es así que parte de los grandes negocios construidos al amparo de la transportación tuvieron como origen el padrínazgo político de la autoridad. Como hemos podido constatar, la influencia del sector se había extendido a actividades económicas más allá de las relacionadas con el transporte, lo que además de la transportación de pasajeros constituía una fuerza política, económica y social capaz de influir en las grandes decisiones de gobierno.

Esta extraordinaria fuerza la hicieron valer los líderes transportistas durante 60 años al enfrentar a la autoridad en diversas ocasiones con resultados favorables y

desfavorables a su causa. Los verdaderos paganos de estos excesos fueron siempre los ciudadanos y principalmente los usuarios que en todos estos movimientos sociales tuvieron que soportar los abusos de los miembros de la Alianza. Si bien no podemos negar que intereses legítimos animaron algunas de sus movilizaciones, en otras ocasiones la razón no los acompañaba.

Durante largos años los trabajadores del volante sindicalizados solicitaron permisos para ofrecer el servicio de transporte de pasajeros, en 1939 con la publicación del *Reglamento para el Servicio de Autotransportes de Pasajeros en el Distrito Federal*²⁵ se agitaron mucho los ánimos sin que se lograra consolidar este anhelo.

Tras largos años de ensayo y error se logró dar en materia jurídica una aparente estabilidad al sector con la publicación en 1942 de la *Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal*²⁶, cuerpo legislativo que se mantendría vigente por espacio de 53 años. Este documento sintetizaba las aspiraciones que desde el inicio de la operación de los transportes, los choferes y sus agremiados habían venido haciendo de manera empírica, manteniendo durante medio siglo con sus ventajas y desventajas la relación entre la autoridad y las agrupaciones más combativas de la ciudad. En ese mismo año se publicó un aviso mediante el cual se exigía a los vehículos destinados al servicio público de pasajeros estar dotados de un botiquín de primeros auxilios²⁷.

Los trabajadores del volante se agruparon en federaciones y confederaciones dando la apariencia de una madurez sindical. Muchas son las huelgas en las que éstos participaron para discutir los contratos colectivos de trabajo para la obtención de algunas prestaciones sociales y aumentos salariales, en donde los seudo líderes lograron ventajas personales, demostrándose la incapacidad de los trabajadores del volante para sostener un frente unido, situación que las líneas pudieron sortear con relativa facilidad por el apoyo de la Alianza.

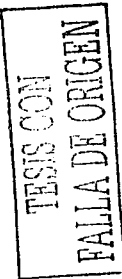
En 1955, con la incorporación de los servicios de pasajeros, nace la Alianza de Camioneros de la República Mexicana teniendo como primer presidente a Alonso Lazcano, y como Secretario General a Rubén Figueroa.

A fines de 1958 las tensiones entre la Alianza de Camioneros de México, A. C., y el gobierno habían alcanzado su límite por los desmanes de su dirigencia y las presiones de la Alianza sobre la autoridad, por lo que ésta decidió intervenir para restar fuerza a esta organización mediante la promulgación de la *Ley de la Unión*

²⁵ *Reglamento para el Servicio de Autotransportes de Pasajeros en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 16 de noviembre de 1939.

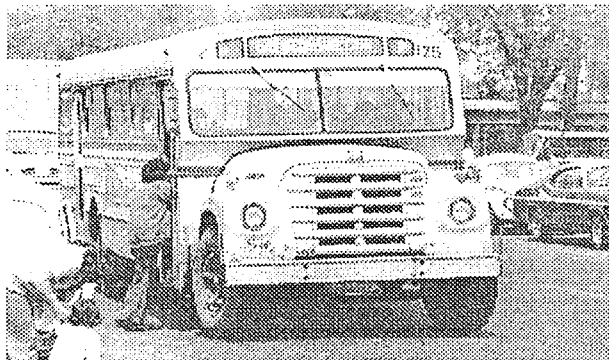
²⁶ *Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 23 de marzo de 1942.

²⁷ *Aviso previniendo que los vehículos destinados al servicio público de pasajeros deberán estar dotados de un botiquín*. Diario Oficial del 11 de septiembre de 1942.



de *Permisionarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*²⁸ y el *Estatuto de la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*²⁹, tomando el control y la vigilancia de la estructura, organización y mejoramiento del servicio público de pasajeros en camiones y autobuses.

Mediante este acto se conformó un Consejo Directivo Administrador de la Unión, cuyo presidente era nombrado y removido por el Jefe del Departamento y esta Unión era la única vía para poder acceder a tratar asuntos de transporte con cualquier autoridad o institución. La nueva relación establecida por la autoridad con los concesionarios hizo que los 92 sindicatos patronales y los 92 sindicatos de choferes que existían se tuviesen que reorganizar para quedar reducidos a 20 grupos³⁰. Este duro golpe contribuiría para que la Alianza de Camioneros de México se terminara de fracturar, las luchas intestinas al interior terminaron por hacer que los dirigentes formaran el Consejo liquidador de esta organización, quedando al frente de esta fuerza la Alianza de Camioneros de la República Mexicana.



Autobús de pasajeros de los 60

Un golpe de timón a favor del pulpo camionero fue la designación de Octavio Sentíes Gómez (1971 – 1976), apoderado general de la Alianza, como Jefe del Departamento del Distrito Federal por el Presidente Luis Echeverría (1970 - 1976), con esto, la Alianza logró recuperar la fuerza política y económica que le daría nuevamente la confianza para ocupar el centro de atención de los permisionarios.

En 1973, el Gobierno del Distrito Federal autorizaba la entrada de nuevos vehículos a los que se les denominó *Delfines*. El propósito original de estos

²⁸ *Ley de la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1958.

²⁹ *Estatutos de la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 20 de enero de 1959.

³⁰ Ver capítulo 8 de este trabajo. Punto 3. *El Organismo Público Descentralizado Autotransporte de Pasajeros R-100*.

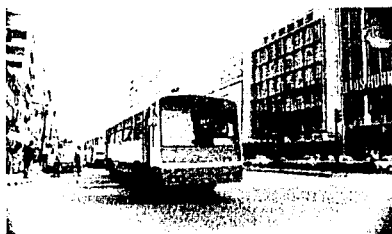
TESIS CON
FALLA DE CUBIERTA

autobuses fue el de que sólo se admitiera llevar pasajeros sentados, en un servicio regular que se extendía hasta las dos de la mañana con una tarifa experimental de un peso por pasajero. Al poco tiempo el estrecho pasillo estaba ocupado por pasajeros que viajaban de pie agarrados de los asientos, por no existir los pasamanos, los componentes de la unidad pronto mostraron su baja calidad por su rápido deterioro. Por otra parte, se contemplaba la rehabilitación de los equipos viejos en un periodo de 180 días apoyando a los permisionarios mediante la constitución de una unión de crédito.



Delfín

Otro beneficio a favor de la Alianza fue la publicación de un Decreto que concedía exención total del Impuesto sobre la Venta de Gasolina a quienes prestaban servicio público de pasajeros en camiones o autobuses, y al servicio de público de carga federal³¹. En 1975 se autorizó mediante acuerdo a los concesionarios de transporte público de pasajeros en autobuses la introducción de nuevas unidades con cupo de 110 personas, de éstas, 27 iban sentadas a un costo de un peso por viaje sencillo³². A estas unidades austeras se les denominó *Ballenas*. Como su antecesor estas unidades fueron un fracaso, las 600 unidades pronto quedaron convertidas en chatarra, sin embargo, su objetivo se había cumplido al aumentar la tarifa.



Ballena

³¹ Decreto por el que se concede exención por la totalidad del Impuesto sobre Venta de Gasolina a quienes presten el servicio público de transporte colectivo de personas en camiones o autobuses, o a quienes presten el Servicio Público Federal de carga. Diario Oficial del 19 de noviembre de 1974.

³² Acuerdo No. 2762. Se autoriza a los Concesionarios del Transporte Público de Pasajeros en Autobuses el Uso de Nuevas Unidades. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de diciembre de 1975.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Los vientos favorables dejaron de soplar y durante la administración del Presidente José López Portillo (1976 – 1982) la Alianza de Camioneros perdió el apoyo político. Esto sucedió a raíz de que el *Plan Rector de Vialidad y Transporte* considerara la modificación de las rutas de autobuses. Los permisionarios preocupados por el programa de vialidad y los avances de las obras en materia de ejes viales presentaron el 14 de noviembre de 1979 sus quejas al gobierno considerando que no se les estaba tomando en cuenta y que requerían de aumento de tarifa para poder sufragar los costos de la renovación del parque vehicular.

Entre 1979 y 1980 la estructura vial de la Ciudad de México estaba concluida en su primera etapa, por lo que se puso en funcionamiento los primeros 19 Ejes Viales que consideraban los recorridos para autobuses y trolebuses en carriles preferenciales, con paradas definidas y con suficientes unidades para atender la demanda. A consecuencia de lo anterior y bajo fuertes presiones, en enero de 1981 el Departamento del Distrito Federal, la Alianza de Camioneros y otros grupos que operaban el transporte urbano de pasajeros celebraron un convenio mediante el cual se comprometían a adquirir nuevo parque vehicular; ajustar sus recorridos conforme lo señalara la autoridad; implantar el seguro del viajero y el pago de daños a terceros; cobrar una tarifa de 3 pesos en recorridos directos y de 2 pesos en los servicios alimentadores; e incrementar sus frecuencias para garantizar la atención de la demanda.

Las negociaciones del Departamento del Distrito Federal con los permisionarios, agrupados en la Alianza de Camioneros, se enfrentaron a situaciones de conflicto para la materialización de los acuerdos. Los permisionarios trataron de presionar a la autoridad y revivir la propuesta original presentada en noviembre de 1979. Las negociaciones se empantanaron, por lo que la autoridad emprendió una serie de acciones para municipalizar el servicio público de pasajeros.

Se formó la Vocalía Ejecutiva del Transporte, de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano a la que se le encomendó la tarea de formular el Plan Emergente de Transporte (PET), la creación del organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, Autotransportes Urbanos de Pasajeros R – 100³³ y la integración de una comisión liquidadora que consolidara la revocación de las concesiones de los permisionarios.

³³ Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R – 100. Diario Oficial del 18 de agosto de 1981. Decreto por el que se modifica el artículo 5° y se adiciona un artículo 5° Bis, al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, publicado el 18 de agosto de 1981. Diario Oficial del 21 de junio de 1984. Fe de erratas al decreto por el que se modifica el artículo 5° y se adiciona un artículo 5° Bis, al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, publicado en la Gaceta Oficial el 1° de Noviembre de 1984. Gaceta Oficial del 1° de diciembre de 1984. Estos últimos relativos a la composición del Consejo de Administración.

TESIS CON
 FALTA DE COTEX

La creación de este organismo no despertó sospechas entre los permisionarios, ya que desde febrero de 1960 la línea "Lomas de Chapultepec- Reforma Ruta 100, S.A. de C. V. había sido intervenida administrativamente por tener deudas con Banobras. Pero su preocupación: El Presidente de la Alianza, Licenciado Héctor Hernández Casanova, declaraba con respecto a Ruta 100 que "la expansión del Gobierno del Distrito Federal en materia de transporte no perjudicaba a los permisionarios, ya que la demanda de este servicio en la capital es superior a la oferta, por lo que alcanza para todos. Añadió que en los casos de las rutas de la Alianza, que el Departamento del Distrito Federal cancela para sustituirlos con unidades de la Ruta 100, simplemente cambiamos nuestros autobuses a otros recorridos y todos tranquilos"³⁴.

Los trabajos de la Comisión continuaron y por fin el viernes 25 de septiembre a las 17:30 horas el profesor Carlos Hank González, Jefe del Departamento del Distrito Federal, anuncia la revocación de las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en autobuses³⁵, de manera simultánea se asume el control de los 76 encierros de autobuses como del despacho de las unidades y se asume la calidad de patrón sustituto garantizando a los trabajadores la seguridad de su empleo.

El golpe final a la Alianza de Camioneros se había fraguado con la anuencia de los mismos transportistas, quienes rápidamente se reagruparon en torno a la figura de Isidoro Rodríguez Ruiz³⁶ y constituyeron la Confederación Nacional de Autotransportistas, A. C., siendo José López Portillo, Presidente Constitucional, quien declara la clausura de la Asamblea Constitutiva de la Confederación Nacional de Autotransportes para luego celebrar el mismo día de su constitución su primer acto político en torno a la figura del entonces candidato a la Presidencia de la República del Partido Revolucionario Institucional, Miguel de la Madrid Hurtado.

³⁴ Revista Tiempo. Sección: *La Capital y la Provincia*. 31 de agosto de 1981. p. 25.

³⁵ *Resolución mediante la cual se revocan todas las concesiones otorgadas con anterioridad a particulares para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 30 de septiembre de 1981.

³⁶ Isidoro Rodríguez Ruiz fue miembro de la Alianza de Camioneros de México, A. C., ocupó la Secretaría General de la Alianza de Camioneros de la República Mexicana, A. C., cuando Rubén Figueroa era el Presidente. En 1971 ocupó la Presidencia de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones (CNTC), y se encontraba al frente de la misma en la época en que se constituyó la Confederación Nacional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2. El transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el Distrito Federal

2.1 Antecedentes

La historia del transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el Distrito Federal se encuentra ligada a la historia del taxi de motor de combustión interna. En los primeros años del siglo XX la introducción de los tranvías de tracción eléctrica pronto inundaron la Ciudad de México y la preferencia de los usuarios. El elevado costo de los automóviles hacía que el precio del pasaje fuese tan alto que realmente pocos se aventuraban a pagar el precio de 4 pesos la hora, prefiriendo después del tranvía los carros tirados por caballos y mulas. En estos años se ofrecía el servicio con no más de una veintena de taxis.

El negocio de coches de alquiler de tracción sangre empezó a declinar y a modificarse a partir de los años 20, cuando los costos de los automóviles habían mejorado y la proliferación de los mismos, por la fabricación en serie, pudo convertir la tarifa en algo competitivo. El precio por dejada era de 50 centavos dentro de la ciudad y de 75 centavos si se viajaba a Tacuba o Tacubaya. El costo del pasaje por tiempo fluctuaba entre 1.50 y 2.50 pesos la hora, ya que en principio no estaba regulado por el gobierno, sino más bien era lo que fijaba el chofer o el usuario según el regateo.



Tranvías y autos de alquiler de tracción sangre

Como ya habíamos señalado, algunos de los choferes de taxi incursionaron en el servicio colectivo a raíz de la huelga de tranviarios de 1916 con vehículos improvisados. Ésta sería la manera en que los servicios de pasajeros masivos en vehículos de motor de combustión interna comenzarían su historia. El inicio de este servicio podemos considerarlo el antecedente de los servicios en autobuses, pero también lo es de los llamados taxis colectivos. Si bien la historia de ambos servicios tienen el mismo punto de partida en el siglo XX, los caminos adoptados por cada uno de estos servicios fueron muy diferentes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1947, los taxis conocidos popularmente como *mulas maiceras* ofrecían servicio de taxi pintados de color marrón y marfil, el número de éstos era de 500 unidades. Estos vehículos sin autorización oficial ofrecían servicio colectivo, de ahí su mote. Por otro lado, el número tan grande de unidades en servicio y la falta de controles hizo necesario que la autoridad tomara cartas en el asunto, por lo que determinó otorgar placas y cerrar el padrón en 4 mil 600 unidades reservándose el derecho de aumentar este número si consideraba que fuese necesario³⁷.

El servicio colectivo empezó a ser muy redituable, por lo que los taxistas empezaron a recolectar pasaje en los recorridos de las líneas camioneras en las horas de máxima demanda. Esta actividad se le conocía como ir *peseando*. Dado que el servicio colectivo no estaba autorizado, los taxistas ingeniaron un mecanismo para realizarlo sin ser molestados por la autoridad. La respuesta fue emplear a un personaje conocido como *pasador*, quien fingía ser un usuario a bordo de un taxi mientras el conductor sacaba la mano para indicar que su taxi era pesero, señalando con los dedos cuantos lugares estaban desocupados. Una vez que el taxi era abordado por un pasajero, el pasador se bajaba de la unidad cobrando de 20 a 50 centavos por su trabajo y así dejar que el pasaje continuara subiendo sobre la ruta y él abordaba otro carro para realizar nuevamente la operación. Con esto se lograba burlar a la autoridad que no podía aplicar la multa por circular con bandera baja por estar en apariencia ocupado³⁸.

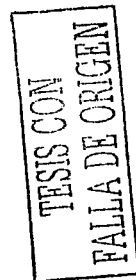
Esta situación se mantendría hasta finales de los años 60 cuando la CNOP y el Regente Corona del Rosal apoyan la formación de la Ruta 1, Ruta 2 y Ruta 3 otorgando los primeros permisos provisionales para transporte colectivo, esta acción fue el detonador del surgimiento de La Central de Choferes y de nuevas rutas, por toda la ciudad aparecieron más vehículos particulares denominados tolerados que competían abiertamente con los transportes de los permisionarios.

Es interesante señalar que esta fórmula que nace de forma paralela a los servicios autorizados hoy en día se mantiene vigente y hace a las rutas la misma competencia que antes hicieron éstos a las líneas establecidas, ya sea con taxis o con vehículos particulares que ofrecen servicios de transporte de pasajeros a empleados públicos y privados para llevarlos y traerlos, es una clientela cautiva, es un servicio sin autorización alguna y por ende sin ningún compromiso con la autoridad y mucho menos con el pasaje en caso de presentarse, entre otras cosas, un pernice.

A finales de los años 60, durante los 70 y mediados de los 80, el número de permisos de pasajeros sin itinerario fijo se incrementaron de manera notable y al amparo de éstos la actividad del servicio colectivo siguió floreciendo. Aunque no fue suficiente para frenar la creciente hola de vehículos tolerados que hacían la competencia desleal a los vehículos emplacados. En 1968 surge la Coalición de

³⁷ Acuerdo que señala en 4,600 el número de placas para automóviles de alquiler en el Distrito Federal. Diario Oficial del 1º de diciembre de 1947.

³⁸ López Saldivar, Ignacio. *Nadie está satisfecho...* pp. 55 a la 60.



Agrupaciones de Taxistas del Distrito Federal. La lucha entre organizaciones con y sin placas tuvo momentos muy difíciles hasta que la estrategia de las organizaciones con placas se invirtió poniéndose de acuerdo para ser ellos los que impulsaran a los tolerados, rebasando en poco tiempo a la autoridad y garantizando la fuerza de sus organizaciones sobre los líderes eventuales de los movimientos tolerados. Las rutas empezaron a autorizar la entrada a sus organizaciones de cualquier tipo de vehículo generando una total anarquía, sin que el gobierno pudiese hacer nada para frenarlo.



Taxi Colectivo

En 1980 existían las siguientes rutas de peseros:

| Características de las rutas de "Peseros" ³⁹ | | | | | | | |
|---|---------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------|-------------------------|---------------------------|
| Rutas autorizadas de peseros 1980 | | | | Rutas de peseros tolerados 1980 | | | |
| N° de Ruta | N° de Ramales | N° de vehículos legales | N° de amparados (piratas) | N° de Ruta | N° de Ramales | N° de vehículos legales | N° de amparados (piratas) |
| 1 | 28 | 1,210 | 0 | 1 | 6 | 279 | 234 |
| 2 | 9 | 908 | 0 | 2 | 3 | 489 | 122 |
| 3 | 10 | 472 | 0 | 3 | 1 | 70 | 71 |
| 4 | 3 | 110 | 202 | 4 | 4 | 209 | 169 |
| 5 | 3 | 82 | 0 | 5 | 1 | 52 | 0 |
| 6 | 5 | 329 | 438 | 6 | 1 | 30 | 81 |
| 7 | 4 | 120 | (10) | 7 | 1 | 140 | 0 |
| 8 | 4 | 65 | 0 | 8 | 1 | 141 | 89 |
| 9 | 9 | 308 | 237 | 9 | 1 | 75 | 0 |
| 10 | 4 | 130 | 15 | 10 | 1 | 31 | 33 |
| 11 | 9 | 153 | 0 | 11 | 2 | 100 | 270 |
| 12 | 11 | 320 | 0 | 12 | 1 | 54 | 19 |
| 13 | 6 | 105 | 0 | 13 | 1 | 140 | 0 |

³⁹ Michael Walter Roschlau. *Urban transport in developing countries: The peseros of México City*. Master thesis series, Center for transportation studies of British Columbia Vancouver, Canada. El autor señala que las cifras que se encuentran entre paréntesis () fueron proporcionadas por la DGPT.

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal

501

| Características de las rutas de "Peseros" ³⁹ | | | | | | | |
|---|---------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------|-------------------------|---------------------------|
| Rutas autorizadas de peseros 1980 | | | | Rutas de peseros tolerados 1980 | | | |
| Nº de Ruta | Nº de Ramales | Nº de vehículos legales | Nº de amparados (piratas) | Nº de Ruta | Nº de Ramales | Nº de vehículos legales | Nº de amparados (piratas) |
| 14 | 7 | 420 | 87 | 14 | 1 | 156 | 175 |
| 15 | 4 | 71 | 0 | 15 | 1 | 90 | 3 |
| 16 | 2 | 73 | (40) | 16 | 1 | 70 | 94 |
| 17 | 3 | 282 | 0 | 17 | 1 | 40 | 81 |
| 18 | 6 | 125 | 0 | 18 | 1 | 28 | 63 |
| 19 | 3 | 123 | 337 | 19 | 1 | 50 | 432 |
| 20 | 5 | 250 | 0 | 20 | 1 | 70 | 488 |
| 21 | 1 | 96 | 0 | 21 | 1 | 47 | 432 (10) |
| 22 | 2 | 76 | 0 | 22 | 1 | 40 | 283 |
| 23 | 4 | 33 | 40 | 23 | 1 | 38 | 2 |
| 24 | 7 | 120 | 0 | 24 | 1 | 35 | 259 |
| 25 | 6 | 205 | 0 | 25 | 1 | 98 | 3 |
| 26 | 6 | 235 | 0 | 26 | 1 | 3 | 459 |
| 27 | 6 | 340 | 81 | 27 | 2 | 67 | 112 |
| 28 | 3 | 220 | (35) | 28 | 1 | 120 | 270 |
| 29 | 4 | 130 | 0 | 29 | 1 | 50 | 0 |
| 30 | 1 | 35 | 0 | 30 | 1 | 20 | 0 |
| 31 | 0 | 0 | (33) | 31 | 1 | 34 | 54 |
| 32 | 3 | 46 | 513 | 32 | 1 | 200 | 0 |
| 33 | 5 | 145 | 297 | - | - | - | - |
| 66 | 5 | 234 | - | - | - | - | - |
| Total | 188 | 7,571 | 2,232 | Total | 44 | 3,066 | 4,298 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

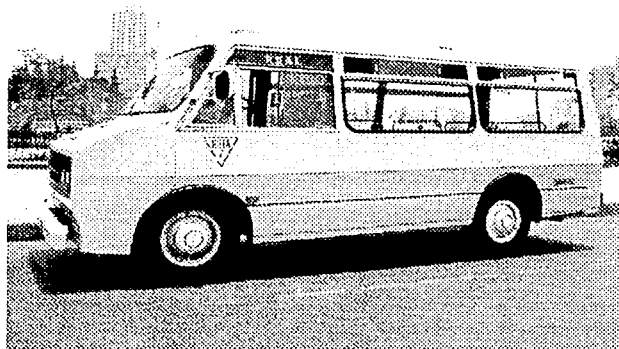
En 1981, con la municipalización del transporte y ante la incapacidad de la nueva empresa del gobierno Ruta 100 de satisfacer la demanda de transporte público de la ciudad, se autoriza a la Coalición de Agrupaciones de Taxistas la introducción de 30 combis para el servicio de Ruta 1; con el ingreso de estas unidades, meses después empezó a proliferar el uso de las combis en todas las rutas.



Servicio Colectivo en Combis

2.2 El reconocimiento de la autoridad y la proliferación de concesiones

Las presiones por la regularización de los tolerados habían hecho que la autoridad, los transportistas y la CNOP del Distrito Federal se pusieran de acuerdo para emplazarlos. El 17 de enero de 1984 se creó la Coordinación General de Transporte a la que en octubre de 1985 se le delegó la facultad para que pudiese expedir la declaratoria de nuevos permisos para el servicio público de pasajeros en el Distrito Federal, con itinerario fijo⁴⁰. En noviembre de 1985, el Contador Martín del Castillo inició un programa piloto para la sustitución de combis por microbuses. Originalmente el programa estaba pensado en vehículos de 18 pasajeros sentados.



Microbús

En diciembre del mismo año se publicó la declaratoria por medio de la cual se autorizaba el otorgamiento de 29 mil 309 nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte en automóviles de alquiler, con itinerario fijo, en el Distrito Federal⁴¹. Esta fue la primera vez que la autoridad reconocía formalmente la práctica del servicio público de pasajeros en taxis colectivos. La tarea fue encomendada a Luis Domínguez Pommerencke, que era en ese entonces el Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal.

Los requisitos para la obtención de las concesiones fueron: 1) La persona física y moral debía presentar la solicitud en el formato expedido por la Coordinación General de Transporte 2) En el caso de personas físicas, debían comprobar ser mexicanos por nacimiento; tener la mayoría de edad; estar en pleno goce de sus

⁴⁰ Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte, la facultad para expedir la declaratoria que expresa el número de nuevos permisos para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, con itinerario fijo. Diario Oficial del 1º de octubre de 1985.

⁴¹ Declaratoria por la que se autoriza el otorgamiento de 29,309 nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, con itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial del 13 y 17 de diciembre de 1985.

derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse; comprobar que se poseía la capacidad económica suficiente para satisfacer las exigencias derivadas del servicio de cuya prestación se trate; y pagar una fianza 3) En el caso de personas morales: que estuviesen organizadas conforme a las leyes del país, acompañando su solicitud de las escrituras, estatutos y bases constitutivas que justificaren su existencia; la declaración formal de que los socios extranjeros se consideren como nacionales respecto a las concesiones; demostrar capacidad económica para satisfacer las exigencias derivadas del servicio que se pretendía establecer; que el capital de la sociedad no estuviese representado por acciones y certificados impersonales; la acreditación de la personalidad del representante legal; y el registro ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social si éstas fuesen cooperativas, además de los libros de actas de asambleas⁴².

A la solicitud se le anexaban los documentos del vehículo, los documentos que indicaran el domicilio del solicitante y la licencia de conducir. El vehículo debía ser de modelo 1972 o más reciente del tipo combi o sedán de cuatro puertas. Las solicitudes para los que ya venían operando como servicio colectivo tenían preferencia sobre los que querían apenas incursionar en el medio.

En 1986 el Jefe del Departamento delega en el Director General de Autotransporte Urbano la facultad de expedir los permisos correspondientes para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, así como la facultad de autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de Autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal⁴³. Con estas facultades, el entonces Director General, Martín del Castillo, entregó a través de la Dirección de Permisos y Concesiones alrededor de 50 mil placas de las cuales 24 mil correspondieron a las rutas de penetración y suburbanas, el resto se utilizó en taxis libres. La politización del proceso y los laxos controles administrativos provocaron el que se cometieran muchas irregularidades.

Para 1987, el Departamento del Distrito Federal celebró un convenio entre el Instituto Mexicano del Seguro Social y las agrupaciones de conductores de automóviles de alquiler de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal para su incorporación al régimen obligatorio del Seguro Social⁴⁴.

⁴² *Declaratoria pública que expresa el número de nuevas concesiones que se otorgarán para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con itinerario fijo en el Distrito Federal.* Diario Oficial del 24 de diciembre de 1985. *Fe de erratas a los requisitos para obtener las concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con itinerario fijo en el Distrito Federal, publicado el 24 de diciembre de 1985.* Diario Oficial del 26 de diciembre de 1985.

⁴³ *Acuerdo por el que se delega en el Director General de Autotransporte Urbano, la facultad de expedir los permisos correspondientes para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, así como autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de Autotransportes de pasajeros en el propio Distrito Federal.* Diario Oficial del 27 de enero de 1986.

⁴⁴ *Convenio celebrado entre el Instituto Mexicano del Seguro Social y las Agrupaciones de Conductores de Automóviles de Alquiler para el Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal, con la intervención y participación del Departamento del Distrito Federal, para incorporar*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En 1988, Isaac Osorio Copri, Coordinador General de Transporte del Distrito Federal, expidió una declaratoria pública mediante la cual se consideraba que no era necesario expedir nuevos permisos y concesiones para la explotación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal⁴⁵. Con este anuncio se pretendía detener el jugoso mercado de placas, en donde se había abusado enriqueciendo liderazgos de transportistas y de otras organizaciones sociales nacidas al amparo de la política clientelista del partido oficial. El mecanismo de captación y premiación de lealtades estaba íntimamente ligado a la entrega sin ton ni son de permisos y concesiones sin el menor escrúpulo.

Para redondear la política establecida por el Gobierno del Distrito Federal, en esos años se firmó un convenio entre el Distrito Federal y el Estado de México que tenía por objeto normar y regular el servicio público de pasajeros y carga. Mediante la firma de este instrumento jurídico se formó el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (Cotam) para que los esfuerzos de ambas entidades permitieran atender y resolver de forma conjunta los problemas del transporte del área conurbada.

Al Cotam se le asignó la función de desarrollar el Plan de Transporte en la Zona Metropolitana en sus aspectos normativos, operativos, tarifarios y técnicos. Además de lo anterior, debía elaborar el Plan de Emergencia que permitiera afrontar situaciones extraordinarias que pudiesen poner en peligro la operación normal del transporte en esta zona. Uno de los puntos más importantes fue el reconocimiento de ambas entidades de no incrementar las empresas, organizaciones, recorridos y unidades de penetración hacia ambas entidades si éstas no estuviesen acordadas en el seno del Cotam siempre y cuando se conservase un adecuado balance en los diversos modos de transporte de pasajeros y carga⁴⁶.

Durante la administración de Manuel Camacho Solís al frente del Distrito Federal se dio un fuerte impulso a la sustitución de combis por microbuses. A tal grado llegó el negocio y la falta de coordinación de las autoridades del transporte y el jugoso negocio para los líderes, autoridades, carroceros y bancos que en poco tiempo inundaron las rutas de estos vehículos sobresaturando los servicios y produciendo una competencia desleal y ruinosa. En pocos años había más de 120 marcas de vehículos, todos armados de diferente forma y con distintas refacciones que hacía imposible desarrollar programas de mantenimiento. No faltó el

al Régimen Obligatorio del Seguro Social, a los taxistas miembros de dichas agrupaciones. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de junio de 1987.

⁴⁵ *Declaratoria pública que expresa la no necesidad de expedir nuevos permisos y concesiones para explotar el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 21 de septiembre de 1988.*

⁴⁶ *Convenio que norma y regula el servicio público de transporte de pasajeros y de carga, entre el Distrito Federal y el Estado de México. Diario Oficial del 23 de diciembre de 1988.*

NEGOCIO DE OTRAS
PERMISOS CON

transportista que incursionara en la construcción de estos carros como los famosos "Pollovanes"⁴⁷.

El número de unidades en servicio en el año de 1994 era de 53 mil 539 unidades⁴⁸, cuando la ley de la oferta y la demanda (con las consabidas pérdidas de patrimonios empeñados) hizo lo suyo quedaron 27 mil 489 unidades⁴⁹. Este grupo de experimentados transportistas lograron sobrevivir los problemas económicos por sus amplios conocimientos en el transporte.



Microbuses en el paradero Universidad

La credibilidad del sector en materia económica se vino abajo cuando por el exceso de unidades en circulación no sólo se agravaron las tradicionales carreras por el pasaje para conseguir el dinero para el pago de las unidades, el mantenimiento de las mismas y la alimentación de la familia del concesionario, sino que cayeron en cartera vencida los préstamos a los transportistas. Esta situación ha marcado hasta ahora al sector convirtiendo este antecedente en el principal freno para que la banca otorgue créditos para la renovación del parque vehicular, hoy de microbús a autobús.

Una situación que ayudó a mitigar un poco estos efectos fue la facilidad con la que se podía cambiar de modalidad de taxi a microbús o de microbús a taxi, esta situación en un principio fue la salida a la sobresaturación de los servicios, pero la excesiva discrecionalidad hizo necesario frenar los cambios de modalidad, por lo que en mayo de 1993 se determinó no autorizar más estos cambios⁵⁰.

⁴⁷ En honor a su creador, entonces líder de la Ruta 2 "El Pollo" Heriberto Flores Nava.

⁴⁸ *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1993 - 1994*, p. 27

⁴⁹ *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1998 - 1999*, p. 14.

⁵⁰ *Acuerdo por el que se determina no autorizar más cambios de modalidad de vehículos de transporte público de pasajeros en ruta fija, a vehículos sin itinerario fijo y viceversa, así como de ruta a ruta*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Sin embargo, no sería del todo justo señalar los grandes males sin hablar de algunos aspectos positivos de este proceso. El primero es en la vida de los taxistas en colectivos y en materia de transporte de pasajeros es un gran avance, primero porque de llevar a 5 ó 6 pasajeros en un automóvil se pudieron transportar con la entrada de las combis de 10 a 12 pasajeros; la llegada del microbús abrió un nuevo ciclo al permitir trasladar 25 pasajeros en un solo vehículo. Esto traducido en materia de contaminación y de vialidades resulta menos contaminante por ser un solo motor el emisor de contaminantes, lo que sustituye a 25 automóviles particulares que multiplicado por los 20 viajes promedio que realiza al día de base a base, nos da como resultado el desplazamiento de 500 pasajeros en un día de trabajo, es decir, 20 vehículos en circulación, contra 480 automóviles aliviando la de por sí difícil circulación.

2.3 Las organizaciones del transporte

Las organizaciones de taxistas tienen su origen en la Central de Choferes, la primera organización de transportistas de taxis colectivos es organizada por Leopoldo Núñez Flores denominada la Coalición de Agrupaciones de Taxistas (CAT), la visión y la astucia de Núñez le permitió gozar del favor de la autoridad logrando conseguir para su organización el local que actualmente ocupa. Más adelante, la secretaría general sería ocupada por Arturo Aguirre Salazar, quien consiguió durante su gestión un terreno de 7 mil metros cuadrados denominado "Las Trancas" para la construcción de vivienda a favor de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas⁵¹. Esta organización llegó a representar a poco más del 80% de los taxistas en ruta.

A esta organización le siguieron el Bloque de Agrupación de Rutas de Taxis de Servicios Colectivos Especiales del Distrito Federal (BARTSCE); la Federación de Operadores de Taxistas en el Distrito Federal (FOT); el Consejo Unificador de Taxistas en Todas sus Modalidades del Distrito federal (CUTAC) nacido de una escisión del CAT en 1990; el Foro del Autotransporte que nace de la escisión del CUTAC; la Federación de Transportistas del Distrito Federal y Área Metropolitana; la Alianza de Permisionarios y Conductores de México "Leopoldo Núñez"; Unión de Taxistas de Sitios, Rutas y Libres del Distrito Federal; Federación Regional de Sociedades Cooperativas de Transporte de Pasajeros; y muchas más. A fines de los noventa las organizaciones cúpulas estaban agrupadas de la siguiente manera:

⁵¹ Decreto por el que se desincorpora del dominio público del Departamento del Distrito Federal, el predio ubicado en la Calle de Puente de Guerra Privada Tezozomoc y Avenida México Tlalnepantla, Delegación de Azcapotzalco, denominado Las Trancas y se autoriza al propio Departamento para enajenarlo a título gratuito a favor de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas donde se construirá un Conjunto Habitacional. Diario Oficial del 3 de septiembre de 1981.

TESIS CON
 FECHA DE ORIGEN

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal

507

| Organizaciones de Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo | | | |
|--|-------------|---|---|
| Cúpula a la que pertenecen | Ruta | Representante | Domicilio |
| BARTSCE | 43 | Miguel Castillo Ruiz | Av. Las Torres y Calle Dalia, Col. Torres de Potrero, Delegación Álvaro Obregón C.P. 01840 |
| BARTSCE | 24 | Javier Escobedo Franco | Bajada del Capulín No. 1 Col. El Capulín, Delegación Álvaro Obregón C.P. 01110 |
| FTIM | 57 | Gabino Ortega Trujillo | Calle 4 No. 38 Col. Heron Proal C.P. 01640 Delegación Álvaro Obregón |
| CUTAC | 80 | Everardo Munguía López | Camino Real de Toluca No. 489, Col. José María Pino Suárez, Delegación Álvaro Obregón C.P. 01140 |
| PENDIENTE | 46 | Martín Salgado Cerón | Félix de Asara No. 25 Esq. Eric El Rojo Col. Lomas de Capula Delegación Álvaro Obregón, C.P. 01270 |
| BARTSCE | 89 | Tereso A. Pacheco Ruiz | Pte. 85 No. 19 Col. Cove, Delegación Álvaro Obregón C.P. 01120 |
| FTIM | 15 | José Ramiro Becerra Mejía | Rosa Blanca # 142-A, Col. Molino de Las Rosas C.P. 014070, Delegación Álvaro Obregón. |
| CUTAC | 23 | Mario Martell Pérez | Av. Tezozomoc No. 72, 2o. Piso, Col. San Miguel Amanita, Delegación Azcapotzalco C.P. 02700 |
| STIAT-CTM | 98 | José de Jesús Chávez Gutiérrez | Sebastián de Biorno No. 88 "D", Col. Nonoalco Mixcoac, Delegación Benito Juárez C.P. 03700 |
| CUTAC | 54 | Marco Antonio Pérez Lorza | 16 De Septiembre Lte. 1 Mza. 2 Col. La Conchita Delegación Álvaro Obregón C.P. 01640 |
| CAT | 34 | Pedro Dimas Sánchez | Antonio Delfín Madrigal No. 28 3er. P. Col. Pedregal de Santo Domingo Delegación Coyoacán C.P. 04369 |
| CAT | 45 | Flavio García Ramírez | Av. Aile No. 266 Esq. Izcuinapa, Col. Santo Domingo Delegación Coyoacán C.P. 04369 |
| BARTSCE | 59 | César Martínez Arreortua | Av. Anacahuíta No. 10 Col. Santo Domingo, Delegación Coyoacán, C.P. 04369 |
| CAT | 32 | Eliseo Gpe. Luna Torres | Av. Taxqueña # 132, Col. Campestre Churubusco, Delegación Coyoacán |
| CAT | 90 | Felipe Martínez Valentín | Ayucan 1264, Col. Sto. Domingo, Delegación Coyoacán |
| CAT | 52 | Raúl Juárez Gutiérrez | C. Nezahualcoyotl Mz. 5, Lt. 3, Col. Ajusco Huayamilpas Delegación Coyoacán, C.P. 04369 |
| INDEPENDIENTE | 29 | Cuñláhuac Guzmán López Leonel Hurtado García | Calle Xoloc, Mz. 14 Lte.1, Col. Ruiz Cortinez Delegación Coyoacán C.P. 04630 |
| NUEVO MILENIO | 13 | Encarnación Juárez Rodríguez | Meconetzin Mza. 65 Lte. 1 Col. Ajusco C.P. 04300 Delegación Coyoacán |
| BARTSCE | 95 | Raúl Hernández Coss | Nezahualpilli, Lt. 1, Mz. 34, Col. Ajusco Coyoacán, Delegación Coyoacán |
| BARTSCE | 109 | L Roberto Moreno López | Dr. Andrade No. 18, Col Centro Delegación Cuauhtémoc C.P. 06720 |
| BARTSCE | 79 | L Roberto Moreno López | Dr. Andrade No. 18, Col. Centro Delegación Cuauhtémoc C.P. 06720 |
| ALIANZA | 3 | Felipe Núñez Guerrero | Massenet No. 165 Col. Peralvillo Delegación Cuauhtémoc C.P. 06220 |
| ALIANZA | 106 | Ricardo Rodríguez López | Melchor Ocampo 212, Esq. Sullivan Edif. Delta 3er. Piso Despacho C-1, Col. Cuauhtémoc, Delegación Cuauhtémoc C.P. 06500 |
| BARTSCE | 68 | Juan Martínez Ávila | Av. Hidalgo S/N, Col. San Lorenzo Tepixtlac, Coacalco Estado de México. |
| FORO | 83 | Javier Flores Hernández | Calle 10 No. 50 Col. Campestre Guadalupana Cd. Nezahualcoyotl Estado |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

| Organizaciones de Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo | | | |
|--|-------------|--|--|
| Cúpula a la que pertenecen | Ruta | Representante | Domicilio |
| | | | De Méx. C.P. 57120 |
| NUEVO MILENIO | 102 | Salvador Nava López | Calle Xolotl, Lt. 14, Mz. 6, Barrio Ebanistas, Chimalhuacán Estado de México C.P. 56330 |
| FORO | 64 | Eusebio Velazquez Espinoza Yolanda Salinas Suárez | Av. Vidrio Plano No. 21, Col. San Rafael Ticomán, Delegación Gustavo A. Madero |
| NUEVO MILENIO | 7 | J. Refugio Contreras Oseguera | Bugambilia, Mz. 42, Lt. 7, Col. Juan González Romero. Delegación Gustavo A. Madero C.P. 07410 |
| CUTAC | 58 | Hilario Ramírez Granados Javier Cadena Corona | Calle Coyuca No. 1836, Col. San Felipe de Jesús Delegación Gustavo A. Madero. |
| BARTSCE | 88 | Nicolás Gómez Ávila | Calle Nte. 86-A N°6215, Col. Gertrudis Sánchez Delegación Gustavo A. Madero C.P. 01700 |
| IND | 18 | Fernando Carvajal Romero | Luis Yurent No. 146, Col. Unidad CTM. El Risco, Delegación Gustavo A. Madero C.P. 07900 |
| INDEPENDIENTE | 2 | Gustavo Roldán Ávila | Pedro Luis Ogazón, No. 105, Col. Vallejo, Delg. G. A. Madero C.P. 07870 |
| NUEVO MILENIO | 49 | Nicolás Vázquez Figueroa. | Calz. Ignacio Zaragoza S/N, Esq. Canal De San Juan, Col. Agrícola Oriental Delegación Iztacalco C.P. 08500 |
| BARTSCE | 101 | Francisco Carrasco Rodríguez | Ote. 106 N° 3312, Col. Gabriel Ramos Millán Delegación Iztacalco C.P. 08000 |
| FORO | 53 | José Luis Molina Leyva | Ote. 247 " C " No. 179 Depto. 4 Col. Agrícola Oriental, Delegación Iztacalco C.P. 08500 |
| BARTSCE | 75 | Genaro Martínez Ávila | Ramón y Cajal 160, Col. San Pedro Iztacalco, Delegación Iztacalco C.P. 08220 |
| BARTSCE | 77 | David Calzada Hernández | Ramón y Cajal 160, Col. San Pedro Iztacalco, Delegación Iztacalco C.P. 08220 |
| BARTSCE | 40 | Javier Martínez Cabrera | Ramón y Cajal No. 160 Col. San Pedro Iztacalco, Delegación Iztacalco C.P. 08220 |
| BARTSCE | 91 | Silvino Bonifacio Villagran | Ramón y Cajal No. 160 Col. San Pedro Iztacalco, Delegación Iztacalco C.P. 08220 |
| CAT. | 1 | Fco. Aguirre Guadarrama | Av. Andrés Molina Enriquez 168 Col. Barrio Sn. Pedro Iztacalco, Delg. Iztacalco. C.P. 08220 |
| CAT. | 10 | Sergio Flores Molina | Av. Río Churubusco No. 1145, Col. Carlos Zapata Vela. Delegación Iztacalco |
| SNPYC | 71 | Nazario Abel Gutiérrez Gómez | Av. Tepoztlán Mza 144 Lte 62 Col. Iztlahuacan Delegación Iztapalapa C.P. 09690 |
| FOT | 14 | Alejandro Páez Castro | Calz. Ermita Iztapalapa No. 2588, Col. Jacarandas Delegación. Iztapalapa, C.P. 09280 |
| NUEVO MILENIO | 78 | Laura Aída Rosales de Becerra | Calz. Gral. Ignacio Zaragoza No. 1601, Col. Tepalcates, Delegación Iztapalapa C.P. 09210 |
| FORO | 31 | Bruno Espejel Basaldua | Calle 29, Mz. 55, Lt. 591, Col. Leyes De Reforma 2a Secc. Delegación Iztapalapa. |
| NUEVO MILENIO | 86 | Rafael Romero Segura | Calle Ángel Frías No. 162, Col. Juan Escutia. Delegación Iztapalapa. C.P. 09100 |
| BARTSCE | 35 | Adalberto Aguilar Meléndez | Calle Dalia Lt. 11 Mz. 14, Col. Jardines De San Lorenzo Tezonco, Delegación Iztapalapa, C.P. 09940 |
| FEDERACIÓN | 25 | Francisco Hernández Rangel | Eje 5 Sur Purísima, Mz. 12, Lt. 2, Col. Nueva. Rosita, Delegación. Iztapalapa, C.P. 9420 |
| FOT | 33 | Pedro Fragozo Ibáñez | Emilio Berleniz Mza. 58 Lte. 1 Col. Fuego Nuevo Delegación Iztapalapa C.P. 09800 |

TESIS CON
 FALTA DE ORGANIZACIÓN

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal

509

| Organizaciones de Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo | | | |
|--|-------------|---|--|
| Cúpula a la que pertenecen | Ruta | Representante | Domicilio |
| FOT | 11 | Nicolás Hernández Castillo | Ermita Iztapalapa No. 2588, Colonia Santa Cruz Delegación Iztapalapa C.P. 09310 |
| CAT | 74 | Bartolomé Salgado Guzmán | Hacienda de Corralejos S/N, Col. Lomas De La Estancia Delegación Iztapalapa |
| NUEVO MILENIO | 37 | Efrén Godínez Romero | Insurgentes No. 17-1, Col. Pueblo Santa Cruz Meyehualco, Delegación Iztapalapa C.P. 09700 |
| CUTAC | 84 | Jorge Hernández Pérez | Morelos No. 9, Esq. Benito Juárez, Col. San Antonio Culhuacan Delegación Iztapalapa C.P. 09800 |
| FOT | 12 | Luis Marín Oropeza Eiseo Ibáñez Vargas | Vicente Guerrero No. 17 Int. 5 Col. Culhuacán C.P. 09800 Delegación Iztapalapa |
| CAT | 21 | Rubén Nápoles Laguna | Av. México # 12, Col. Barrio De Santa Martha C.P. 12000, Delegación Milpa Alta. |
| CUTAC | 30 | Antonio Blancas Cortés | Av. Morelos No. 85 Col. San Antonio Timitl Delegación Milpa Alta |
| CAT | 100 | Pedro Orenda García | Fco. Del Olmo No. 23, Col. Pueblo San Pablo Oztotepec Delegación Milpa Alta |
| BARTSCE | 93 | Natanahel Galicia G. | Guerrero. N° 31 Col. Pueblo De San Salvador, Delegación Milpa Alta C.P. 12300 |
| CAT | 17 | Tomas Torres Trejo (Interino) | Lago Superior No. 202. Local "A" Esq. Lago Llopongo, Col. Torre Blanca. Delegación Miguel Hidalgo |
| INDEPENDIENTE | 99 | J. Javier Vázquez Juárez Pablo Hernández García Conrado Andrade de León | Mar Mediterráneo No. 237, Col. Popotla Delegación Miguel Hidalgo C.P. 11400 |
| FORO | 42 | Ramón del Pilar Maravilla | Av. Corona del Rosal No. 50 - A. Col. Cerro del Judío, Delegación Magdalena Contreras C.P. 10310 |
| BARTSCE | 4 | Eleazar Garduño García | Av. Carlos Lazo Esq. Rufina Col. Tacubaya C.P. 11560 Delegación Miguel Hidalgo |
| CAT | 5 | Gustavo Domínguez Cuevas | Av. Jalisco, Esq. Rufina, Col. Tacubaya Delegación M. Hidalgo. |
| CUTAC | 28 | José Luis González Galán | Melchor Ocampo Esq. México Tacuba S/N, Col. Tlaxpana, Delegación Miguel Hidalgo C.P. 11370 |
| BARTSCE | 47 | Matías Jiménez Bernabé | Monte Casino No. 3 Col. Lomas De Chapultepec, Delegación Miguel Hidalgo |
| CAT | 50 | Efraín Miranda Galarza | Calle Fidelio, Mz. 170, Lt. 29, Col. Miguel Hidalgo, C.P. 13000, Delegación Tláhuac. |
| CAT | 62 | Juan Lozano Moreno | Calle Quintana Roo No. 2 Casi Esq. Eje Sur, Col. Guadalupe Tlalenco Delegación Tláhuac. |
| BARTSCE | 56 | Ángel Rodríguez Romero | María Estuardo No. 4 Col. Miguel Hidalgo Zapotiltan, Delegación Tláhuac, C.P. 13210 |
| CAT | 44 | Arturo Galicia Trejo | Riachuelos Serpentina Esq. Montes Pirineos Esq. Av. Tláhuac, Col. Selene Delegación Tláhuac C.P. 13420 |
| BARTSCE | 94 | Fco. Jesús Gómez Espinosa Martín Sánchez Campusano | Av. Guillermo Prieto Mz. 74, Lte. 4, Col. Miguel Hidalgo, Delegación Tláhuac C.P. 13200 |
| CAT | 73 | Enrique Rodríguez Gutiérrez | Calle Tepezcuicte Mza. 3 L. 3, Col. Santísima Trinidad Delegación Tlalpan C.P. 14429 |
| BARTSCE | 69 | Arturo Velázquez Cerón | Carretera Topilejo - Xochimilco No. 76 Col. San Miguel Topilejo C.P. 14500 Delegación Tlalpan |
| CUTAC | 87 | Úrsula Huerta Arteaga | Izamál Mz. 134 Lt. 17 Col. Lomas De Padierna, Delegación Tlalpan |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

| Organizaciones de Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo | | | |
|--|-------------|---|--|
| Cúpula a la que pertenecen | Ruta | Representante | Domicilio |
| BARTSCE | 70 | Isidro Guadarrama Huerta | Juan Aldama No. 3 Col. Santo Domingo Ajusco Delegación Tlalpan C.P. 14710 |
| CAT | 66 | Castulo Mejía Portillo | Kopoma No. 586, Col. El Pedregal De San Nicolás Delegación Tlalpan, C.P. 14200 |
| BARTSCE | 103 | Enrique Aguilar | Sauzales Fte. No. 43, Col. Rinconada Coapa, Delegación Tlalpan |
| FTM | 76 | Roberto J. L. Mota Islas | Tekax No. 275, Col. Torres De Padierna, Delegación Tlalpan C.P. 14200 |
| BARTSCE | 39 | Remigio Lara Morales | Bvd. Benito Juárez Lt. 1111 Mz. 139, Col. Ampliación Miguel Hidalgo, Delegación Tlalpan, C.P. 19250 |
| BARTSCE | 60 | Olegario Montufar Pineda | Calle Seye, Esq. Tekal, Col. Torres De Padierna Delegación Tlalpan C.P. 14200 |
| NUEVO MILENIO | 16 | Oscar Andrés Velásquez Sánchez | Yobain Esq. Tunka Mz. 15, Lt. 15 Col. Popular De Santa Teresa Delegación Tlalpan C.P. 14280 |
| FORO | 41 | Arturo Hidalgo Alcántara | Sudsal No. 337 Col. Pedregal De San Nicolás Delegación Tlalpan C.P. 14100 |
| FEDERACIÓN | 22 | José Luis Ayala Cedillo Francisco Flores Fuentes | Calle Tonatihu, Lt. 1 Mz. 2o Esq. Con Chimalpopoca, Col. Arenal 3ª Sección Delegación Venustiano Carranza |
| CUTAC | 51 | Leodegario Fco. Tlaltenchi | Av. Ignacio Comonfort Mz. 781 Lt 3 Col. Concepción Valle de Chalco Edo. Méx. |
| FEDERACIÓN | 9 | Gabriel González Zamora | Calle 73 No. 15 Col. Puebla, Delegación Venustiano Carranza C.P. 15020 |
| NUEVO MILENIO | 19 | Carlos Jiménez Martínez | Calle Coxcox No. 11 Mza. 63 Lte. 24 Col. Arenal 3a Secc. Delegación Venustiano Carranza, C.P. 15600 |
| CUTAC | 85 | José Guadalupe Palacios Sánchez | San Ciprián Esq. Con Corregidora S/N, Col. Candelaria de Los Patos. Delegación Venustiano Carranza (Región Chalco) |
| BARTSCE | 104 | Dagoberto Aquino Villa | Mercado San Ciprián Nave Naranja Local Nf 19 Col. Merced Balbuena, Delegación Venustiano Carranza C.P. 15810 |
| CAT | 55 | Raúl Cornejo Aguilar | Aquiles Serdán No. 60, Col. Tulyehualco Barrio La Lupita Delegación Xochimilco |
| CAT | 81 | David Martínez Luna | Francisco Villa No. 10 Col. San Juan Moyotepec, San Gregorio Atlapulco C.P. 16600 Delegación Xochimilco |
| CAT | 20 | Manuel Hernández Guevara | Galeana No. 81 Col. Barrio Xaltocan, Delegación Xochimilco C.P. 16090 |
| CAT | 26 | Arturo Morales Fernández | Guadalupe Ignacio Ramírez 506 Col. Tierra Nueva Delegación Xochimilco C.P. 16050 |
| CAT | 36 | Salvador Trujillo López | Lirio Acuático No. 39-A, Col. Barrio Xaltocan. Delegación Xochimilco C.P. 16090 |
| SNPYC | 61 | Manuel Ramírez Alvarado | Pedro Ramírez Del Castillo No.14, Esq. V. Guerrero, Col. Barrio San Antonio Delegación Xochimilco |
| CAT | 48 | Se Fusionó Con Ruta 34 | |
| FORO | 67 | Se Fusionó Con Ruta 27 | |
| BARTSCE | 97 | Se Fusionó Con Ruta 101 | |
| BARTSCE | 105 | Se Fusionó Con Ruta 104 | |
| BARTSCE | 107 | Se Fusionó Con Ruta 104 | |

Actualmente las organizaciones se encuentran en un periodo de redefinición de sus estructuras y liderazgos. Los cambios políticos de los últimos años han puesto en entredicho a líderes y organizaciones cuya operación estaba íntimamente

MEDIO IDENTIFICATIVO
 TESIS COM
 NO. 510

ligada a la hegemonía de un gobierno y un partido. Los derroteros por los que las nuevas organizaciones se tendrán que conducir deben romper con los viejos atavismos de liderazgo que hoy en día dejan mucho qué desear.

La fuerza que caracterizó a muchas de estas organizaciones antaño se ha convertido en simple y vulgar gestoría, no existe una representación real. Las viejas rencillas entre liderazgos caducos se han intensificado. Sin embargo, algo positivo se ha logrado con todo esto, pues la dinámica del sector se encuentra sacudiendo esta obsoleta forma de organización renovando liderazgos, redefiniendo objetivos, construyendo nuevos consensos, desarrollando mejores planteamientos; en una palabra, se están modernizando. No obstante la tarea que les espera no es nada fácil pues el gobierno del transporte y sus actores están íntimamente ligados a lo que estas organizaciones desarrollen en materia de formación y capacitación para crear y fomentar una nueva cultura de transporte. Es decir, el cambio no es sólo de microbuses a autobuses, sino de actitud.

2.4 El regreso de las concesiones de servicio público de pasajeros en autobuses para empresas

Siendo Enrique Jackson Ramírez, Coordinador General de Transportes en 1990, se expidió la declaratoria pública para otorgar 17 rutas de servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses del Distrito Federal para desalentar el uso del automóvil particular, ofreciendo un transporte con características de eficiencia, funcionamiento y confort que lo hiciese más atractivo que el uso del automóvil particular.

El objeto era que personas físicas de nacionalidad mexicana o morales, (manifestando los extranjeros ser considerados como nacionales con respecto a estas concesiones) con capacidad económica, pudieran dar el servicio. La cantidad de concesiones en cualquier caso no podía ser mayor a veinte. Los servicios propuestos eran los siguientes:

| Declaratoria para nuevas concesiones de transporte urbano de pasajeros 1990 ⁵² | | |
|--|--|--------------------------------|
| Ruta | Origen - Destino | Km., total (ambos sentidos) |
| 1 | La Villa - Chapultepec | 29.3 |
| 2 | Perisur - Chapultepec | 34.6 |
| 3 | San Ángel - Buenavista | 26.3 |
| 4 | Copilco - Zona Rosa | 30.5 |
| 5 | Glorieta Simón Bolívar - Miguel Ángel de Quevedo | 32.0 |
| 6 | Lindavista - Zona Rosa | 22.4 |
| 7 | Glorieta Simón Bolívar - Toreo | 21.3 |

⁵² Declaratoria pública que expresa el número de nuevas concesiones que se otorgan para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses del Distrito Federal. Diario Oficial del 24 de mayo de 1990.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

| Declaratoria para nuevas concesiones de transporte urbano de pasajeros 1990 ⁵² | | |
|--|---|--------------------------------|
| Ruta | Origen - Destino | Km., total (ambos sentidos) |
| 8 | Espartaco – Paseo de la Reforma | 31.8 |
| 9 | Juanacatlán - Aeropuerto | 22.4 |
| 10 | Periférico San Antonio – Jardines de Churubusco | 21.5 |
| 11 | Glorieta Simón Bolívar – Parque de los Venados | 20.0 |
| 12 | La Villa - Auditorio | 26.4 |
| 13 | Villa Coapa - Mixcoac | 28.6 |
| 14 | San Jerónimo – Paseos de Taxqueña | 28.5 |
| 15 | CONAFRUT – Zona Rosa | 29.1 |
| 16 | Glorieta Simón Bolívar - Hipódromo | 21.7 |
| 17 | Bosques de las Lomas – Zona Rosa | 27.1 |

Al año siguiente, Jesús Martínez Álvarez, Coordinador General de Transporte, deja sin efecto la convocatoria del 24 de mayo de 1990 y lanza una nueva declaratoria para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal bajo la misma premisa de desalentar el uso del transporte particular pero siendo menos ambicioso en cuanto a las rutas.

Las ofertas de transporte estaban diseñadas de la siguiente manera: "Al norte; el eje 5 norte, desde Ferrería hasta el Aeropuerto, más una franja sobre Avenida Instituto Politécnico Nacional de Lindavista hasta Ticomán; al sur; el anillo Periférico, desde Luis Cabrera hasta Canal de Miramontes. Al oriente: El proyecto de Anillo Periférico, comenzando en el Aeropuerto, Calzada Ermita Iztapalapa, Eje 3 Oriente, Calzada Taxqueña, Eje 2 Oriente y Canal de Miramontes hasta el Anillo Periférico Sur; al poniente, el Eje 4 Norte, Avenida Tezozomoc, Santa Lucía, el límite del Distrito Federal con el Estado de México, desde la Refinería Azcapotzalco hasta la zona de Bosques de las Lomas, la prolongación de Paseo de la Reforma, Avenida Constituyentes y a partir de esta última una línea paralela al Periférico separada en aproximadamente 2 kilómetros hasta Luis Cabrera"⁵³.

A Ramón Valdés Chávez, siendo Coordinador General de Transporte le correspondió dar el fallo a las solicitudes:

1) Al ciudadano Samuel Wigisser Karpul se le autorizó dar el servicio alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses⁵⁴. La oferta de prestación de servicio agrupaba a 36 personas físicas que se comprometían a dar el servicio con 150 autobuses marca Bus de Cuernavaca modelo Tigre 80, en 3 rutas localizadas al norponiente de la ciudad y con los pasajeros sentados.

⁵³ Declaratoria pública que expresa el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial del 25 de enero de 1991.

⁵⁴ Dictamen correspondiente a la solicitud presentada por el ciudadano Samuel Wigisser Karpul, para la obtención de concesiones para la prestación del servicio público alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial del 28 de octubre de 1991.

2) La empresa Alfercorpo, S.A. de C. V. presentó solicitud para prestar el servicio de transporte sólo a pasajeros sentados, mediante el empleo de 500 autobuses, marca Masa modelo MX-100, en 25 rutas distribuidas en toda el área geográfica contemplada en la convocatoria⁵⁵.

Éstos debían depositar en efectivo mil millones de pesos 00/100 M. N. en la Tesorería del Departamento del Distrito Federal o fianza expedida por compañía autorizada, para asegurar la entrega de concesiones y el inicio de operaciones. El servicio jamás se dio por no cumplir con los requisitos de ley para otorgar la concesión.

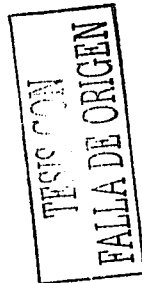
Con la quiebra de Ruta 100, el gobierno decidió ofertar las rutas de autobuses que esta empresa explotaba. En el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal 1995 – 2000 se había considerado la conveniencia de expedir una declaratoria de necesidades para otorgar concesiones con vista a mejorar el servicio y satisfacer la demanda ciudadana de un mejor transporte. Para mantener presencia en las rutas que originalmente fueron de R-100, circulaban los vehículos del Consejo de Incautación con parques vehiculares muy pequeños, cuya frecuencia de paso era muy elevada y por lo mismo poco atractivas para el pasaje y poco rentables para el Consejo. La dispersión de sus cada vez más deteriorados autobuses en tantas rutas y sin la capacidad que antaño había caracterizado a la empresa de transporte público de pasajeros de la ciudad, hacía que ofertarlas pareciera la mejor opción.

Para lograr el reordenamiento del servicio público del transporte de pasajeros en autobús en el Distrito Federal, se propuso el proceso para el otorgamiento de concesiones a través de concursos públicos, en el cual se contempló como estrategia la participación e interacción de los sectores público y privado, con el objeto de que las empresas y organizaciones interesadas y afines al transporte, garantizaran las inversiones suficientes para modernizar el sector.

La Secretaría de Transportes y Vialidad determinó otorgar a través de concursos públicos en donde los transportistas bajo la figura jurídica de Sociedad Anónima de Capital Variable tendrían la concesión sobre la explotación de las rutas y la posibilidad de rentar los módulos desde donde la extinta Ruta 100 operaba dichas rutas, de acuerdo a la zona de influencia de las rutas, y de igual forma podrían adquirir de manera preferencial las máquinas, equipo y mobiliario que estuviera en los módulos.

El Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, Jorge Ramírez de Aguilar, lanzó la declaratoria de necesidades en abril de 1996 para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con

⁵⁵ *Dictamen correspondiente a la solicitud presentada por Alfercorpo, S.A. de C.V., para la obtención de concesiones para la prestación del Servicio Público alterno de Transporte Urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal.* Diario Oficial del 28 de octubre de 1991.



itinerario fijo. Para lo cual se determinaron ofertar los módulos agrupando los orígenes – destino en grupos. Los primeros grupos a ofertar fueron:

| Rutas ofertadas con itinerario fijo de los Grupos 1, 2 y 3 ⁵⁶ | | |
|--|---------------------------------------|--|
| Grupo 1 | Ruta 78 | Estadio Azteca – Chichicarpa |
| | - Ruta 131 | Izazaga - Caseta de Cobro Autopista Cuernavaca |
| | - Ruta 132A | Metro Universidad - San Andrés Totoltepec |
| | - Ruta 134 | Estadio Azteca - Santo Tomás Ajusco |
| | - Ruta 134A | Estadio Azteca - Pueblo de Parres |
| | - Ruta 134B | Estadio Azteca - Topilejo |
| | - Ruta 135 | Izazaga - San Andrés Totoltepec |
| | - Ruta 136A | Metro Universidad - Chichicarpa |
| | - Ruta 137 | Izazaga - Tepeximilpa |
| | - Ruta 138 | Metro Universidad - Tepeximilpa |
| Grupo 2 | - Ruta 121 | Metro Taxqueña - Judío Tanque |
| | - Ruta 127 | Metro Taxqueña - San Nicolás Totoloapan |
| | - Ruta 127A | Metro Taxqueña - Contreras (Dínamos) |
| | - Ruta 127B | Metro Taxqueña - Contreras (Anzaldo) |
| | - Ruta 128A | Metro Taxqueña - Oyamel |
| | - Ruta 140B | Metro Taxqueña - Reclusorio Sur |
| Grupo 3 | - Ruta 19B | Metro Universidad - Reforma |
| | - Ruta 114 | Metro Barranca del Muerto - Torres de Potrero |
| | - Ruta 114A | Metro Barranca del Muerto - Lomas de la Era |
| | - Ruta 119A | Metro Universidad - Popular Santa Teresa |
| | - Ruta 123 | Metro Universidad - Bosques |
| | - Ruta 125 | Metro Universidad - Bosques (por López Portillo) |
| | - Ruta 125A | Metro Universidad - Belvedere |
| | - Ruta 125B | Metro Universidad - Bosques del Pedregal (por Anzaldo) |
| - Ruta 125C | Metro Barranca del Muerto - Belvedere | |

⁵⁶ Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Diario Oficial del 8 de abril de 1996.

Las rutas debían ser cubiertas con autobuses diesel, eléctricos, de gas o híbridos de 9.5 metros de largo y con capacidad no menor a 60 pasajeros. El horario de servicio debía ser de 4:00 a 23:00 horas. Las concesiones estaban consideradas para ser entregadas como una sola. En abril de 1996 se publicó la convocatoria para el concurso público nacional solicitando un capital contable de diez millones de pesos⁵⁷. La empresa Transportes y Servicios Terrestres G. fue la ganadora de esta licitación⁵⁸.

A raíz de esta experiencia se consideró necesario crear un Comité Evaluador de los Concursos Públicos para el otorgamiento de concesiones para la Prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal⁵⁹ como un órgano colegiado de apoyo en el análisis, evaluación y opinión respecto a las propuestas presentadas por los participantes en los respectivos concursos, para el otorgamiento de concesiones.

El Comité quedó integrado por el Secretario de Transportes y Vialidad, quien fungía como presidente; el Director General de Normatividad y Evaluación de Transporte, quien fungía como Secretario Técnico; el Subsecretario de Asuntos Jurídicos; el Director General de Administración Financiera de la Secretaría de Finanzas; el Director Ejecutivo de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 en quiebra; y el Director General de Apoyo de Sistemas. El Comité, además, contaba con tres asesores, quienes participan con voz pero sin voto y que eran el Contralor Interno de la Secretaría de Transportes y Vialidad; el Director General de Legalidad y Responsabilidades y el Director General de Patrimonio Inmobiliario.

Con la creación del Comité se publicaron varias declaratorias en las que se ofertaba un conjunto de rutas divididas en grupos que contemplaban, a diferencia de la anterior, para ser prestadas con autobuses de 9.5 metros a 12.5 metros en los siguientes derroteros:

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 9 y 10 | |
|---|-----------------------------------|
| Grupo 9 | Vasco de Quiroga – Chabacano |
| | U. C. T. M. Atzacualco - Taxqueña |
| | U. C. T. M. Atzacualco - Ermita |

⁵⁷ Secretaría de Transportes y Vialidad. Convocatoria para el Concurso Público Nacional para obtener la concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo, en 25 rutas en la zona sur del Distrito Federal. Gaceta Oficial del 9 de abril de 1996.

⁵⁸ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo licitación para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de septiembre de 1996.

⁵⁹ Acuerdo No. 15/97 por el que se crea el Comité Evaluador de los Concursos Públicos para el Otorgamiento de Concesiones para la Prestación del Servicio Público de Transportes de Pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de marzo de 1997. Fe de erratas al Acuerdo No. 15/97 por el que se crea el Comité Evaluador de los Concursos Públicos para el otorgamiento de concesiones para la prestación del Servicio Público de Transportes de Pasajeros en el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal No. 17, de fecha 17 de marzo de 1997. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 23 de junio de 1997.

TECNO CON
FALLA DE ORIGEN

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 9 y 10 | |
|--|---|
| | Vasco de Quiroga – Correspondencia |
| Grupo 10 | San Felipe (Tulipán) – Industrial Vallejo |
| | Puente Negro – Carmen Serdán |
| | San Felipe (León de los Aldamas) – Metro Basílica |
| | San Felipe (León de los Aldamas) – U. H. Iztacalco (Tezontle) |
| | San Felipe (León de los Aldamas) – U. H. Iztacalco (Tezontle por Avenida 608) |
| | San Felipe (Tulipán) – Metro Indios Verdes |
| | San Felipe (Tulipán) – Chabacano |

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 11 y 12 | |
|---|---|
| Grupo 11 | Metro Santa Martha – Metro Zapata |
| | San Lorenzo Tezonco – Metro Taxqueña |
| | Colonia Agrarista – Metro Taxqueña (Canal de Garay) |
| | San Lorenzo Tezonco – Metro Constitución de 1917 |
| | San Lorenzo Tezonco – Judío Tanque |
| | Metro Zaragoza – Reclusorio Oriente |
| | Colonia Agrarista – Metro Santa Anita |
| | Ampliación Santiago – Metro Escuadrón 201 |
| | Ampliación Santiago – Metro Santa Anita |
| | Palmas – Metro Escuadrón 201 |
| Grupo 12 | Santa Catarina – Metro Constitución de 1917 |
| | Santa Catarina – Metro Santa Anita |
| | Villa Milpa Alta – Metro Taxqueña |
| | Tulyehualco - Xochimilco |
| | Villa Milpa Alta – Metro Taxqueña |
| | Santa Ana Tlacotenco – Villa Milpa Alta |
| | San Salvador Cuautenco – Villa Milpa Alta |
| | San Nicolás Tetelco – Metro Taxqueña |
| Mixquic – Metro Taxqueña | |
| TLáhuac – Metro Taxqueña | |
| San Juan Tepeñahuac – Villa Milpa Alta | |
| San Lorenzo Tlacoyucan – Villa Milpa Alta | |
| San Antonio Tecomilt – Metro Taxqueña | |

TESIS COM
 PARA DE
 CUBREN

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 13 ⁶⁰ | |
|--|--|
| Grupo 13 | Izazaga - Xochimilco (por Huipulco) |
| | Izazaga - Xochimilco (por Acoxpa) |
| | M. San Lázaro - Santa María Nativitas (por Cafetales) |
| | M. San Lázaro - Santa María Nativitas (por Miramontes) |
| | M. Chapultepec - Xochimilco |
| | San Pablo Oztotepec - Xochimilco |
| | San Francisco Tlalnepantla - Xochimilco |
| | Santiago Tepalcatlalpan - Izazaga |
| | KM. 28 Carr. Fed. Cuernavaca - Xochimilco |
| | San Bartolomé Xicomulco - Xochimilco |

⁶⁰ Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas del Grupo 13 que se indican.. Diario Oficial del 30 de julio de 1997. También publicado el 22 de mayo de 1997 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 14 ⁶¹ | |
|---|--|
| Grupo 14 | M. Zapata - Molino de Rosas |
| | Rojo Gómez - Las Águilas |
| | Rojo Gómez - Plateros |
| | M. Zapata - Lomas de Plateros |
| | San Bartolo Ameyalco - M. Zapata |
| | San Bartolo Ameyalco - M. Barranca del Muerto |
| | Pueblo Tizapán - M. Chapultepec |
| | Río de Guadalupe - M. General Anaya |
| | Santa Rosa Xochiac - M. Barranca del Muerto (por Olivar de los Padres) |
| | Santa Rosa Xochiac - M. Barranca del Muerto (por Tetelpan) |

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 15 y 16 ⁶² | |
|--|--|
| Grupo 15 | Santa Isabel Tola-M. Portales |
| | Santa Isabel Tola-Central de Abasto |
| | Ampliación Malacates-La Villa (por Ticomán) |
| | Ampliación Malacates-La Villa (por Miguel Bernard) |
| | Tlalpexco-La Villa (por Ticomán) |
| | Tlalpexco-La Villa (por Miguel Bernard) |
| | Forestal-La Villa (por Ticomán) |
| Grupo 16 | Forestal-La Villa (por Miguel Bernard) |
| | Col. Lomas de Cuauhtepac-M. Indios Verdes (por Ticomán) |
| | Col. Lomas de Cuauhtepac-M. Indios Verdes (por Miguel Bernard) |
| | Col. Cocoyotes (La Brecha)-M. Indios Verdes (por Ticomán) |
| | Col. Cocoyotes (La Brecha)-M. Indios Verdes (por Miguel Bernard) |
| | Ampliación Malacates-M. La Raza |
| | Col. El Tepetatal (El Charco)-M. Potrero |
| Col. El Tepetatal (El Charco)-M. Indios Verdes (por Ticomán) | |
| Col. El Tepetatal (El Charco)-M. Indios Verdes (por Miguel Bernard) | |

**TECNO CON
 FALLA DE ORIGEN**

| |
|--|
| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 17, 18 y 19 ⁶³ |
|--|

⁶¹ Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas del Grupo 14 que se indican. Diario Oficial del 30 de julio de 1997. También publicado el 22 de mayo de 1997 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

⁶² Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas del Grupo 15 (y 16) que se indican. Diario Oficial del 30 de julio de 1997. También publicado el 22 de mayo de 1997 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

⁶³ Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diez rutas del Distrito Federal, Grupo 17. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de junio de 1997. Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en cinco rutas del Distrito Federal, Grupo 18. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de junio de 1997. Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en seis rutas del Distrito Federal, Grupo 19. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de junio de 1997. Fe de erratas a la Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diez rutas del Distrito Federal, (Grupos 17, 18 y 19). Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 30 de junio de 1997.

| Rutas ofertadas con itinerario fijo del Grupo 17, 18 y 19 ⁶³ | |
|---|---|
| Grupo 17 | Metro El Rosario – Metro San Pedro de los Pinos |
| | Ceylán – Metro Chapultepec |
| | Metro Chapultepec – Metro Aeropuerto |
| | Panteón San Isidro – Peñón (por La Naranja) |
| | Metro El Rosario – Parque México (por Cuicuilhuac) |
| | Metro El Rosario – Parque México (por Plan de San Luis) |
| | Iztacala (Vallejo Km. 8) – Sullivan |
| | Metro El Rosario – Sullivan |
| | Ceylán – Metro Tacuba – La Villa |
| Grupo 18 | Progreso Nacional – Metro Bellas Artes |
| | Metro Cuatro Caminos (por Flores Magón) – 2ª. Sección Colonia Moctezuma |
| | Metro Cuatro Caminos (por Pensil) – Alameda Central |
| | Metro Cuatro Caminos (por San Cosme) – Alameda Central |
| | Defensa Nacional (Hipódromo) – Metro Colegio Militar |
| Grupo 19 | Calzada de las Armas – Metro Cuicuilhuac (por La Naranja) |
| | Peñón (por Camarones) – Panteón San Isidro |
| | Metro Pantitlán – Metro Cuatro Caminos |
| | Arenal 4ª. Sección – Metro Pantitlán |
| | Bombas – Metro Pantitlán |
| Arenal 4ª. Sección – Metro Zaragoza | |
| Bombas – Metro Zaragoza | |

En mayo y junio de 1997 se publicaron las convocatorias para que los interesados, personas físicas o morales, en obtener una concesión por diez años, prorrogable por un término igual al concedido, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo debían demostrar:

1. "Tratándose de personas morales:
 - a) Ser sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana
 - b) Tener en su Estatuto cláusula de exclusión de extranjeros
 - c) Tener como objeto social actividades afines o conexas al servicio público de transporte
 - d) Acreditar en el momento de presentar su oferta un capital contable mínimo de \$5,000,000.00 (cinco millones de pesos, 00/100 M. N.), mediante balance dictaminado por contador público externo debidamente registrado ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; o carta de solvencia económica emitida por una institución Nacional de Crédito que garantice dicho monto, al momento de la firma del Título de Concesión, y
 - e) Exhibir con su solicitud de inscripción, testimonio o copia certificada de su Acta Constitutiva y Estatuto, así como del poder notarial que acredite la personalidad de su representante.

2. "Tratándose de grupos de personas físicas:
 - a) Ser de nacionalidad mexicana, comprobando esto mediante la exhibición de copia certificada del Acta de Nacimiento de cada uno de los integrantes del grupo

- b) Acompañar a su solicitud proyecto de Acta Constitutiva y del Estatuto de la Sociedad que sería la titular de la concesión concursada y cuyo clausulado deberá satisfacer los requisitos a que se contraen los incisos a), b) y c) de apartado anterior referente a las personas morales; así como carta de solvencia económica emitida por una Institución Nacional de Crédito que garantice un monto de \$5,000,000.00 (Cinco millones de pesos 00/100 M. N.), a la fecha de la firma del Título de Concesión, y
- c) Acompañar a su solicitud promesa de constitución de sociedad mercantil suscrita por todos los miembros del grupo interesado pasada ante la fe de Notario Público del Distrito Federal mediante el cual se comprometan a constituir la sociedad mercantil, que sería la titular de la concesión antes de la fecha de firma del respectivo Título Concesión⁶⁴.

Los fallos a los concursos favorecieron a las empresas: Servicios a Pasajeros, S. A., de C. V.⁶⁵; Manejo Fácil, S. A. de C. V.⁶⁶; Transportes Unidos del Sur, S. A. de C. V.⁶⁷; Transporte Metropolitano del Norte de Gustavo A. Madero, S. A. de C. V.⁶⁸; Servicios Populares de Pasajeros, S. A. de C. V.;⁶⁹ Transportes y Servicios Grupo Tacuba S. A. de C. V.; Unión de Transportistas del Noroeste Ruta 88, S. A. de C. V., y se declaró a los concursos STV-CPN-002/97 y STV-CPN-007/97 desiertos⁷⁰. Al no cumplir con los tiempos estipulados para la prestación del

⁶⁴ Convocatoria STV-CPN-004/97; Convocatoria STV-CPN-005/97 y Convocatoria STV-CPN-006/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de mayo de 1997. Convocatoria STV-CPN-007/97; Convocatoria STV-CPN-008/97 y Convocatoria STV-CPN-009/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de junio de 1997.

⁶⁵ Secretaría de Transporte y Vialidad. Fallo de la licitación nacional STV-2CPN-001/97 para el otorgamiento de una concesión para el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de junio de 1997.

⁶⁶ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-004/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

⁶⁷ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-005/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

⁶⁸ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-006/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

⁶⁹ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-010/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de octubre de 1997.

⁷⁰ Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se declara desierto el concurso público STV-CPN-002/9, por no existir interés de grupos de personas físicas, o persona moral en la adquisición de las bases respectivas, dentro del periodo señalado en la misma convocatoria. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de febrero de 1997. Secretaría de Transportes y Vialidad.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- b) Acompañar a su solicitud proyecto de Acta Constitutiva y del Estatuto de la Sociedad que sería la titular de la concesión concursada y cuyo clausulado deberá satisfacer los requisitos a que se contraen los incisos a), b) y c) de apartado anterior referente a las personas morales; así como carta de solvencia económica emitida por una Institución Nacional de Crédito que garantice un monto de \$5,000,000.00 (Cinco millones de pesos 00/100 M. N.), a la fecha de la firma del Título de Concesión, y
- c) Acompañar a su solicitud promesa de constitución de sociedad mercantil suscrita por todos los miembros del grupo interesado pasada ante la fe de Notario Público del Distrito Federal mediante el cual se comprometan a constituir la sociedad mercantil, que sería la titular de la concesión antes de la fecha de firma del respectivo Título Concesión⁶⁴.

Los fallos a los concursos favorecieron a las empresas: Servicios a Pasajeros, S. A., de C. V.⁶⁵; Manejo Fácil, S. A. de C. V.⁶⁶; Transportes Unidos del Sur, S. A. de C. V.⁶⁷; Transporte Metropolitano del Norte de Gustavo A. Madero, S. A. de C. V.⁶⁸; Servicios Populares de Pasajeros, S. A. de C. V.;⁶⁹ Transportes y Servicios Grupo Tacuba S. A. de C. V.; Unión de Transportistas del Noroeste Ruta 88, S. A. de C. V., y se declaró a los concursos STV-CPN-002/97 y STV-CPN-007/97 desiertos⁷⁰. Al no cumplir con los tiempos estipulados para la prestación del

TECNO
FALLA DE ORIGEN

⁶⁴ Convocatoria STV-CPN-004/97; Convocatoria STV-CPN-005/97 y Convocatoria STV-CPN-006/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de mayo de 1997. Convocatoria STV-CPN-007/97; Convocatoria STV-CPN-008/97 y Convocatoria STV-CPN-009/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de junio de 1997.

⁶⁵ Secretaría de Transporte y Vialidad. Fallo de la licitación nacional STV-2CPN-001/97 para el otorgamiento de una concesión para el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de junio de 1997.

⁶⁶ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-004/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

⁶⁷ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-005/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

⁶⁸ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-006/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

⁶⁹ Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo del concurso público nacional STV-CPN-010/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de octubre de 1997.

⁷⁰ Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se declara desierto el concurso público STV-CPN-002/9, por no existir interés de grupos de personas físicas, o persona moral en la adquisición de las bases respectivas, dentro del periodo señalado en la misma convocatoria. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de febrero de 1997. Secretaría de Transportes y Vialidad.

servicio se les canceló la concesión adjudicada. En junio de 1999, el Jefe del Gobierno anuló la revocación de concesión a Transportes Unidos del Sur, S. A. de C. V., y Unión de Transportistas del Noroeste Ruta 88, S. A. de C. V., logrando activar sus derechos para prestar servicio público de transporte de pasajeros.

En febrero de 1997 se publicó un aviso sobre el procedimiento para sustituir el permiso por el título de concesión⁷¹. En octubre se publicó un aviso para que los transportistas canjearan el título permiso por el título de concesión conforme a lo dispuesto en la Ley de Transporte⁷².

En 1998, siendo Jorge Martínez y Almaraz Secretario de Transportes y Vialidad se publicaron las convocatorias para la prestación del servicio público de pasajeros en autobuses correspondientes al Grupo 9, 10, 11 y 12 con un total de 34 rutas⁷³. Los tres concursos se declararon desiertos⁷⁴. En enero de 1999 se lanzaron sobre los grupos 9, 10 y 11 nuevas convocatorias⁷⁵, declarándose el 29 de marzo de ese mismo año desiertos los concursos.

"Atendiendo a la experiencia anterior el Gobierno de la Ciudad de México buscó otro mecanismo para licitar, cambiando el concepto de módulos (grupos) por rutas. Tomando en cuenta un principio fundamental: Rearticular los sistemas de transporte terrestre en función de aprovechar la capacidad instalada en el Sistema de Transporte Colectivo Metro y bajo un enfoque metropolitano en su planeación y funcionamiento"⁷⁶.

Aviso por el que se declara desierta la convocatoria de la declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo concurso público STV-CPN-007/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1997.

⁷¹ *Aviso a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, sobre el procedimiento general a seguir para la sustitución de título permiso y/o entrega a título de concesión correspondiente. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de febrero de 1997 y 3 de septiembre del mismo año.*

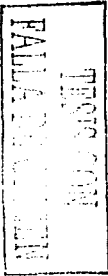
⁷² *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso para realizar el canje de título permiso por el título de concesión para el servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de octubre de 1997.*

⁷³ *Secretaría de Transportes y Vialidad. Convocatoria STV-CPN-001/98; STV-CPN-002/98 y STV-CPN-003/98. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.*

⁷⁴ *Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-001/98 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal; y Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-003/98 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de agosto de 1998; y el Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-002/98 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de septiembre de 1998.*

⁷⁵ *Secretaría de Transportes y Vialidad. Convocatoria STV-CPN-001/99 y STV-CPN-002/99. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de enero de 1999.*

⁷⁶ *Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad. II Informe de Labores. Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad, Joel Ortega Cuevas ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. I Legislatura. Octubre 6 de 1999. p. 55.*



El giro en la estrategia permitía poner en manos de uno o varios inversionistas la posibilidad de explotar una o varias rutas con autobuses haciendo más accesible a pequeños grupos de transportistas que pudiesen estar interesados en adquirir la explotación de una ruta. La Secretaría de Transportes y Vialidad bajo la conducción de Joel Ortega Cuevas, se dio a la tarea de reorganizar las licitaciones a través de la formación de paquetes cuidando que éstos no estuviesen en litigio como producto de las anteriores convocatorias y revisando la capacidad real del sector para participar en los concursos. El primer paquete fue publicado en la gaceta conteniendo 17 rutas⁷⁷, seguido de la declaratoria de necesidades⁷⁸, del estudio técnico justificatorio para su otorgamiento⁷⁹ y de la convocatoria para participar en el concurso público nacional de estas rutas⁸⁰.

| Rutas de Servicio de Transporte Público de Pasajeros 1999 (1° paquete) | | | |
|---|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| Número | Origen | Destino | Número y tipo de Unidades |
| 1. | Ruta Metro El Rosario | Plateros Alfonso XIII | 10 autobuses o autobuses ligeros |
| 2. | Ruta Puente Negro | Chabacano | 18 autobuses o autobuses ligeros |
| 3. | Ruta Puente Negro | Carmen Serdán | 33 autobuses |
| 4. | Ruta Santa Cruz Meyehualco | Metro Viaducto | 11 autobuses o autobuses ligeros |
| 5. | Ruta Metro Villa de Cortés | Centro Comercial Santa Fe | 13 autobuses o autobuses ligeros |
| 6. | Ruta San Lorenzo Tezonco | Metro Constitución de 1917 | 4 autobuses |
| 7. | Ruta Metro El Rosario | Metro Cuatro Caminos | 6 autobuses |
| 8. | Ruta Contadero | Metro Chapultepec | 17 autobuses o autobuses ligeros |
| 9. | Ruta Ampliación Jalalpa | Metro Tacubaya | 5 autobuses o autobuses ligeros |
| 10. | Ruta Centro Comercial Santa Fe | Escandón | 7 autobuses o autobuses ligeros |
| 11. | Ruta Piloto | Metro Tacubaya | 11 autobuses o autobuses ligeros |
| 12. | Ruta Presidentes | Metro Mixcoac | 5 autobuses o autobuses ligeros |
| 13. | Ruta Corpus Cristi (Coral) | Metro Mixcoac | 6 autobuses o autobuses ligeros |
| 14. | Ruta Santa Catarina | Metro Escuadrón 201 | 11 autobuses |
| 15. | Ruta Gertrudis Sánchez | Metro El Rosario | 13 autobuses |
| 16. | Ruta Metro Zaragoza | Reclusorio Oriente | 9 autobuses o autobuses ligeros |
| 17. | Ruta San Felipe | U. H. Iztaacalco (Por Av. 608) | 5 autobuses o autobuses ligeros |

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

Entre octubre y noviembre de 1999 se publicó el estudio de balance y oferta⁸¹, la declaratoria del segundo paquete de 6 rutas⁸², su estudio técnico justificatorio para

⁷⁷ Secretaría de Transportes y Vialidad. Estudio que contiene el Balance entre la oferta y la demanda del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo para el otorgamiento de concesiones en 17 rutas. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de junio de 1999.

⁷⁸ Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del 29 de junio de 1999.

⁷⁹ Estudio técnico justificatorio para el otorgamiento de concesiones en 17 rutas de servicio de transporte público de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio de 1999.

⁸⁰ Secretaría de Transportes y Vialidad. Convocatoria para participar en los concursos públicos nacionales para obtener en concesión, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas que se indican. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1 de julio de 1999.

⁸¹ Secretaría de Transportes y Vialidad. Estudio que contiene el balance entre la oferta y la demanda del servicio de transporte de pasajeros en autobús con itinerario fijo en 6 rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de octubre de 1999.

su otorgamiento⁸³ y la convocatoria para participar en el concurso público nacional de estas rutas⁸⁴. Las rutas fueron:

| Rutas de servicio de Transporte Público de Pasajeros 1999 (2º paquete) | | | |
|---|----------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Número | Origen | Destino | Número y tipo de Unidades |
| 1. | Ruta Metro Bellas Artes | Central de Abastos | 5 autobuses |
| 2. | Ruta Puente Negro | Chabacano | 6 autobuses |
| 3. | Ruta Puente Negro | Carmen Serdán | 15 autobuses |
| 4. | Ruta Santa Cruz Meyehualco | Metro Viaducto | 8 autobuses |
| 5. | Ruta Metro Villa de Cortés | Centro Comercial Santa Fe | 11 autobuses |
| 6. | Ruta San Lorenzo Tezonco | Metro Constitución de 1917 | 7 autobuses |

También en noviembre de ese mismo año se publicó otro estudio de balance entre oferta y demanda de transporte público de pasajeros con itinerario fijo en 51 rutas⁸⁵ y en febrero del año siguiente se publicó el estudio técnico justificatorio de 20 rutas⁸⁶ para quedar como sigue:

| Rutas en el Estudio de Oferta y Demanda de Servicio de Transporte Público de Pasajeros | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| Número | Origen | Destino | Número y tipo de Unidades |
| 1. | Ruta Aragón | Metro Moctezuma | |
| 2. | Ruta Aragón | Metro Hidalgo | |
| 3. | Ruta Ampliación | Providencia(Pinos) – Metro Rosario | |
| 4. | Ruta Ampliación Providencia (Pinos) | Metro Deportivo 18 de marzo | |
| 5. | Ruta Ampliación Providencia (Pinos) | Metro Hidalgo | |
| 6. | Ruta Pradera | Metro Rosario | |
| 7. | Ruta Aragón (Eje 5 Norte) | Metro Rosario | |
| 8. | Ruta ISSSTE Zaragoza | Vocacional 4 (Por Constituyentes) | |
| 9. | Ruta ISSSTE Zaragoza | Vocacional 4 (Por Observatorio) | |
| 10. | Ruta Metro Pantitlán | Colonia del Mar (Por Río Churubusco) | |
| 11. | Ruta Metro Pantitlán | Colonia del Mar (Por Rojo Gómez) | |
| 12. | Ruta Santa Cruz Meyehualco | Metro Balderas | |
| 13. | Ruta Metro División del Norte | Colonia del Mar | |
| 14. | Ruta San Lorenzo Tezonco | San Bernabé | |

⁸² Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en seis rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del 4 de noviembre de 1999

⁸³ Estudio técnico justificatorio para el otorgamiento de concesiones en 6 rutas de servicio de transporte público de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de noviembre de 1999.

⁸⁴ Secretaría de Transportes y Vialidad. Convocatoria para participar en los concursos públicos nacionales para obtener en concesión, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas que se indican. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de noviembre de 1999. En esta convocatoria se incluyeron catorce rutas del primer paquete que por falta de tiempo no permitió a los concursantes preparar los documentos.

⁸⁵ Secretaría de Transportes y Vialidad. Estudio que contiene el balance entre la oferta y la demanda del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo para el otorgamiento de concesiones en 51 rutas. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de noviembre de 1999.

⁸⁶ Secretaría de Transportes y Vialidad. Estudio Técnico justificatorio para el otorgamiento de concesiones en 20 rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero de 2000.



| Rutas en el Estudio de Oferta y Demanda de Servicio de Transporte Público de Pasajeros | | | |
|--|---------------------------------------|---|----------------------------|
| Número | Origen | Destino | Número y tipo de Unidades |
| 15. | Ruta Reclusorio Oriente | Contreras | |
| 16. | Ruta Calzada de las Bombas | Metro Universidad | |
| 17. | Ruta Colonia la Conchita | Metro Taxqueña | |
| 18. | Ruta Reclusorio Oriente | Metro Taxqueña (Santa Ana) | |
| 19. | Ruta Reclusorio Oriente | Metro Taxqueña (Miramontes) | |
| 20. | Ruta Colonia Luis Echeverría | Metro Taxqueña | |
| 21. | Ruta Zapotilla | Metro Taxqueña | |
| 22. | Ruta Jardines de San Lorenzo | Metro Taxqueña | |
| 23. | Ruta Santa Catarina | Metro Zapata | |
| 24. | Ruta Metro Santa Martha | Mixquic | |
| 25. | Ruta San Miguel Teotongo (Palmas) | Metro San Lázaro | |
| 26. | Ruta San Miguel Teotongo (Torres) | Metro San Lázaro | |
| 27. | Ruta Colonia Miguel de la Madrid | Metro San Lázaro | |
| 28. | Ruta Ejército de Oriente | Metro San Lázaro | |
| 29. | Ruta Santa Catarina | Metro San Lázaro | |
| 30. | Ruta Santa Martha | Metro Chapultepec | |
| 31. | Ruta Santa Martha | Alameda Central | |
| 32. | Ruta Metro Zapata | Metro Santa Martha | 23 autobuses ⁸⁷ |
| 33. | Ruta Metro Universidad | Santa Catarina | 32 autobuses |
| 34. | Ruta Metro Universidad | Santa Martha | 35 autobuses |
| 35. | Ruta Santa Catarina | Observatorio | 31 autobuses |
| 36. | Ruta Chimalpa | Metro Tacubaya | 4 autobuses |
| 37. | Ruta San Lorenzo Acopilco | Insurgentes | 9 autobuses |
| 38. | Ruta Cuajimalpa (Las Piedras) | Metro Tacubaya | 4 autobuses |
| 39. | Ruta Cuajimalpa | Metro Insurgentes | 12 autobuses |
| 40. | Ruta Santa Rosa Xochiac | Metro Insurgentes | 12 autobuses |
| 41. | Ruta Metro Chapultepec | Metro El Rosario (Por Plan de San Luis) | 12 autobuses |
| 42. | Ruta San Felipe (Tulipán) | Industrial Vallejo | 12 autobuses |
| 43. | Ruta San Felipe (Tulipán) | Metro Indios Verdes | 12 autobuses |
| 44. | Ruta San Felipe (Tulipán) | Chabacano | 7 autobuses |
| 45. | Ruta San Felipe (León de los Aldamas) | Metro Deportivo 18 de marzo | 12 autobuses |
| 46. | Ruta San Felipe (León de los Aldamas) | U.H. Iztacalco (Por Tezontle) | 11 autobuses |
| 47. | Ruta Calzada de las Armas | Deportivo Oceanía (Por la Naranja) | 10 autobuses |
| 48. | Ruta Cuatro Caminos (Flores Magon) | Metro Garibaldi | 16 autobuses |
| 49. | Ruta Metro Cuatro Caminos | Metro Garibaldi (Por Pensil) | 12 autobuses |
| 50. | Ruta Unidad CTM Atzacualco | Calzada de la Virgen (Eje 1 Oriente) | 26 autobuses |
| 51. | Ruta Zacatenco | Hospital General | 30 autobuses |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Para dar transparencia a los procesos licitatorios en febrero de 2000 se dictó un acuerdo para el establecimiento de un Comité Adjudicador de Concesiones para la Prestación del Servicio Público Local de Transporte de Pasajeros o Carga⁸⁸. El Comité quedó integrado por el Secretario de Transportes y Vialidad como Presidente; el Secretario de Medio Ambiente; el Secretario de Desarrollo

⁸⁷ *Ibid.*, p. 3.

⁸⁸ Acuerdo por el que se establece el Comité Adjudicador de Concesiones para la Prestación del Servicio Público Local de Transporte de Pasajeros o Carga. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 del febrero de 2000.

Económico; el Director General de Transporte y el Director General del Instituto del Taxi⁸⁹. La Secretaría Técnica del Comité es responsabilidad de la Dirección General de Regulación al Transporte, la cual elabora las actas del Comité y coordina los trabajos de las subcomisiones.

En agosto de 2000 se publicó el Estudio Técnico justificatorio, la Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en la Ruta Puente Negro – El Rodeo en el Distrito Federal⁹⁰ y en septiembre del mismo año se lanzó la convocatoria⁹¹. El 21 de noviembre quedó declarado desierto⁹².

Los resultados de los concursos realizados entre los años de 1999 y 2000 fueron de 26 concursos en 1999 con 9 rutas adjudicadas para un total de 87 autobuses a favor de las empresas Monte de las Cruces y Montealto y Anexas; mientras que en el año 2000 se realizaron 7 concursos con 2 rutas adjudicadas a favor de la empresa Autotransportes Urbanos Sur-Oriente, S. A. de C. V. con un total de 14 autobuses.

| Resultado de las licitaciones públicas para concesionar el Servicio de Transporte de Pasajeros en Autobús 1995 - 2000 ⁹³ | | | | | |
|---|----------------|------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------|
| Empresas ganadoras | Total de rutas | Autobuses en operación | | Inicio de operaciones | Pasajeros beneficiados |
| | | Convencionales | Personal con discapacidad | | |
| Transportes y Servicios Terrestres G, S.A. de C.V. | 25 | 240 | * | 21 de diciembre de 1996 | 193,864 |
| Transportes unidos del sur, S.A. de C.V. | 10 | 70 | * | S/i | 85,841 |

⁸⁹ Acuerdo que adiciona el diverso por el que se establece el Comité Adjudicador de Concesiones para la Prestación del Servicio Público Local de Transporte de Pasajeros o Carga. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de octubre del 2000.

⁹⁰ Secretaría de Transportes y Vialidad. Estudio Técnico Justificatorio para el otorgamiento de una concesión de servicio de transporte público de pasajeros; y Declaratoria de necesidad para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en la ruta Puente Negro – El Rodeo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de agosto del 2000.

⁹¹ Secretaría de Transportes y Vialidad. Convocatoria para participar en el concurso público nacional para obtener en concesión, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en la ruta que se indica. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de septiembre del 2000.

⁹² Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-007/2000 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de noviembre del 2000.

⁹³ Fuente: III informe de labores del C. Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, Maestro Francisco José Díaz Casillas, presentado a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura. México, Octubre del 2000. Notas: *Para los concursos de los años de 1996 y 1997, no se les solicitó autobuses con adaptaciones para personas con discapacidad, debido a que no era obligatorio.** Autobuses en operación. S/i: Sin información.

TESIS COM.
 FALLA DE OTORGAM.
 1000 5000

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal

525

| Resultado de las licitaciones públicas para concesionar el Servicio de Transporte de Pasajeros en Autobús 1995 - 2000⁹³ | | | | | |
|---|-----------------------|-------------------------------|---|------------------------------|-------------------------------|
| Empresas ganadoras | Total de rutas | Autobuses en operación | | Inicio de operaciones | Pasajeros beneficiados |
| | | Convencionales | Personal con discapacidad | | |
| Unión de Transportistas del Noroeste Ruta 88, S.A. de C.V. | 6 | 51 | · | S/i | 77,947 |
| Autotransportes Monte de las Cruces, SCL. | 1 | 17 | 2 | 11 de diciembre de 1999 | 18,700 |
| Autotransportes Monte de las Cruces, SCL | 1 | 7 | 1 | 12 de diciembre de 1999 | 7,350 |
| Autotransportes Monte de las Cruces, SCL | 1 | 13 | 1 | 17 de junio del 2000 | 7,150 |
| Autotransportes Monte Alto y Anexas S.A. de C.V. | 3 | 27 | 3 | 17 de junio del 2000 | 34,372 |
| Autotransportes Monte Alto y Anexas S.A. de C.V. | 3 | 25 | 3 | 17 de junio del 2000 | 35,058 |
| Autotransportes Urbanos Siglo Nuevo, S.A. de C.V. | 23 | 310 | En enero del 2001 la empresa indicó que contaría con 31 autobuses | 8 de abril del 2000 | 193,864 |
| Autotransportes Urbanos Nuevo Milenio, S.A. de C.V. | 10 | 163 | 16 | 8 de abril del 2000 | 231,783 |
| Servicios Metropolitanos de Transporte 17 de marzo, S.A. de C. V. | 12 | 237 | En enero del 2001 la empresa indicó que contaría con 24 autobuses | 8 de abril del 2000 | 83,155 |
| Autotransportes Urbanos Sur-Oriente, S.A. de C.V. | 2 | 14 | 1 | 22 de octubre del 2000 | 11,364 |
| Total | 97 | 1174 | 27** | - | 980,448 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Como resultado de las negociaciones establecidas entre los extrabajadores de R-100 la autoridad les concedió algunos módulos y rutas para ser explotados en empresas. Con los recursos obtenidos de su liquidación y créditos adquiridos los extrabajadores conformaron cuatro empresas.

| Empresas formadas por los extrabajadores de AUPR-100 ⁹⁴ | | | | |
|--|-------------|------------------|-----------------------|---------------------|
| Empresa | Nº de Rutas | Parque vehicular | Inicio de operaciones | Firma del Título |
| Autotransportes Urbanos Siglo Nuevo, S.A. de C.V. | 23 | 310 | 11 de abril del 2000 | 7 de abril del 2000 |
| Autotransportes Urbanos Nuevo Milenio, S.A. de C.V. | 10 | 163 | 11 de abril del 2000 | 7 de abril del 2000 |
| Servicios Metropolitanos de Transporte 17 de Marzo, S.A. de C.V. | 12 | 237 | 11 de abril del 2000 | 7 de abril del 2000 |
| Autobuses Metropolitanos 101, S.A. de C.V. | 6 | 58 | Pendiente | Pendiente |

Aunque en algunos casos los resultados de los concursos son alentadores, el grueso de éstos sólo evidenciaron la falta de capacidad organizativa en términos administrativos que tienen los transportistas, pues aunque hubo interés por participar en la forma de integración de los expedientes, la presentación de sus ofertas económicas y la entrega inoportuna de los compromisos no son sino el reflejo del estado que guarda la estructura semiformal con la que durante muchos años han operado.

2.5 Los lineamientos técnicos para vehículos de servicio público

Uno de los factores que más influyeron para normar la señalización y construcción de vehículos dedicados al servicio público de pasajeros fue sin lugar a dudas la fabricación artesanal de los microbuses. Si bien el origen del transporte alude a grandes improvisaciones, la revista vehicular, creada desde 1793, subsanaba medianamente la revisión periódica del estado que guardaban las unidades para ver si éstas estaban en condiciones de ofrecer un servicio. Sin embargo, a pesar de lo anterior, la autoridad se encontraba con pocos argumentos para sancionar u obligar a que los vehículos tuviesen determinadas características y que el fabricante añadía a voluntad en los vehículos que ofrecía.

Fue así como algunos elementos se fueron incorporando al paso de los años y que hoy constituyen elementos indispensables de seguridad y confort de cualquier vehículo, y que tratándose de unidades dedicadas al transporte público de pasajeros, constituyen lo que los distingue de otros medios de transporte. Animados de esta preocupación, la autoridad de transporte público de pasajeros en vehículos de combustión interna decidió publicar una serie de lineamientos para normar la señalización y construcción de unidades dedicadas al servicio público garantizando así un parque vehicular que ofrezca todas las garantías necesarias para un buen desempeño.

⁹⁴ *Ibid.*

En septiembre de 1989 se publicó un acuerdo para la determinación de colores, inscripciones, sistemas anticontaminantes y sistemas de información para los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el Distrito Federal y se establece el uso de uniforme⁹⁵. Este documento resulta por demás interesante por ser parte del reconocimiento de la autoridad sobre la existencia de un servicio público y, por tanto obligación del Estado normar todos aquellos elementos que lo definen e identifican. Este acuerdo fue dirigido a las combis que en ese tiempo eran los primeros vehículos de este tipo incorporados a este servicio, sin embargo también sirvió para la identificación de los automóviles particulares que ofrecían servicios en ruta.

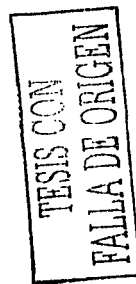
En mayo de 1992 se publicó el *Manual de dispositivos de seguridad para vehículos que circulan en el Distrito Federal*⁹⁶, con el propósito de que todos los contaran con los dispositivos de seguridad necesarios para que se garantizara la seguridad de los usuarios directos o de los que usan la vía pública en calidad de peatones. Este documento contiene la información sobre los vehículos de servicio público además de todos aquellos que circulan sobre la carpeta asfáltica sin importar su tipo o uso, aunque toma en cuenta lo anterior para determinar de manera puntual las especificaciones técnicas.

En 1993, la Coordinación General de Transporte publica las *Especificaciones de diseño, antropometría, ergonomía, seguridad, confort y adecuación al medio ambiente para los autobuses concesionados de los servicios local y metropolitano a operar en la Ciudad de México y su área metropolitana*. El propósito de esta publicación fue la de "proporcionar las especificaciones con que deben contar los vehículos concesionados de servicio Local y Metropolitano a circular en la Ciudad de México y su Área Metropolitana y, sirviendo como guía a la industria terminal, fabricantes de carrocerías y partes automotrices, a los concesionarios, usuarios del transporte y autoridades competentes, con la finalidad de otorgar un servicio de transporte público, que mejore la calidad de los servicios existentes y cubra la demanda creciente de medios de transporte"⁹⁷. Con este documento se da por

⁹⁵ *Secretaría General de Protección y Vialidad. Acuerdo por el que se determinan colores, inscripciones, sistemas anticontaminantes y sistemas de información, para los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros en ruta fija en el Distrito Federal y establece el uso de uniforme para los conductores.* Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 18 de septiembre de 1989.

⁹⁶ *Coordinación General de Transporte. Manual de dispositivos de seguridad para vehículos que circulan en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 4 de mayo de 1992.

⁹⁷ *Especificaciones de Diseño, Antropometría, Ergonomía, Seguridad, Confort y Adecuación al Medio Ambiente para los Autobuses Concesionados de los Servicios Local y Metropolitano a operar en la Ciudad de México y su Área Metropolitana.* Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de marzo de 1993. *Adecuaciones y modificaciones a las Especificaciones de Diseño, Antropometría, Ergonomía, Seguridad, Confort y Adecuación al Medio Ambiente para los Autobuses Concesionados de los Servicios Local y Metropolitano a operar en la Ciudad de México y su Área Metropolitana, publicadas en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el*



primera vez en la historia del transporte el que la autoridad del Distrito Federal normara sobre las dimensiones de la unidad el habitáculo, el área del operador, la carrocería, el tren motriz, los componentes de seguridad, los sistemas de emergencia, la publicidad, el mantenimiento, etcétera.

En este mismo año se emitió otro acuerdo sobre colores y señalización en vehículos de servicio público y mercantil⁹⁸, y se les reiteró a los transportistas de pasajeros la obligación de reservar un asiento por cada diez lugares para minusválidos⁹⁹.

Al año siguiente se publicó: la *Aplicación de reflejantes auxiliares fijos en vehículos utilitarios para el transporte de pasajeros de carga y vehículos especiales que operen en el Distrito Federal*¹⁰⁰ y el *Manual de aspectos técnicos, de confort y de seguridad, para el diseño y fabricación de minibuses en la Ciudad de México*¹⁰¹, con el objeto de que los diseñadores y fabricantes de minibuses se apegaran en la construcción de estas unidades para la nueva generación de vehículos que pudiesen servir en la reposición del parque vehicular en operación.

Además de lo anterior, la Coordinación General de Transporte emitió una norma sobre los *Requisitos a cumplir por los dispositivos de seguridad destinados a proteger la integridad física de los operadores de vehículos de transporte de pasajeros que operan en el Distrito Federal*¹⁰² y las reglas para instalar anuncios en los vehículos de transporte público de pasajeros¹⁰³.

Con la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad, se publicó en 1996 un Acuerdo mediante el cual se daba a conocer el manual de lineamientos técnicos que debían cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas que fuesen dedicadas al

día 22 de marzo de 1993, número 199, Tomo II, de la Sexta Época. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de agosto de 1993.

⁹⁸ Acuerdo por el que se determinan colores y señalización de los vehículos de servicio público y mercantil en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

⁹⁹ Circular en la que se reitera a los permisionarios del servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros, la obligación de reservar un asiento por cada diez lugares existentes en su unidad, para que en su caso sean utilizados por minusválidos. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

¹⁰⁰ Coordinación General de Transporte. *Aplicación de reflejantes auxiliares fijos en vehículos utilitarios para el transporte de pasajeros, de carga, y vehículos especiales que operen en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 14 de marzo de 1994.

¹⁰¹ *Manual de aspectos técnicos, de confort y de seguridad, para el diseño y fabricación de minibuses en la Ciudad de México*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 8 de agosto de 1994.

¹⁰² Coordinación General de Transporte. *Requisitos a cumplir por los dispositivos de seguridad destinados a proteger la integridad física de los operadores de vehículos de transporte de pasajeros que operan en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de agosto de 1994.

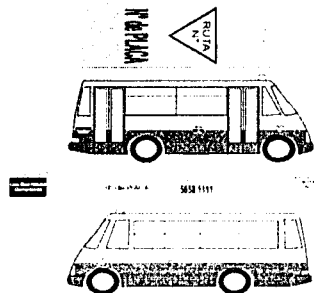
¹⁰³ Coordinación General de Transporte. *Bases a las que se sujetarán los interesados en instalar anuncios en los vehículos de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 17 de octubre de 1994.

INSTITUTO
 DE INVESTIGACIONES
 CIENTÍFICAS
 Y TECNOLÓGICAS
 DEL DISTRITO FEDERAL
 FALTA DE ORIGEN

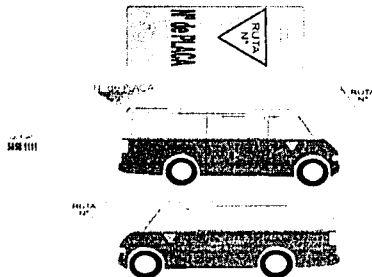
Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal¹⁰⁴. Este Manual contiene información técnica sobre el autobús articulado; autobús ligero, control delantero, motor trasero; autobús ligero, control semidelantero, motor trasero; minibús control delantero; minibús control semidelantero; vagoneta control delantero; vagoneta control semidelantero. El Manual fue reformado en septiembre del año siguiente¹⁰⁵.

En el año 2000 se publicó el *Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal; el Índice del Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*¹⁰⁶ y el *Acuerdo por el que se determinan colores y señalización de los vehículos de servicio público, privado, mercantil y particular de transporte de carga y pasajeros en el Distrito Federal*¹⁰⁷. Conforme a esta normatividad el transporte público de pasajeros con itinerario fijo se clasifica en: microbuses, vagonetas y autobuses.

1) Microbús



2) Vagoneta



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

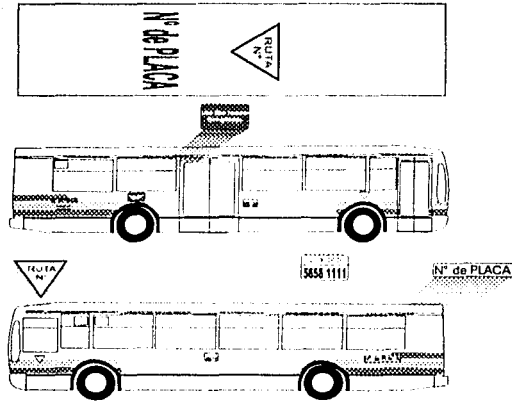
¹⁰⁴ Secretaría de Transportes y Vialidad. Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos, de seguridad, comodidad y ambientales, que deben cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas que presten el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de septiembre de 1996.

¹⁰⁵ Secretaría de Transportes y Vialidad. Acuerdo por el que se reforma el Manual de lineamientos técnicos, de seguridad, comodidad y ambientales, que deben cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas que presten el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de septiembre de 1997.

¹⁰⁶ Secretaría de Transportes y Vialidad. Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal; e Índice del Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

3) Autobús

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN



Estas medidas desarrolladas en el sector transporte de pasajeros en el último cuarto del siglo pasado constituyen sin lugar a duda un precedente que permitirá a la autoridad, los transportistas y los usuarios contar con vehículos a la altura de las necesidades de la población, apoyados con los grandes cambios técnicos y tecnológicos que este rubro del transporte experimenta día a día, pero sobre todo la seguridad, contaminación y confort de los viajes - persona - día de los habitantes de la capital y sus zonas aledañas se realizarán con el menor contratiempo, sin embargo el centro del problema se focaliza cada día más en la formación y capacitación de los conductores de unidades de servicio público y en la educación cívica ciudadana en materia de transporte y vialidad, punto no resuelto que requiere la intervención diaria y continua de la autoridad y la sociedad civil en su conjunto.

¹⁰⁷ Secretaría de Transporte y Vialidad. Acuerdo por el que se determinan colores y señalización de los vehículos del servicio público, privado, mercantil y particular de transporte de carga y pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

2.6 La sustitución de unidades



La Ciudad de México en materia de transporte enfrenta una densa concentración de población de los que la habitan y los flujos de usuarios que diariamente entran y salen provenientes del área conurbada y de los estados circunvecinos. Por otro lado, debemos agregar la sobreoferta y deterioro del parque vehicular que presta el servicio público de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades. En consecuencia, el Distrito Federal enfrenta situaciones, tales como la saturación de vialidades; deterioro constante en la calidad del servicio, elevados índices de contaminación ambiental, inseguridad, entre otros conflictos.

Para atender algunos de estos asuntos, el *"Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000"* contemplaba la rearticulación de los servicios de transporte público mediante el establecimiento de la red básica de transporte de superficie y su equipamiento urbano, con la finalidad de asegurar a los densos flujos de usuarios una operación continua del servicio de transporte de pasajeros, sustentada en el mejoramiento de las estructuras de organización, técnicas y operativas de las Agrupaciones de Transportistas, que a su vez, garantizaran el proceso de sustitución del parque vehicular por unidades nuevas de tecnología más avanzada, a efecto de atender la demanda de transporte con la calidad del servicio que realmente se requiere.

En este sentido, durante el bienio 1998-1999 se llevó a cabo el *Estudio para la Reestructuración de la Red de Transporte de Superficie de la Ciudad de México*, aportando las especificaciones para el ordenamiento de la red de transporte de superficie, en cuanto a trazo, atributos de la operación en ruta y el tamaño de la flota vehicular, incluyendo la tasa de sustitución que fuese más acorde a la demanda por atender con vehículos de mayor capacidad, lográndose identificar la demanda total de 6 millones 967 mil 560 viajes-persona-día en los llamados 33 corredores estratégicos, lo que significa un promedio por corredor de 211 mil 138

viajes-persona-día, con lo que se puede definir la tasa de sustitución para cada caso.

| LOS 33 CORREDORES ESTRATÉGICOS ¹⁰⁸ | | |
|---|---|-----------------------|
| CORREDORES | LÍMITES | FACTOR DE SUSTITUCIÓN |
| Eje 5 Norte | Av. Carlos Hank González / Calz. de Las Armas. | 2:1 |
| Izazaga | Circuito Interior / Viaducto Río de la Piedad | 4:1 |
| Ignacio Zaragoza | Eje 3 Ote. Ing. Eduardo Molina / Calz. Ermita Iztapalapa. | S.E. |
| División del Norte - Canal de Miramontes | M. Taxqueña / Prol. 16 de Septiembre | 24:1 |
| Av. Tláhuac - Av. Taxqueña. | Calz. de Tlalpan / Tierra y Libertad / Rafael Castillo | 5:1 |
| Eje 1 Norte | Av. de los Maestros / Calle 7 | 4:1 |
| Eje 3 Oriente | Río de los Remedios / Blvrd. Adolfo Ruiz Cortinez | 5:1 |
| Aquiles Serdán | Calz. de Las Armas / Calz. Melchor Ocampo | 8:1 |
| Eje 3 Norte | Av. 412 / Calz. de las Armas. | 5:1 |
| Carr. Fed. Cuernavaca - Topilejo. | Insurgentes Sur / Abasolo | 4:1 |
| Miguel Ángel de Quevedo | Av. de las Torres / Calz. Taxqueña. | S. D. |
| Eje 1 Oriente | Calz. Taxqueña / Río de los Remedios | 3:1 |
| Av. Revolución | Río de la Magdalena / Av. Chapultepec. | 6:1 |
| Eje 7 - 7a Sur | Av. Revolución / Circuito Interior Río Churubusco | 9:1 |
| Av. Desierto de los Leones | Tlacotilpan / Blvr. Adolfo López Mateos. | 5:1 |

¹⁰⁸ Mediante estos estudios se pudo constatar que el factor de conversión está directamente ligado a las características del corredor por lo que la sustitución puede ser desde un Autobús por un Microbús, como en la Avenida Insurgentes, hasta la de un Autobús por 24 Microbuses, como en Prolongación División del Norte - Canal de Miramontes.

FALTA DE ORIGEN
 1998 OCT 13

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal

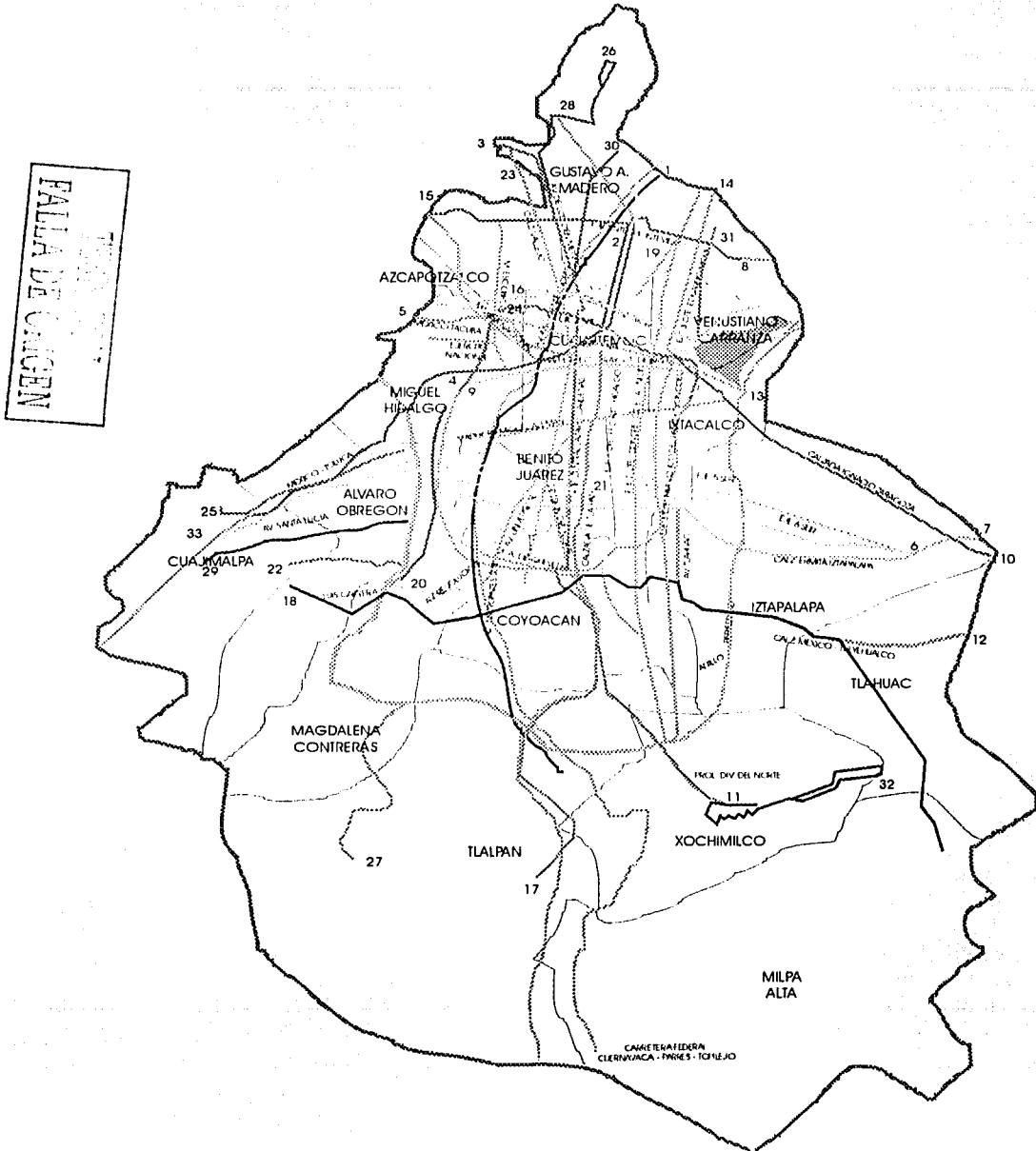
533

| LOS 33 CORREDORES ESTRATÉGICOS¹⁰⁸ | | |
|---|---|------------------------------|
| CORREDORES | LÍMITES | FACTOR DE SUSTITUCIÓN |
| Eje 1 Pte. Vallejo | Anillo Periférico / Av. Tlalnepantla Tenayuca / Insurgentes Norte (M. Raza) | 2:1 |
| Eje 1 Pte. Cuauhtémoc | Insurgentes Norte (M. Raza) / Miguel Ángel de Quevedo. | 2:1 |
| Eje 2 Norte | Av. Cuicuilco / Oceanía. | S. D. |
| Carr. Fed. Mex. Tol. - Observatorio | Av. Monte de las Cruces / Av. Jalisco | S. D. |
| Par. Vial Carranza/Zapata - Calz. Ticomán. | Miguel Lerdo de Tejada / Av. de los Misterios. | 3:1 |
| Picacho - Ajusco. | Aureliano Rivera / Blvr. A. Ruiz Cortinez. | 3:1 |
| Av. Tamaulipas - Sta. Lucía. | Autopista la Venta - Constituyentes. / Av. Revolución. | 2:1 |
| Av. Instituto Politécnico Nacional. | Eje 3 Norte Av. Cuicuilco / Santa Cruz. | 4:1 |
| Av. Loreto Fabela | Av. Oceanía / Av. Villa de Ayala. | 9:1 |
| Xochimilco - Tulyehualco. | Prol. 16 de Septiembre / Prol. Orquídea | 3:1 |
| Vasco de Quiroga - Camino Santa Fe | Juan Salvador Agraz / Blvr. Adolfo López Mateos. | 3:1 |
| Arco Sur del Periférico | Bordo de Xochiaca / Transmisiones Militares | 5:3 |
| Arco Norte del Circuito Interior | Paseo de la Reforma / Ignacio Zaragoza | 2:1 |
| Eje Central | Puerto Rico / Poniente 116 | 21:10 |
| Eje 5 Y 6 Sur | Clda. Ignacio Zaragoza / Circunvalación | 7:5 |
| Eje 8 Sur | Niño Artillero / Andrea del Sarto | 6:7 |
| Insurgentes | Clda. Ticoman / Cuauhtémoc | 1:1 |
| Reforma | Juan Salvador Agraz / López Rayón | 5:3 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

A partir de esta información, la autoridad había iniciado un programa piloto con los transportistas para que operasen en base al marco técnico normativo definido en siete corredores piloto: Insurgentes, Arco Sur del Anillo Periférico, Reforma, Arco Norte del Circuito Interior, el par vial que conforman los Ejes Viales 5 y 6 Sur, Eje Central Lázaro Cárdenas y el Eje 8 Sur. Quedando

pendiente para la nueva administración la evaluación de sus resultados y la implementación de este programa en el resto de los 33 corredores.



Los 33 Corredores viales principales

La estrategia de los corredores estuvo apoyada en el Estudio de *Sustitución de Minibuses por Autobuses, Reorganización de la Subred y Profesionalización del Servicio en 26 corredores*¹⁰⁹ y en el *Programa Integral de Sustitución de Microbuses por autobuses*. El propósito del Programa, es garantizar la renovación del parque vehicular utilizado en el servicio público de transporte de pasajeros colectivo, incorporando autobuses nuevos de mayor capacidad y desarrollo tecnológico enfocados a regular la oferta en función de la demanda del mercado, propiciando mejores condiciones en la prestación del servicio a favor del usuario y del transportista mismo.

El Programa establece los elementos normativos, técnicos, administrativos y financieros para realizar la sustitución de unidades y, de esta manera, enfrentar la incongruencia de que se encuentren circulando microbuses que en su mayoría muestran condiciones de deterioro, por haber cumplido su ciclo reglamentario de operación de 6 años conforme a la normatividad sobre la materia.

La parte medular de la implantación del Programa se basa en la presentación de los estudios técnicos respectivos por parte de las agrupaciones y/o empresas de transportistas interesadas, en los cuales se determine la tasa de sustitución de unidades (número de microbuses a sustituir por cada autobús nuevo) conforme a la demanda real del servicio en cada una de las rutas y ramales, a efecto de evitar la sobreoferta de los mismos, tanto en los corredores estratégicos como complementarios.

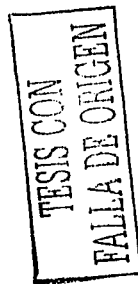
Con la finalidad de proporcionar a los concesionarios del transporte público de pasajeros, un instrumento que los guíe en el desarrollo de los elementos para fundamentar y presentar sus propuestas de oferta de servicio y de sustitución de microbuses por unidades de mayor capacidad, la Secretaría de Transportes y Vialidad publicó el *Manual de Sustitución de Microbuses por Autobuses*¹¹⁰, estableciendo con ello los aspectos técnicos, documentales, financieros y tarifarios que deben cubrir las agrupaciones y empresas de transportistas para proponer a la autoridad un compromiso de sustitución de unidades.

De los aspectos centrales contenidos en el Manual, se destaca que:

El proyecto de sustitución de unidades que deberá contener los elementos que demuestren la adecuada atención de la demanda: ascenso–descenso; tiempos de recorrido; frecuencia de paso y carga; determinación de tipo y cantidad de unidades requeridas; polígono de carga; programación del servicio; características y localización del lugar de encierro; descripción de la bitácora de mantenimiento; capacitación; peaje; cronograma de sustitución y; plan de inversión y presupuesto de ingresos.

¹⁰⁹ Secretaría de Transportes y Vialidad. *Licitación pública nacional. Convocatoria 007*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de agosto de 1999.

¹¹⁰ Secretaría de Transportes y Vialidad. *Manual de Sustitución de Microbuses por Autobuses*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.



Los estudios se realizan por ramal autorizado y actualmente en explotación. Para garantizar que los estudios están bien elaborados se expidió una convocatoria en junio de 2000 para que los interesados en realizar estos estudios se registraran como peritos en materia de transporte público¹¹¹. En caso de que el transportista lo realice en alguno de los 33 corredores estratégicos la revisión es con fundamento en los estudios elaborados por la Secretaría de Transportes y Vialidad. Los vehículos propuestos para sustituir las unidades que salen de servicio deben cumplir con las normas del *"Manual de Lineamientos Técnicos para Vehículos del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal"* y contar con la autorización de la Dirección General de Planeación y Vialidad de la Setravi.

De cualquier forma, la sustitución de unidades no es un problema de cambio de un tipo de vehículo por otro de mayor capacidad, sino que el verdadero éxito del programa está precisamente en que los transportistas hagan conciencia del potencial real de la ruta para evitar caer en los errores del pasado, los estudios técnicos que hoy exige la autoridad permiten evaluar de manera real y precisa la capacidad de transportación de una ruta o derivación para que los préstamos y las inversiones en materia de sustitución sean acordes a las necesidades reales y se evite en la medida de lo posible caer en cartera vencida arruinando el poco o mucho patrimonio familiar invertido en esta actividad y manteniendo el descrédito del sector frente a la banca.

Consideramos conveniente la intervención de la autoridad para que ésta certifique que la ruta y las placas se encuentran debidamente registradas en el padrón para facilitar los trámites del crédito; apoyar a la banca para no permitir ningún movimiento de venta o compra de concesiones de vehículos y concesiones de ruta y ramal durante la vigencia del crédito dejando la concesión en garantía hasta que el transportista presente su hoja de liberación de crédito; respaldar a los bancos para que, en caso de caer en cartera vencida, puedan con apoyo de la autoridad disponer de la concesión para ser adjudicada conforme a la Ley a favor de un tercero.

Además de lo anterior es necesario impulsar la creación de sociedades mercantiles, pues la modernización del sector, en nuestra opinión, se encuentra ligada a transformar las viejas formas de organización por una figura jurídica que le dé sustento, capacidad administrativa y financiera, que les permita acceder a sistemas de crédito más convenientes y propicios para fortalecer la inversión y operación de la empresa. En este sentido, la autoridad debe apoyar y asesorar a

¹¹¹ Convocatoria para el registro de peritos en materia de servicio público de transporte en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

FALLA DE ORIGEN
TESIS CON

los transportistas para que despejen sus temores e inquietudes sobre la conformación de sociedades mercantiles¹¹².

De otra manera, los créditos que se pueden obtener son infinitamente menos adecuados por la relación de propietarios individuales de una concesión frente a un banco. De no modernizarse el sector, el cambio de microbuses a autobuses será un fracaso, parte de ese parque vehicular estará conformado por autobuses modernos conviviendo con vehículos obsoletos y, por ende el transporte de superficie tenderá a dividirse en vehículos de primera y segunda clase, lo que es todavía más grave pues en un país que ha crecido políticamente en la democracia no se puede dar el lujo de tener ciudadanos de primera y segunda, y menos en el transporte.

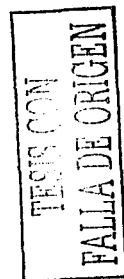
3. El transporte público de pasajeros con itinerario fijo de penetración al Distrito Federal del Estado de México

En 1991 se formó el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (Cotam), orientado a resolver entre el Gobierno Federal, el Estado de México y el Distrito Federal los conflictos de competencia que ocurrían de manera recurrente entre transportistas, estableciendo las bases de concertación y acordando los términos y características para el reconocimiento de los servicios locales y autorizados en carreteras federales, que por necesidad de alcanzar el destino final o de transferencia modal de los usuarios requerían cruzar el límite político Distrito Federal – Estado de México.

En 1992 las autoridades en el Cotam procedieron a realizar el primer inventario de servicios de penetración, y en coordinación con los dirigentes de las agrupaciones de taxi colectivo y empresas suburbanas reconocieron de manera consensuada los derroteros y parques vehiculares existentes. En 1993, las autoridades consideraron que la mejor manera de reconocer los servicios que se ofertaban entre ambas entidades era elaborar un programa de Placa Metropolitana cuyo primer objetivo fue identificar plenamente los servicios de penetración y sustituir las placas de concesiones locales por placas metropolitanas. El segundo objetivo debía permitir el establecimiento y desarrollo conjunto de nuevos servicios concesionados en función de la demanda generada por el crecimiento poblacional y las migraciones.

En junio de 1994, el Cotam desapareció y en su lugar se creó la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (Cometravi) cuyo objetivo, entre otros, era el de resolver la problemática en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros metropolitano en la modalidad de colectivo entre el Estado de México y el Distrito Federal. Como parte de los trabajos de la Comisión y para evitar los

¹¹² Ver Díaz Casillas, Francisco José. *Programa de rearticulación de los servicios de transporte público*. En Urban Transportation and Environment. International Conference CODATU IX 2000. Baldema, Rotterdam.



conflictos que se generan por la penetración de vehículos concesionados de una entidad a otra, el padrón de 1992 fue revisado. En 1996 se inició el programa de Placa Metropolitana y se publicó la *Declaratoria pública del Padrón Vehicular del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal*, mediante la que se determinó la conveniencia de otorgar concesiones para una mejor identificación de los servicios metropolitanos.

En 1997 fue publicada una declaratoria de necesidades para otorgar 140 concesiones para un total de 24 mil unidades, para la prestación del servicio público de pasajeros metropolitano, en la modalidad de colectivo con su respectivo emplacamiento¹¹³. Sin embargo, cabe aclarar que la placa metropolitana no representa una nueva concesión, ni tampoco es una concesión adicional a la que la autoridad local haya otorgado en otro tiempo, es simplemente un complemento del documento denominado autorización metropolitana que constituye el sustento jurídico del servicio, y una forma de distinguir los vehículos que operan uno o varios servicios de transporte en más de una entidad, donde las autoridades involucradas reconocen plenamente al concesionario como prestador del servicio autorizado. Posteriormente se consideró que las 24 mil placas no serían suficientes, por lo que su número se amplió a 11 mil más.

La cromática de las placas se estableció, en virtud de que en el Estado de México la zona conurbada está regionalizada para efectos de regulación del transporte, habiéndose adoptado en el Distrito Federal esta distribución espacial. Los tres dígitos del lado izquierdo de la matrícula se utilizan para determinar el servicio objeto de la autorización, también conocido como derrotero, y los tres dígitos del lado derecho corresponden con el número consecutivo del vehículo autorizado para cada servicio. "En este caso: Chalco (franja crema y con letra CH), Ecatepec (franja verde y letras EC), Naucalpan (franja amarilla y letras NA), Nezahualcóyotl (franja azul y letras NZ), Tlalnepantla (franja gris y letras TL), Texcoco (franja anaranjada y letras TX)"¹¹⁴.

Las ventajas del programa han sido:

- "Se facilita la identificación de los vehículos por parte de los usuarios.
- Permite clasificar los servicios por regiones de operación.
- Se mejoran las acciones de supervisión y control a cargo de las autoridades.
- Se disminuye el enrocamiento vehicular, asegurando una oferta más constante de plazas/hora/sentido.

¹¹³ *Secretaría de Transportes y Vialidad. Declaratoria de necesidad para la expedición de 140 concesiones a igual número de organizaciones del servicio público de transporte de pasajeros metropolitano en la modalidad de colectivo, que opera entre el Estado de México y el Distrito Federal, así como 2,500 concesiones para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en la modalidad de individual y 1000 concesiones para el servicio público de pasajeros colectivo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de abril de 1997.*

¹¹⁴ *Op. Cit.*, López Saldivar, Ignacio. p. 274.

- Aporta seguridad jurídica a los transportistas.
- La validación permite evaluar servicios en conjunto, incluyendo derroteros locales donde ocurre una competencia parcial, muchas veces de alta intensidad.
- Permitirá suprimir la duplicidad de concesiones generadas a partir de permisos federales inactivos, que en el Estado de México se sustituyeron por concesiones locales durante los procesos de regularización de la década de los 90.
- Permitirá a las autoridades del Estado de México y Distrito Federal establecer y autorizar nuevos servicios de manera conjunta, en virtud del crecimiento e intensificación de las actividades de la población metropolitana".

Las desventajas del programa son:

La generación de posturas unilaterales tanto institucionales como de los transportistas, orillaron a que el programa se encuentre en un proceso de depuración para lograr la efectividad esperada, asimismo ha tenido que salvar dificultades que podrían definirse como las desventajas que se citan a continuación:

- "Plazos tan largos de validación no han permitido un control efectivo, los transportistas continúan expandiendo sus servicios de manera irregular, obligando a realizar verificaciones de campo que desvirtúan el inventario de servicios de 1994.
- El intercambio de placas se ha interpretado en algunos períodos como un fin y no como un instrumento para alcanzar el objetivo.
- Deficiencias de orden jurídico local han impuesto barreras para continuar con el programa de manera expedita y permanente.
- Cambios de administración en las dependencias reguladoras del transporte de ambas entidades han frenado la continuidad del programa, por el desconocimiento de sus objetivos y forma de operación.
- Autoridades indirectamente relacionadas con el programa aplican normas que van en contra de la filosofía de regulación causando conflictos de gestión.
- Transportistas involucrados se empeñan en presionar a sus autoridades locales para que se desconozcan servicios de penetración que han operado por más de tres o cuatro años.
- En derroteros saturados no se ha resuelto la asignación de parques vehiculares racional, y las opciones para los vehículos que necesariamente deban ser desplazados"¹¹⁵.

TECNO CON
FALLA DE ORIGEN

¹¹⁵ Turcott Quintero, Oscar W. *Primera Reunión de Análisis del Transporte de la Ciudad de México. Programa de Placa Metropolitana, octubre del 2000.*

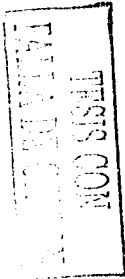
En el año 2000, el avance del programa era del 85% para el Distrito Federal y del 65% para el Estado de México. Es decir, se habían canjeado 15 mil 222 placas locales por metropolitanas de concesionarios de ambas entidades, más mil 899 documentadas a través de intercambio de órdenes de pago, de un total que podría alcanzar las 35 mil unidades que son las que se estima operan actualmente en los derroteros de penetración.

De cualquier forma, en materia de transporte del Estado de México, la capital recibe diariamente un total de 129 empresas de las siguientes regiones: Naucalpan, 15 empresas y 47 derivaciones; Chalco, 22 empresas y 72 derivaciones; Ecatepec, 30 empresas y 242 derivaciones; Nezahualcóyotl, 19 empresas y 77 derivaciones; Tlalnepantla, 35 empresas y 332 derivaciones; y Texcoco, 8 empresas con 33 derivaciones para un total de 803 orígenes – destinos (Ver anexo 18).

La Coordinación Metropolitana tuvo y tiene sus ventajas para minimizar los conflictos entre transportistas, y dar un mayor control de las empresas y sus parques vehiculares con los que ofrecen servicio público de pasajeros entre estas dos entidades, sin embargo demuestra grandes carencias y falta de apoyos. El carácter meramente mediador de la Cometravi es su mayor debilidad, si no existe voluntad política de ambas entidades. En los últimos años, con la entrega de los tramos carreteros federales a favor de las entidades donde se localizan, han hecho que la presencia del SCT cada vez sea menos importante, sin embargo, el reto de los trenes urbanos y suburbanos y la suspensión de utilizar microbuses en carreteras federales creemos que debe reposicionar la presencia del gobierno federal en los asuntos metropolitanos.

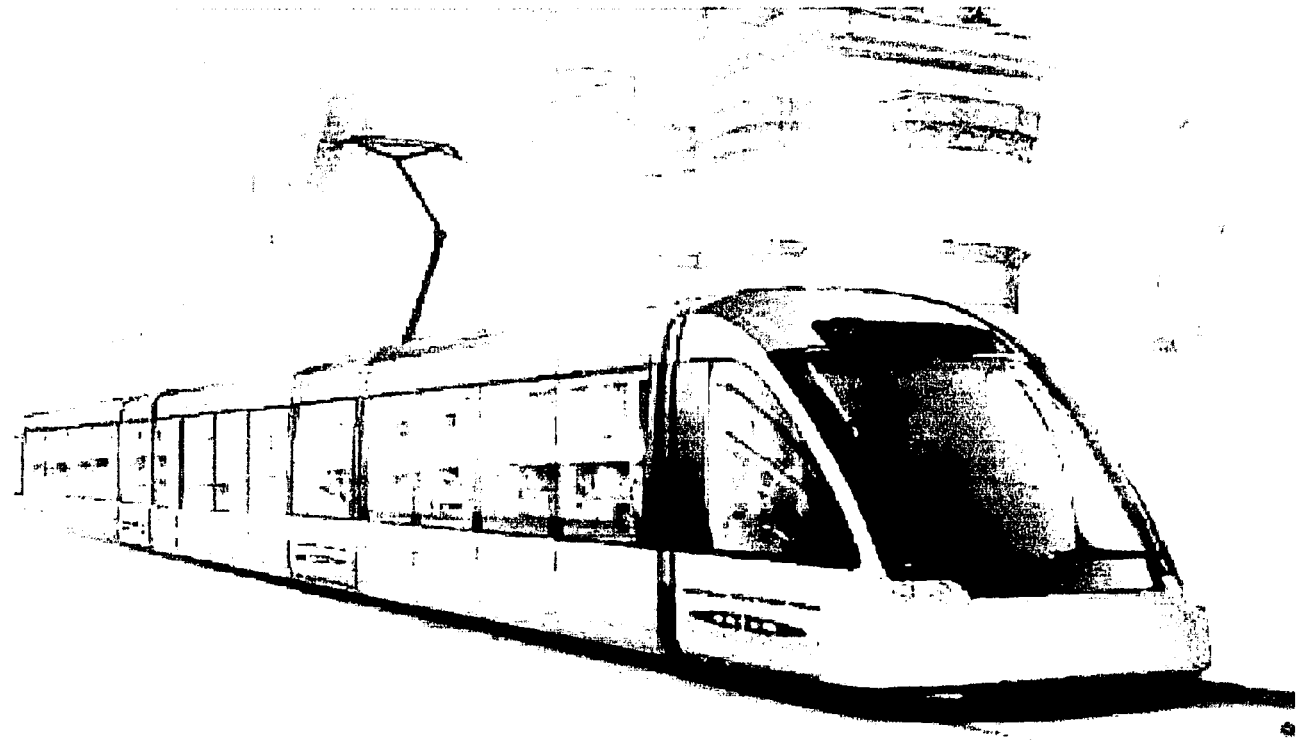
El reto es realmente grande, pero hoy más que nunca no se puede seguir postergando. La enorme diferencia entre ambas entidades, la falta de coordinación en programas conjuntos, (por ejemplo el de medio ambiente en 2001), la necesidad de homologar legislación en la materia, son sólo algunos de los temas que deben ingresar a la agenda política metropolitana.

Es tiempo de ver a la zona metropolitana como un todo en materia de servicios públicos. Políticas diferentes conducen a situaciones poco convincentes y convenientes para los habitantes de ambas entidades. El ciudadano hoy no está interesado y preocupado por estas fronteras político – administrativas, sólo exige igualdad de condiciones sin importar qué partido o quiénes gobiernen, requiere soluciones imaginativas, rápidas y sensatas a sus múltiples demandas; en materia de transporte público ya no está dispuesto a que se le oferte transporte de primera, segunda o tercera clase, pues la nueva realidad política democrática es contraria a los tratos diferenciados.



Cuarta Parte: El transporte público de pasajeros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Capítulo 10

El transporte público de pasajeros
sin itinerario fijo

541-A

CAPÍTULO 10

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL EN EL SIGLO XX

EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS SIN ITINERARIO FIJO

1. Antecedentes



TFCIS COM
FALLA DE ORIGEN

Los coches de alquiler a principios del siglo XX se regían por el *Reglamento de coches de alquiler para la Ciudad de México*¹ del 28 de agosto de 1905. Al principio existían pocas unidades en servicio, pero a medida que las líneas de ensamblaje de vehículos en los Estados Unidos aumentó su producción, los costos por unidad bajaron y se acrecentó el número de carros destinados a ser alquilados. Con el objeto de poner orden a los vehículos de alquiler el Ayuntamiento Constitucional de México publicó en el Diario Oficial un Aviso

¹ *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 28 de agosto de 1905. Reglamento de coches de alquiler para la Ciudad de México. Dublán y Lozano. Op. Cit. Tomo XXXVII., primera parte, pp. 1273 y 1274.*

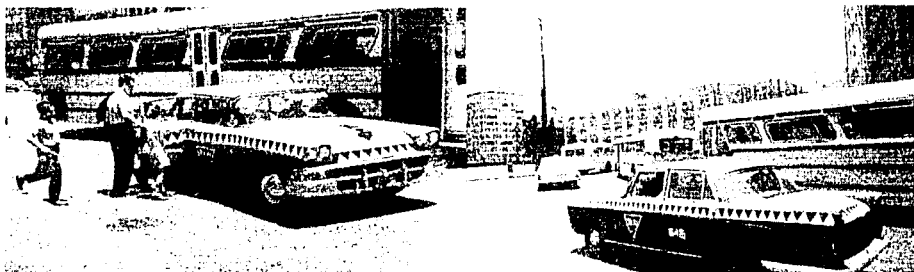
relativo al proyecto para ubicación de sitios de vehículos de alquiler en donde proponía 41 puntos para su ubicación conforme a la siguiente tabla:

| Proyecto de ubicación de sitios de vehículos de alquiler² | |
|---|---|
| Número | Ubicación |
| 1 | Calle de Marconi, esquina con 1ª de Tacuba |
| 1 A | Calle Ángela Peralta costado poniente esquina Avenida Juárez |
| 1 B | Calle Ángela Peralta costado oriente esquina con Avenida Hombres Ilustres |
| 2 | Alameda costado norte esquina con Ángela Peralta |
| 3 | Alameda costado norte frente Jardín Morelos |
| 4 | Calle de Belisario Domínguez esquina con la 1ª de Santa María la Redonda |
| 5 | 1ª de Santa María la Redonda esquina con Mina costado poniente |
| 5 A | 2ª de Gante esquina con 16 de Septiembre costado oriente y occidente |
| 6 | Alameda costado norte esquina con San Diego |
| 7 | Alameda costado poniente esquina con Avenida Hombres Ilustres |
| 8 | Portal de Santo Domingo esquina con Medinas |
| 9 | Calle de Leandro Valle esquina con Belisario Domínguez costado poniente |
| 10 | Jardín de Buen Tono, Plaza de San Juan costado poniente |
| 11 | Calle de Uruguay esquina Isabel la Católica costado norte |
| 12 | Plaza de la Constitución costado poniente a la derecha del Kiosco de los tranvías |
| 13 | Plaza de la Constitución costado poniente a la izquierda del Kiosco de los tranvías |
| 14 | Jardín de San Fernando costado oriente |
| 15 | 1ª calle Iturbide esquina Avenida de Juárez costado oriente |
| 16 | Plaza de Santa Catarina costado norte |
| 17 | 4ª de Amargura esquina con Brasil costado norte |
| 18 | Plaza de la Constitución costado oriente frente al Palacio Nacional puerta de Honor |
| 19 | Plaza de la Constitución costado oriente frente al Palacio Nacional puerta Mariana |
| 20 | Calle Palacio Legislativo esquina con Reforma costado sur |
| 21 | 4ª Mesones esquina con Pino Suárez costado sur |
| 22 | 8ª calle de la Mosqueta esquina con Guerrero costado norte |
| 23 | Calle de la Libertad esquina con Brasil costado sur |
| 24 | Esquina con 2ª de Acequia costado norte esquina Jesús María |
| 25 | Plaza de Buena Vista costado oriente |
| 26 | Plaza de Buena Vista costado poniente |
| 27 | Calle de la Fragua esquina con Avenida Reforma costado poniente |
| 28 | Calle Ignacio Ramírez esquina con Paseo de la Reforma |
| 29 | Avenida de Chapultepec esquina con Río de la Loza costado norte |
| 30 | Calle de París esquina con Paseo de la Reforma costado poniente |
| 31 | Avenida de Chapultepec costado norte esquina con Calzada de la Piedad |
| 32 | Calzada de la Piedad esquina con Avenida de Chapultepec costado oriente |
| 33 | 2ª de las Artes esquina con París costado poniente |
| 34 | 1ª de la Industria esquina con San Cosme costado oriente |
| 35 | Alameda de Santa María costado poniente |
| 36 | 7ª del Ciprés esquina con la Alameda de Santa María |
| 37 | Calle de Niza esquina Avenida de Chapultepec costado poniente |
| 38 | Avenida de Insurgentes esquina con Génova costado poniente |
| 39 | Avenida de Chapultepec esquina avenida Oaxaca costado norte |
| 40 | Avenida Jalisco costado norte esquina con Avenida Jalapa |
| 41 | Avenida Jalisco costado norte esquina Córdoba |

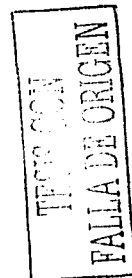
² Aviso relativo al proyecto para ubicación de sitios de vehículos de alquiler. Diario Oficial del 27 de agosto de 1918.

En los años 20 el servicio de taxi estaba sobreofertado al grado que la autoridad para evitar los problemas de tránsito en el primer cuadro prohibía la entrada a los vehículos de alquiler si éstos no tenían pasaje. En los años siguientes creció su número a raíz de haberse organizado varias uniones de crédito con choferes que obtuvieron crédito para adquirir en ventajosas condiciones coches en propiedad. En estos años los taxis funcionaron con poca intervención del gobierno, y su forma de trabajo se focalizó al taxi libre y al taxi de sitio. Para 1935 la autoridad se vio obligada a regular su funcionamiento con objeto de que el excesivo número de permisos que en esos años ascendía a 4 mil 538 unidades no continuaran saturando la oferta³. En 1939 se acordó que los permisos no fuesen transferidos para regular el crecimiento del sector; sin embargo, para 1942 había aumentado ligeramente la cantidad para hacer un total de 4 mil 560 unidades. Si bien en los siguientes cinco años su número no había aumentado de forma sensible la saturación de los servicios obligó a la autoridad a fijar en 1947 el número de placas en 4 mil 600 por considerarlas suficientes para cubrir la demanda⁴.

2. El transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito



Taxi Cocodrilo



En 1951 se declara servicio público a los vehículos de alquiler⁵. Con el reconocimiento y apoyo del gobierno aparecieron los taxis conocidos como *cocodrilos*, a los que más adelante se sumaron las *cotorras*. En 1968, el Jefe del Ejecutivo dispone que el Departamento del Distrito Federal esté facultado para expedir la declaratoria pública para la expedición de nuevos permisos para

³ *Reglamento del descanso semanal para los trabajadores de automóviles de alquiler*. Diario Oficial del 7 de diciembre de 1935.

⁴ *Acuerdo que señala en 4,600 el número de placas para automóviles de alquiler en el Distrito Federal*. Diario Oficial del 1º de diciembre de 1947.

⁵ *Decreto que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal*. Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1951.

automóviles de alquiler sin itinerario fijo⁶. En ese mismo año, la Dirección General de Tránsito concede 2 mil 500 nuevos permisos⁷. En 1971, se publicó una Declaratoria relativa a la necesidad de nuevos permisos para el transporte público de pasajeros sin itinerario fijo⁸, definiéndose aumentar en mil el número de permisos⁹. Al año siguiente se invitó a los permisionarios a regularizar su situación y poner a su nombre el permiso de servicio público de pasajeros sin itinerario fijo¹⁰ y se expidieron tres nuevas convocatorias¹¹ para otorgar un total de mil 500 nuevos permisos. Con estas nuevas autorizaciones, en los años 70 se alcanzó la cifra de 9 mil 600 permisos para vehículos de servicio público de pasajeros sin itinerario fijo. En 1981 se autoriza el aumento de 5mil nuevos permisos¹², al año siguiente se publicó un nuevo acuerdo por el que se aumentó en 5 mil el número de permisos¹³, para alcanzar la cifra de los 19 mil 600 permisos.

En 1984, se delegó en el Secretario General de Protección y Vialidad la facultad de expedir las convocatorias para otorgar nuevos permisos a los automóviles de alquiler sin itinerario fijo¹⁴, sin que autorizara nuevos permisos. En 1985, se delegó

⁶ Acuerdo que dispone que el Departamento del Distrito Federal expedirá la declaratoria pública que exprese el número de los nuevos permisos que podrán extenderse para automóviles de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial del 4 de abril de 1968.

⁷ Acuerdo que autoriza a la Dirección General de Tránsito para conceder de inmediato hasta 2,500 nuevos permisos para el servicio de automóviles de alquiler para el transporte de pasajeros sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial del 24 de agosto de 1968.

⁸ Declaratoria del Departamento del Distrito Federal, relativa a la necesidad que existe de aumentar el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 12 de noviembre de 1971.

⁹ Declaratoria del Departamento del Distrito Federal, relativa a la conveniencia de aumentar en un mil el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 14 de diciembre de 1971.

¹⁰ Regularización de la titularidad de los permisos para el servicio público de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 31 de mayo de 1972. Facilidades para la regularización de la titularidad de autos de alquiler. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de junio de 1972.

¹¹ Declaratoria del Departamento del Distrito Federal, relativa a la necesidad que existe de aumentar el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 26 de abril de 1972; 16 de agosto de 1972 y 13 de octubre de 1972.

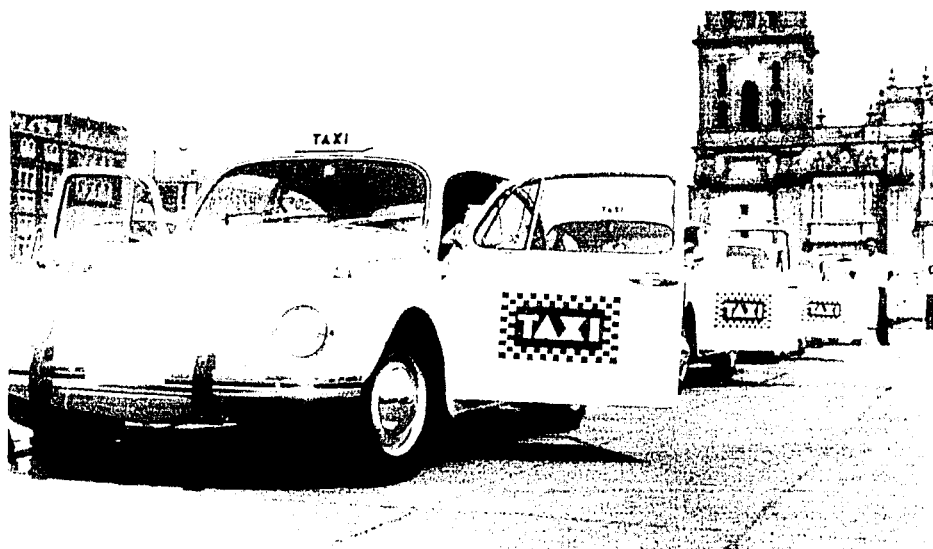
¹² Acuerdo 073. Se declara que existe la necesidad de aumentar el número de permisos para la prestación de servicio público urbano de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de septiembre de 1981.

¹³ Acuerdo 062. Se declara que existe la necesidad de aumentar el número de permisos para la prestación del Servicio Público Urbano de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de junio de 1982.

¹⁴ Acuerdo por el que se delega en el Secretario General de Protección y Vialidad la facultad para expedir la declaratoria que exprese el número de nuevos permisos que podrán otorgarse para la prestación del Servicio Público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial del 26 de junio de 1984. Acuerdo por el que se delega en el funcionario citado, la facultad para expedir la declaratoria que exprese el número de nuevos permisos que podrán otorgarse para la prestación pública de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial del 28 de junio de 1984.

FALLA DE ORIGEN
TESIS COM

esta facultad en el Coordinador General de Transporte¹⁵, quien autorizó el otorgamiento de 27 mil 500 nuevos permisos para los automóviles de alquiler sin itinerario fijo¹⁶, determinándose como requisitos para obtener dichos permisos el ser mexicano, tener mayoría de edad, estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse; y comprobar que se poseía la capacidad económica suficiente para satisfacer las exigencias derivadas del servicio¹⁷. En estos años la cifra llegó a 47 mil 100 permisos. A pesar de estos programas, las placas fueron insuficientes para acabar con los servicios tolerados que seguían haciéndole la competencia desleal a los emplacados.



Taxi de los años 70

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

¹⁵ Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte la facultad para expedir la declaratoria que expresa el número de nuevos permisos para el servicio público de transporte de pasajeros en vehículos de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial del 1º de octubre de 1985.

¹⁶ Declaratoria por la que se autoriza el otorgamiento de nuevos permisos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros de automóvil de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial del 22 de octubre de 1985. Declaratoria en la que se establece la conveniencia de autorizar el otorgamiento de 27,500 nuevos permisos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de noviembre de 1985.

¹⁷ Requisitos para obtener los permisos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 31 de octubre de 1985.

En 1986, la facultad de otorgar permisos pasó a manos del Director General de Autotransporte Urbano¹⁸, otorgándose cerca de 5^o mil nuevos permisos, 26 mil para taxi libre y 24 mil para otras modalidades. El uso de este paquete tuvo una fuerte connotación política. En marzo de 1987, el Coordinador General de Transporte publicó varios avisos mediante el cual citaba a más de 15 mil permisionarios a que en un término de quince días hábiles demostraran que se encontraban dando el servicio y, de no ser así, se los cancelaría¹⁹. El 16 de mayo se publicó un nuevo aviso mediante el cual se declaraba la caducidad de las concesiones y la revocación de los permisos de poco más de 15 mil concesiones²⁰. Como parte de la estrategia para afinar el padrón vehicular se determinó conveniente publicar un nuevo aviso para solicitar a otro grupo de transportistas la presentación en un plazo no mayor de 30 días que realmente se estaba prestando el servicio público de pasajeros²¹. Además de lo anterior se consideró conveniente cerrar el padrón y no otorgar nuevas concesiones²².

Con el cambio de administración, las presiones de los transportistas y el convencimiento al Jefe del Departamento por el entonces Director General de Autotransporte Urbano de Pasajeros, Armando López Santibáñez, se cancelaron los avisos que declaraban la caducidad y revocación de las concesiones y se dejó sin efecto la aplicación del último paquete a cancelar²³. En mayo de 1993, ante la sobreoferta de transporte concesionado en las vialidades del Distrito Federal, se acordó la no necesidad de otorgar ninguna concesión más para la explotación del servicio público de pasajeros en cualquiera de sus modalidades²⁴. En el cierre del gobierno de Salinas se otorgaron alrededor de 5 mil placas sin convocatoria, sin el estudio soporte de necesidades, ni publicación expresa en los órganos oficiales.

¹⁸ Acuerdo por el que se delega en el Director General de Autotransporte Urbano la facultad de expedir los permisos correspondientes para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, así como autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de autotransporte de pasajeros en el propio Distrito Federal. Diario Oficial del 27 de enero de 1986.

¹⁹ Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler (taxis). Diario Oficial del 4 de marzo de 1987. Y Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler (taxis en el D. F.). Diario Oficial del 9 de abril de 1987.

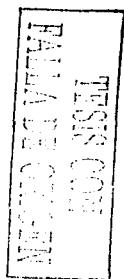
²⁰ Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de mayo de 1988. Y el Aviso a los prestadores de servicios públicos de transporte de carga, y de pasajeros con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de mayo de 1988.

²¹ Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial del 8 de agosto de 1988.

²² Declaratoria pública que expresa la no necesidad de expedir nuevos permisos y concesiones para explotar el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial del 21 de septiembre de 1988.

²³ Acuerdo por el que se dejan sin efectos los avisos del Coordinador General del Transporte que declaran la caducidad y revocación de concesiones de Servicio Público de Transporte en el Distrito Federal. Diario Oficial del 26 de septiembre de 1989.

²⁴ Declaratoria pública que expresa la no necesidad de expedir nuevos permisos y concesiones para explotar el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con o sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

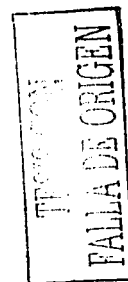


Con esta decisión, el padrón vehicular de transporte público agravó su deficiencia y dejó grandes vacíos hasta la fecha no resueltos.

La última convocatoria para el otorgamiento de concesiones fue publicada en agosto de 1998 para el otorgamiento de 18 mil concesiones²⁵. Se autorizó la facultad de dar las concesiones al titular del Instituto del Taxi²⁶. La posibilidad de acceder al programa fue suspendida en octubre de 1999 por haber rebasado el número de interesados la cantidad de concesiones programadas²⁷. En noviembre del 2000 se dio por concluido el programa habiéndose otorgado 15 mil 057 placas a los 30 mil 327 aspirantes a obtener una concesión²⁸.

3. La organización de los taxistas

De acuerdo a los registros del Instituto del Taxi del Distrito Federal y de la Dirección de Registro Público al Transporte, en el año 2000 existían 104 mil 418 taxis circulando en las vialidades de la ciudad y zona conurbada del Distrito Federal. La autoridad reconoce las modalidades de taxi libre, taxi de sitio, taxi radio, taxi turístico y taxi metropolitano, esta última todavía no opera. De este gran total se ha estimado que cerca del 90% son vehículos que prestan el servicio público en la modalidad de taxi libre, y sólo el 10% restante pertenece a alguna de las modalidades antes citadas.



²⁵ Declaratoria de necesidades que se expide para el otorgamiento de 18 mil concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de agosto de 1998.

²⁶ Acuerdo por el que se delega en el Director General del Instituto del Taxi del Distrito Federal la facultad que se indica. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1999.

²⁷ Aviso de suspensión de la recepción de solicitudes para el otorgamiento de concesiones, destinadas a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del 15 de octubre de 1999.

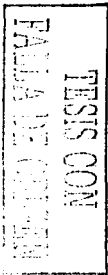
²⁸ Aviso de conclusión del programa para el otorgamiento de las 18 concesiones, destinadas a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de noviembre del 2000.

Esto significa que los propietarios de cerca del 90% del padrón de vehículos concesionados para prestar este servicio permanecen sin vinculación permanente o duradera a alguna organización formalmente constituida de concesionarios. Del otro 10% del parque vehicular, sus propietarios y/o Taxi Operadores se encuentran organizados adoptando un esquema de operación de sitios a partir de bases de servicio. En el Distrito Federal existen registrados un total de 295 sitios. De este total, el 94% han adoptado la forma de Asociación Civil, en tanto que sólo el 6% restante han transitado hacia una organización bajo la forma de Sociedad Mercantil (Ver Anexo 19).

“La organización de estas asociaciones civiles está basada en un conjunto de características que podemos resumir de la siguiente manera:

1. No existe mayor restricción o diferenciación en la admisión de miembros, pudiendo formarse la asociación indistintamente con concesionarios y con Taxi Operadores.
2. El objeto social y principal propósito de su constitución reside en un apoyo mutuo entre los miembros de su constitución; el apoyo a sus miembros para la obtención de bases de servicio, de concesiones y de créditos para la adquisición de vehículos; la asesoría a los miembros en materias afines al desempeño de su actividad.
3. Las concesiones en ningún caso llegan a constituir parte del patrimonio de la asociación, ni el derecho a su explotación se transfiere en ningún momento a ésta, sino que permanece en los concesionarios individuales originales.
4. La asociación es gobernada por una mesa directiva, en la que generalmente tienen derecho a participar la totalidad de los miembros, y que en la mayoría de los casos se compone de un presidente, un tesorero, un secretario y dos vocales, cuyos cargos son temporales. La principal función de la mesa directiva y de sus integrantes reside en la representación de sus miembros frente a diversas autoridades locales y federales, administrativas y judiciales, en todo tipo de asuntos, gozando para ello de poder general para pleitos, cobranzas, actos de administración y actos de dominio.
5. La asociación y su órgano de gobierno, no establecen mecanismos claros para la administración, evaluación, control y vigilancia del servicio que prestan sus miembros, dejando dicha función bajo la responsabilidad de cada uno de los mismos integrantes, salvo que surja conflicto entre algunos de ellos como consecuencia de la operación normal²⁹.

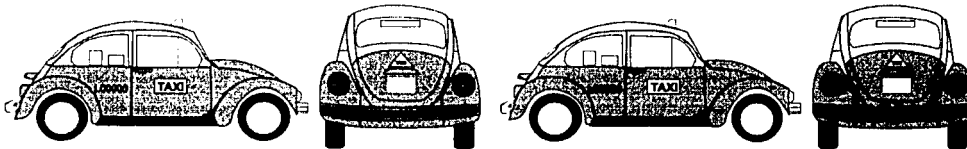
²⁹ Colín Terán, Alfredo. *Funcionamiento de las Organizaciones de Taxistas. Su Futuro Inmediato*. En Reunión de Análisis del Transporte de la Ciudad de México. 26 y 27 de octubre del 2000.



Ante esta problemática es necesario inculcar en los concesionarios la necesidad de agruparse para obtener mayores beneficios en la explotación del servicio, haciéndoles comprender que las agrupaciones contribuyen a la consolidación de la actividad productiva. La falta de esquemas empresariales y de organización ha contribuido también a la proliferación de los taxis irregulares conocidos como "piratas" y a la existencia de conflictos de titularidad³⁰ en la medida en que cualquier anomalía, en el uso de la concesión y la defensa de los intereses del taxista, se realiza de forma individual y con menos probabilidades de éxito que si estuviese respaldada por una organización y su padrón de afiliados.

El pirataje en el transporte de pasajeros sin itinerario fijo es uno de los problemas más agudos, arraigados y de mayor corrupción, lo que propicia el descontento de la sociedad y el reclamo de las organizaciones y los concesionarios por la competencia desleal y ruinosa, además de circular al margen de la ley y no contribuir con los impuestos, derechos y contribuciones establecidos en las disposiciones fiscales, lo que va directamente en detrimento del patrimonio del erario público de esta ciudad. Desgraciadamente este problema no termina aquí, sino que los taxis piratas se han convertido en un germen de actos delictivos e ilícitos graves que van desde el robo, violación y secuestro hasta homicidios perpetrados en contra de la ciudadanía y de los visitantes extranjeros.

4. El Instituto del Taxi del Distrito Federal



EFECTIVO CON
FALLA DE ORIGEN

La institución más joven del transporte es el llamado Instituto del Taxi. Este Instituto, se constituyó como un órgano desconcentrado dependiente de la Secretaría de Transportes y Vialidad, conforme a lo establecido en los artículos 7 fracción IX y 139 del *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal*, publicado el 11 de agosto de 1999 en la Gaceta Oficial y cuyo propósito era regular y coadyuvar a la modernización del servicio público del taxi y continuar brindando al concesionario y conductor los servicios que tradicionalmente se les han venido ofreciendo mediante una institución pública dedicada ex profeso a la atención de sus necesidades y requerimientos actuales.

³⁰ En el año 2000 existían 2 mil 900 conflictos de titularidad. Esto refiere a la controversia que se suscita entre dos o más posibles titulares sobre la misma concesión.

Además de lo anterior, se buscaba realizar estudios tendientes a fomentar una nueva cultura en el uso del transporte individual de pasajeros; a reducir costos de operación en las organizaciones y empresas que se dedican a este tipo de servicio; a fortalecer la unidad del gremio en un marco de respeto y amplia participación; a la sustitución paulatina de nuevas unidades que a mediano o largo plazo permitan reducir ostensiblemente la emisión de partículas contaminantes; a crear y fortalecer nuevas formas de organización y, en general, a mantener contacto permanente entre la autoridad, los concesionarios, los usuarios, las instituciones académicas y de investigación, así como con colegios y asociaciones de profesionales, entre otros sectores de la población, a efecto de impulsar y optimizar la prestación de este servicio en el Distrito Federal.

La conveniencia de estructurar el Instituto del Taxi, como órgano desconcentrado dependiente de la Secretaría de Transportes y Vialidad, partió de la necesidad de considerar que la prestación de este servicio es un fenómeno cuyo crecimiento no puede ni debe detenerse, pero tampoco ha de permitirse que su desarrollo se dé en forma desorganizada y anárquica, sino a través de una planeación que responda, más que suficientemente, al entorno de una de las metrópolis más complejas del orbe y en la que participen todos los actores sociales que se encuentran inmersos en este ámbito para el logro de los objetivos planteados.

Con el surgimiento del Instituto del Taxi del Distrito Federal, producto de un proceso de reestructuración y desconcentración emprendido por la Secretaría de Transportes y Vialidad, se buscaba consolidar la separación de las funciones reguladoras que otrora se concentraban en la Dirección General de Servicios al Transporte. Con ello, se ha buscado efficientar y transparentar la gestión administrativa relacionada con el transporte individual de pasajeros, diferenciándola de la regulación inherente al transporte colectivo, toda vez que la infraestructura, las formas de operación y las características conductuales de los operadores, entre otros aspectos, son totalmente distintas.

A esta institución pública se le asignó la responsabilidad de sacar adelante el programa de las 18 concesiones, la supervisión de las concesiones de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en materia de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia³¹; verificar la aplicación correcta de la tarifa y de la normar mediante

³¹ *Aviso por el que se determina la suspensión en forma temporal de los derechos de explotación, respecto de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, que se encuentren prestando el servicio de vehículos sin reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000. *Nota aclaratoria al Aviso por el que se determina la suspensión en forma temporal de los derechos de explotación, respecto de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, que se encuentren prestando el servicio de vehículos sin reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de marzo del 2000. *Aviso por el que se modifica el diverso publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 17 de febrero del 2000, que suspende en forma temporal los derechos de explotación, respecto de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, que se encuentran prestando el servicio en vehículos sin*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

la cual se determina la entrega de un boleto de viaje³²; la sistematización y orientación a las organizaciones de taxistas para la elaboración de estudios técnicos para bases de servicio³³; la posibilidad de incorporar al sector peritos en materia de servicio público de transporte en el Distrito Federal capaces de contribuir a la mejora de los servicios y apoyar a las organizaciones de transportistas de pasajeros con o sin itinerario fijo³⁴; la posibilidad de que siendo un órgano desconcentrado pudiese expedir en el ámbito de sus facultades los permisos, licencias, autorizaciones y demás documentos relacionados con la prestación del servicio³⁵; la facultad de determinar la cromática, rótulos y medios de identificación que debían portar los vehículos destinados a esta modalidad³⁶; para el gobierno de la revista vehicular³⁷; y la inspección vehicular³⁸, entre otros.

A un año y medio de distancia, la fatalidad recorre los pasillos de esta institución, el objetivo primigenio que le dio vida está poniendo en tela de juicio la conveniencia de su existencia. Lejos de las arenas políticas aparece en su defensa que su existencia no es graciosa, es consecuencia de las tendencias históricas planteada a lo largo de este trabajo y que nos demuestran la necesidad de dar atención de manera prioritaria y directa a un sector atendido de forma parcial y poco seria. No en vano su crecimiento anárquico rebasa las cien mil

reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

³² *Aviso por el que se establecen las especificaciones del boleto de viaje al que se refiere el artículo 20 del reglamento para el servicio de transporte público de taxi.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000.

³³ *Aviso por el que se da a conocer la guía para la elaboración de estudios técnicos sobre bases de servicio para el transporte público de Taxi.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

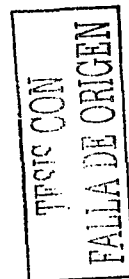
³⁴ *Convocatoria para el registro de peritos en materia de servicio público de transporte en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio de 2000.

³⁵ *Acuerdo por el que el Secretario de Transporte y Vialidad delega en el Director General del órgano desconcentrado Instituto del Taxi del Distrito Federal, la facultad para expedir los permisos, licencias, autorizaciones y demás documentos relacionados con la prestación del servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000. *Aviso por el que se da a conocer a los concesionarios, operadores y público en general el nuevo formato de licencia tarjetón "B" para conducir vehículos del servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

³⁶ *Acuerdo por el que se determinan la cromática oficial, rótulos y medios de identificación que deberán aplicarse en los vehículos que se presta el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal en sus distintas modalidades.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

³⁷ *Convocatoria para la revista reglamentaria anual para los vehículos destinados al servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000. *Manual de operación para la revista vehicular 2000 del servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

³⁸ *Manual operativo de inspectores de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.



unidades. Hay muy pocos países que pudiesen señalar que tienen un padrón de unidades tan extenso y diversificado.

Antes de la reforma del 1999, este sector era atendido en su totalidad por una jefatura de departamento que no se daba abasto para atenderlo, lo que provocaba el rezago e impedía planificar su futuro. La creación del Instituto del Taxi estaba dando la posibilidad de apoyar de forma directa a más de 100 mil taxistas, esto se debería de traducir en beneficios para el gremio, sus familias, los usuarios y ampliar los márgenes de gobernabilidad y seguridad que todos los días reclama la ciudadanía.

Por otro lado, su creación está ligada también al estudio serio de otras ciudades del mundo en las que la atención al sector se ha convertido en un asunto de la agenda política que requiere una mayor intervención de la administración pública; existen al menos diez ciudades en el mundo que han optado por tener una institución con similares características y en donde los resultados resultan halagadores.

Con base en lo anterior, me queda una última reflexión, es la Institución la culpable de todos los males que hoy en día se le atribuyen o son los individuos que la ocuparon recientemente los que han prostituido su noble fin. Si tuviese que optar por el Instituto del Taxi o sus funcionarios, definitivamente me inclinaría por la institución, pues ésta no puede ser culpable de los errores voluntarios e involuntarios que sus funcionarios tuviesen en el ejercicio de su función. Sin embargo, reconozco que la renovación, actualización, fortalecimiento, reingeniería o cualquier otra decisión enfocada a su mejor desempeño es siempre bien recibida, pues debe estar siempre atenta a la dialéctica social y política que es su sustento.

5. Los Centros de Transferencia Modal



Los llamados Centros de Transferencia Modal tiene sus orígenes en la construcción del Metro, al final de cada una de las líneas se habilitó un espacio para que los vehículos procedentes de los servicios foráneos se ubicarán en la última estación para que las personas pudiesen abordar ya fuese el Metro, los

trolebuses, los colectivos o taxis, tales son los casos de las terminales del Sur, Norte, Poniente³⁹ y Oriente.

Debido a la complejidad de estos espacios y no habiendo una clara definición sobre su administración y gobierno, la autoridad consideró que los servicios urbanos y suburbanos que llegaban a los Centros de Transferencia Modal debían ser atendidos en materia de administración por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, por lo que en agosto de 1985 le asignó la tarea de vigilar el tránsito de vehículos de servicio público de pasajeros dentro de los paraderos; el trasbordo de los pasajeros de los vagones del Metro a los vehículos de transporte y viceversa; y el tránsito peatonal a través y dentro de los paraderos⁴⁰.

En 1993, los problemas de seguridad y ambulante se habían apoderado de dichos espacios sobrepasando la competencia y las posibilidades del Sistema de Transporte Colectivo, ya que a sus complejas tareas en materia de transporte se había sumado una cuantiosa carga económica y una mayor atención en materia de seguridad y gobierno que estaba más allá de los fines de la institución, por lo que la Coordinación General de Transporte impulsó la formación de un Comité Técnico de Paraderos y Bases de Servicio en el territorio del Distrito Federal⁴¹ que permitiera desahogar algunas tareas que el Metro no podía por sí mismo resolver. El Objeto del Comité era "conocer, opinar y acordar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable y una adecuada coordinación en la prestación de los servicios que ofrecen los paraderos y bases de servicio en el territorio del Distrito Federal"⁴².

El Comité estaba integrado por el Coordinador General de Transporte, quien lo presidía⁴³, por el Oficial Mayor y por un representante de la Secretaría General de Gobierno, de la Secretaría de Obras, de la Secretaría de Protección y Vialidad, de la Coordinación Metropolitana, del Sistema de Transporte Colectivo Metro y de

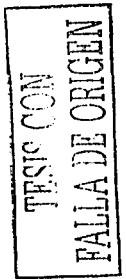
³⁹ Decreto por el que se desincorpora del dominio público de la Federación, un inmueble ubicado en la Calzada Taxqueña, entre la Calzada de Tlalpan y la Avenida Canal de Miramontes, de esta ciudad, autorizándose al Sistema de Transporte Colectivo a enajenarlo, fuera de subasta, en favor de la Terminal Central del Sur General Vicente Guerrero S. A. de C. V. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1973. Decreto que desincorpora del dominio público de la Federación, un inmueble ubicado en la calle de Piratas, en Tacubaya, D. F., autorizándose a Sistema de Transporte Colectivo, a enajenarlo, fuera de subasta, en favor de la Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal S. A. de C. V. Diario Oficial de la Federación del 23 de julio de 1974. Decreto por el que se desincorpora del dominio público de la Federación y se autoriza al organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para enajenar fuera de subasta pública en favor de la empresa Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal S. A. de C. V., al predio ubicado en Prolongación Sur 123 No. 232, Delegación de Tacubaya, D. F. Diario Oficial de la Federación del 27 de junio de 1977

⁴⁰ Acuerdo por el que se autoriza al Sistema de Transporte Colectivo administrar los paraderos contiguos a las estaciones del propio sistema. Diario Oficial del 7 de agosto de 1985.

⁴¹ Acuerdo por el que se crea el Comité Técnico de Paraderos y Bases de Servicio, en el territorio del Distrito Federal. Diario Oficial del 29 de octubre de 1993.

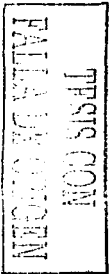
⁴² Ibid.,

⁴³ Acuerdo por el que se reforma el diverso que crea el Comité de Paraderos y Bases de Servicio. Diario Oficial del 2 de septiembre de 1994.



Autotransportes Urbanos de Pasajeros R -100. El Comité se reunía una vez al mes. Las funciones del Comité eran:

- I. "Establecer las bases y lineamientos para la organización, administración y operación de los paraderos y bases de servicio para el transporte de personas y efectos en el Distrito Federal
- II. Estudiar las condiciones de operación, ubicación y administración que permitan el adecuado funcionamiento de los paraderos y bases de servicio para el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal
- III. Opinar sobre el establecimiento, ampliación o modificación de paraderos y bases de servicio, en los casos en que las rutas y sus ramales carezcan de ellos o sean insuficiente los existentes o cuando se autorice el establecimiento de nuevas rutas o ramales o la ampliación de los existentes, con apoyo en los estudios que al efecto realice la Coordinación General de Transporte
- IV. Promover ante las autoridades competentes, el otorgamiento de facilidades administrativas, la realización de los actos jurídicos apropiados para la adquisición de predios y la creación de mecanismos financieros para el establecimiento, ampliación y modificación de paraderos y bases de servicio, para el uso de una o varias rutas o sus ramales, ya sea mediante la asociación de los propios concesionarios entre sí, con la participación de otros inversionistas o bajo la responsabilidad exclusiva de éstos
- V. Solicitar a las áreas competentes del Departamento del Distrito Federal, y en su caso, de la Administración Pública Federal, así como de los Estados circunvecinos su participación en la planeación y ubicación de los paraderos y bases de servicio
- VI. Conocer de las medidas administrativas que se apliquen en el interior de los paraderos y bases de servicio
- VII. Realizar los estudios necesarios y opinar sobre aquellos que les sean presentados, con el propósito de determinar las modalidades de administración que permitan una operación eficiente, autofinanciable y bajo principios de gobernabilidad apegados a la jurisdicción de las diferentes Delegaciones del Departamento del Distrito Federal en donde se localicen los paraderos
- VIII. Acordar el monto de las aportaciones de los transportistas que se requieran para la adecuada administración y mejoramiento de las condiciones de operación de los paraderos y bases de servicio, así como las medidas que permitan verificar su destino y aplicación



- IX. Evaluar la aplicación de las medidas acordadas para la organización, administración y operación de los paraderos y bases de servicio
- X. Aprobar, cuando así convenga, la realización de actividades comerciales en el interior de los paraderos y bases de servicio, señalando las áreas para tal efecto, así como las modalidades y restricciones pertinentes y
- XI. Las demás que le encomiende el Jefe del Departamento del Distrito Federal⁴⁴.

En noviembre de 1994 se reforma el acuerdo del Comité Técnico de Paraderos agregándosele la figura del Administrador del Paradero y dejando a las Delegaciones Políticas la aplicación de sus atribuciones en materia de gobierno. Se reforman los incisos VI y VII para quedar como sigue:

- I. "VI. Recaudar, administrar y aplicar las aportaciones que realicen los transportistas, conforme a lo establecido en la fracción VIII del artículo tercero de este Acuerdo y, en su caso, proponer al Comité Técnico de Paraderos, previa justificación de ello, las modificaciones a las mencionadas aportaciones
- II. VII. Vigilar, en coordinación con la Delegación correspondiente, el cumplimiento de las modalidades y restricciones a las que se deberá sujetar la actividad comercial dentro de las instalaciones del paradero, y...⁴⁵."

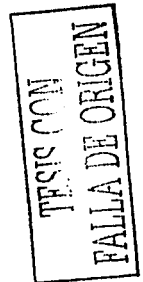
Los Delegados del Departamento del Distrito Federal, en cuyas demarcaciones se ubicaran los paraderos, debían apoyar a la administración de éstos en:

- I. Conservar las instalaciones del paradero
- II. Prestar los servicios de recolección de desechos sólidos y alumbrado público, y
- III. Vigilar dentro del paradero el cumplimiento de los reglamentos gubernativos y demás disposiciones aplicables.

Por su parte, la Secretaría General de Protección y Vialidad y la Delegación respectiva debían intervenir para guardar el orden y proporcionar seguridad a los usuarios de los paraderos.

⁴⁴ Acuerdo por el que se crea el Comité Técnico Op. Cit..

⁴⁵ Acuerdo mediante el cual se reforman los artículos 8º, 9º y 13, y se adiciona con un artículo 9º bis, por el que crea el Comité Técnico de Paraderos y Bases de Servicio, en el territorio del Distrito Federal. Diario Oficial del 15 de noviembre de 1994.



Esta situación se mantuvo vigente durante algunos años hasta que en 1999 la administración de los paraderos cambió de denominación a Centros de Transferencia Modal y quedó incorporada a la Dirección General de Planeación y Vialidad de la Secretaría de Transportes y Vialidad con las siguientes atribuciones:

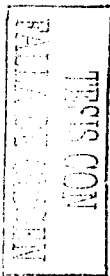
“Coordinar e implementar medidas y mecanismos de operación y mantenimiento en las instalaciones de los paraderos dentro de un marco de eficiencia y eficacia para su utilidad.

Funciones:

- I. Establecer y dirigir las medidas administrativas, para el eficiente funcionamiento del servicio y operación de los Cetram
- II. Dirigir los mecanismos de coordinación con transportistas que hacen uso de los Cetram, a efecto de que se apeguen a la normatividad y lineamientos de operación establecidos
- III. Coordinar el desarrollo de estudios y proyectos técnicos y de campo orientados a mejorar la operatividad de los Cetra
- IV. Coordinar los trabajos de mantenimiento y obra menor que deben desarrollarse en los Cetram
- V. Coordinar los acuerdos de cooperación con las diferentes delegaciones y organismos públicos con la finalidad de mejorar los servicios y la operación de los Cetram
- VI. Coadyuvar con las distintas áreas los procedimientos de operación y supervisión
- VII. Coordinar y administrar los recursos generados por el Mecanismo de Aplicación Automática de Recursos en los Sanitarios que pertenecen a los Cetram
- VIII. Coordinar los lineamientos y acciones de carácter normativo, de supervisión y mantenimiento en los Centros de Transferencia Modal⁴⁶.

En 1994, la Coordinación General de Transporte, considerando la necesidad de supervisión para el control de las rutas, reconoció la existencia de un despachador por ruta o paradero, el cual debía verificar los tiempos de recorridos por unidad; controlar la frecuencia de salida por unidad; asignar sub-rutas; cambiar de ruta a los conductores; controlar los horarios de corridas, checar la asistencia y puntualidad de los conductores; recibir los reportes de conductores para mantenimiento; controlar el aprovisionamiento de agua para las unidades;

⁴⁶ Manual Administrativo de la Dirección General de Planeación y Vialidad 2000.



proporcionar y notificar a los conductores de la información y avisos de la empresa, sindicato, asociación o ruta; controlar el número de pasajeros que debían abordar un vehículo en el paradero; recibir aviso y notificaciones de los conductores y mecánicos para comunicárselos a quien corresponda tomar las acciones y verificar el adecuado derrotero en el letrero de la ruta. Actividad que requiere de un espacio adecuado para realizarse, de tal forma que se autorizó la construcción de casetas de despachadores cumpliendo con las normas emitidas para ese fin⁴⁷.

Actualmente existen 39 Centros de Transferencia Modal en el Distrito Federal (Ver anexo 21). No todos los espacios habilitados para realizar esta función tienen instalaciones ex profeso para esta actividad, lo que en algunas zonas constituye una invasión de unidades a zonas habitacionales con los problemas que acarrea a la tranquilidad de los vecinos. Sobre estas experiencias, la comunidad ha manifestado sus inconformidades con acciones reivindicativas obstruyendo la circulación de vehículos de transporte público en las colonias aledañas a los Cetram, con los consabidos problemas de tránsito libre sobre las colonias.

Las reuniones entre autoridades, vecinos y transportistas se han convertido en una negociación interminable para tratar de mitigar la presión social por la pérdida de los espacios públicos, por la inseguridad y la propagación de fauna nociva, generada principalmente por el comercio ambulante en los Centros de Transferencia Modal y las calles aledañas. Esta situación del comercio ambulante se desarrolló principalmente a expensas de las Delegaciones Políticas al permitir la invasión de los pocos espacios de tránsito de peatones al interior del paradero, así como la proliferación de comerciantes en los alrededores como producto de los programas de reubicación de vendedores ambulantes precipitando la obsolescencia de los Cetram's. Si bien es cierto que el proceso parece irreversible, es conveniente que en la reestructuración de los paraderos se definan áreas específicas de comercio que no pongan en riesgo a los usuarios.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La contaminación es uno de los puntos más delicados, debido a que no en todos los paraderos existen contenedores de basura y la gran cantidad de desechos sólidos y desperdicio de alimentos son arrojados en las instalaciones del paradero, las calles y en la red de drenaje. No es menos la contaminación auditiva que se ha propagado a partir de la venta de cassetes y discos compactos "piratas" por el alto volumen con el que escuchan sus aparatos de sonido los vendedores y así anuncian su producto, llegando a los usuarios del Cetram. Otro grave problema de contaminación y seguridad es la reparación y cambios de aceite de las unidades en la zona aledaña al paradero, arrojando al alcantarillado el aceite quemado.

Otros problemas que impactan en los Centros de Transferencia Modal son el de los carteristas, ladrones, chineros, personas indigentes, niños de la calle, prostitución, venta de droga, etcétera, que incrementan la inseguridad.

⁴⁷ *Caseta para despachadores de Sistemas Colectivos de Transporte de Pasajeros.* Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 11 de abril de 1994.

Es también lamentable el estado que muchos de estos Centros guardan con relación a sus instalaciones, pues éstos fueron desarrollados en su mayoría cuando se pensaba en los microbuses, por lo que su vida útil de diez años está vencida. Hoy, con la sustitución de unidades requieren de grandes inversiones económicas por parte de la autoridad, ya que si bien es cierto que a partir de 1993 empezaron a pagar los transportistas el derecho del uso de paradero, aún a la fecha no se han logrado regularizar estos ingresos autogenerados que deben ser aplicados a su mejora y mantenimiento, y aún a pesar de éstos son insuficientes para atender su rezago.

Por último, otro aprieto no resuelto es el haber permitido que rutas de transporte foráneo se apoderaran de algunos de los espacios destinados a servicios urbanos y suburbanos haciendo más difícil la operación. En algunos caos no sólo se han apoderado de bahías, sino que existen oficinas expendedoras de boletos foráneos de vehículos de segunda y tercera clase. Por la naturaleza de estos servicios, éstos deberían operar en las terminales foráneas ayudando a aliviar los conflictos de todo tipo por los más de 5 millones de pasajeros que diariamente transitan en los referidos espacios públicos.

6. La revista vehicular⁴⁸

⁴⁸ La normatividad sobre la materia es extensa veámos primero la aparecida en el Diario Oficial y después en la Gaceta del Distrito Federal: **Diario Oficial: Acuerdo por el que se establecen los derechos de peritaje, con motivo de la iniciación de la revista de taxis a partir del 15 de abril de 1983**, 13 de abril de 1983; **Acuerdo por el que se condonan totalmente las multas por falta de revista correspondientes al año de 1983**, 30 de noviembre de 1983; **Convocatoria para la revista reglamentaria de automóviles de alquiler, correspondiente a 1986**, 20 de junio de 1986; **Convocatoria referente a la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo (colectivos) correspondiente al año de 1988**, 4 de agosto de 1988; **Convocatoria para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, correspondiente al año de 1988**, 5 de agosto de 1988; **Acuerdo mediante el cual se delega la facultad de implementar el proceso de revista vehicular 1995 y reemplazamiento obligatorio de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, al Secretario de Transportes y Vialidad**, 28 de diciembre de 1995. **Gaceta del Distrito Federal: La Revista de autos de alquiler se prorroga hasta el 31 de éste**, 15 de agosto de 1973; **Convocatoria para la revista reglamentaria de automóviles de alquiler, correspondiente al año de 1997**, 13 de julio de 1987; **Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros, correspondiente al año de 1989**, 22 de mayo de 1989; **Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, correspondiente al año de 1989**, 22 de mayo de 1989; **Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo, correspondiente al año de 1989**, 22 de mayo de 1989; **Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, correspondiente al año de 1990**, 5 de febrero de 1990; **Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo (colectivos), correspondiente al año de 1990**, 5 de febrero de 1990; **Manual de revista para el año de 1992**, 9 de diciembre de 1991; **Manual de operación para el programa de revista vehicular 1993**, 24 de mayo de 1993; **Acuerdo por el que se concede una prórroga para cumplir con la revista vehicular anual reglamentaria correspondiente a 1994**, 9 de enero de 1995; **Manual de operación para la revista vehicular 1995**, 12 de junio de 1995; **Programa de reemplazamiento obligatorio para vehículos destinados al**

TESIS (CON)
 FALLA DE ORDEN

Como hemos podido constatar a lo largo de esta investigación, desde el inicio de la prestación del servicio público de pasajeros en 1793 se estableció la práctica por parte de la autoridad de inspeccionar el estado de las unidades que prestaban servicio de transporte público de pasajeros. Con mayor o menor rigor esta práctica tiene más de 200 años. La discrecionalidad en la aplicación de este proceso siempre ha sido un factor de gran controversia pues esto en todas las épocas ha facilitado la corrupción.

Son innumerables las prácticas que los transportistas han tenido que inventar para lograr evadir la acción de la autoridad. La práctica se ha convertido en un verdadero negocio para el coyotaje y la uso de los liderazgos clientelares como producto de la gestoría. No es raro encontrar fuera de las bases de revista pintores, hojalateros, vendedores de seguros (de pólizas que jamás ingresan a las compañías), renta de toda clase de refacciones: salpicaderas, asientos, botiquín, extinguidor, llantas, copetes, espejos o venta de estos mismos artículos de primera o segunda clase. En fin, estos hábitos durante años han perjudicado al usuario al tener que abordar taxis o microbuses cuyo estado es deplorable.

transporte público de pasajeros, 12 de junio de 1995; Acuerdo mediante el cual se delega la facultad de implementar el programa complementario al proceso de revista vehicular 1995 y reemplazamiento obligatorio de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, 21 de diciembre de 1995; Circular No. STV/DGST/001. Implantación de un Programa complementario al proceso de revista vehicular 1995 y reemplazamiento obligatorio de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, 21 de diciembre de 1995; Acuerdo por el que se concede prórroga para realizar los trámites correspondientes a la revista reglamentaria relativa a 1996 a los propietarios de vehículos destinados al servicio público de pasajeros, en sus diversas modalidades, 10 de febrero de 1997; Revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, 3 de septiembre de 1997; Manual de operación para la revista vehicular 1997 del servicio público de transporte de pasajeros, 3 de septiembre de 1997; Acuerdo por el que deja de ser requisito la sustitución del título permiso por el título concesión para realizar la revista reglamentaria del año de 1997, 19 de noviembre de 1997; Acuerdo por el que se concede prórroga para realizar los trámites correspondientes a la revista reglamentaria relativa al año de 1997, a los propietarios de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, 16 de diciembre de 1997; Convocatoria a la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, 29 de diciembre de 1998; Manual de operación. (Revista 1998), 29 de diciembre de 1998; Convocatoria a la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, 19 de mayo de 1999; Manual de operación de la revista vehicular 1999 de servicio público de transporte de pasajeros, 19 de mayo de 1999; Convocatoria para la revista reglamentaria anual para los vehículos destinados al servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal, 5 de octubre del 2000; Manual de operación para la revista vehicular 2000 del servicio público de transporte de taxi en el Distrito Federal, 5 de octubre del 2000; Convocatoria para la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, 5 de octubre del 2000; Manual de operación de revista vehicular 2000 a los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal, 5 de octubre del 2000; Modificación a la convocatoria para la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, 7 de noviembre del 2000; y Aviso por el que se elimina como requisito documental el certificado de no adeudo de infracciones, previsto en el Manual de operación de la revista vehicular 2000 y se prorroga ese trámite hasta el 31 de marzo del 2001, 29 de diciembre del 2000.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La inspección física y mecánica de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte en sus diferentes modalidades debe constituirse como un instrumento para garantizar a los habitantes la prestación de un servicio de transporte eficiente, que se encuentre en las mejores condiciones de seguridad y comodidad y que al mismo tiempo induzca a los transportistas a las nuevas prácticas y costumbres, ya que un adecuado mantenimiento preventivo y correctivo de sus unidades les permitirá ofrecer un servicio de mayor calidad que garantice una operación en óptimas condiciones.

La revista vehicular de todo tipo de transportes de pasajeros y carga debe ser atendida al mismo tiempo que la verificación vehicular. Con personal capacitado y con el equipo necesario para no sólo revisar visualmente el estado de las unidades como hasta la fecha se realiza. La revista si bien es una fuente de ingresos para el Gobierno del Distrito Federal no debe considerarse como un simple trámite. Es la oportunidad para verificar si la unidad cuenta con las medidas de seguridad necesarias para la prestación del servicio; para verificar si el vehículo es legal; para enlazar a las compañías de seguros con esta obligación de ley y evitar la simulación en la contratación de seguros; para que la autoridad se convierta en verificadora de la prestación de un servicio que puede estar en manos de particulares sin que se pierda su objeto.

Consideramos que la participación de particulares permitirá verificar con un mayor rigor técnico las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos y el esquema de organización de los Centros de Verificación de Emisiones Contaminantes (verificentros), que aparece como una alternativa viable, ya que éstos cuentan con al menos 75 centros en el Distrito Federal contra 9 bases de revista que tiene la autoridad, además de que con una pequeña inversión se puede completar la infraestructura que se requiere para hacer posible las mediciones que dicte la autoridad, además de que esta actividad puede ser compatible con la naturaleza del servicio que actualmente prestan.

Un adecuado esquema de organización para la atención de los transportistas es incluso una solución a sus quejas de prácticas discrecionales, prepotencia y corrupción en la inspección de sus unidades, por parte de las personas que actualmente participan como personal administrativo y operativo en los Centros de Inspección Vehicular que opera la Secretaría. Ya son muchos los escándalos en los que se han involucrado y los resultados son desfavorables, un gran número de unidades prestando el servicio sin estar en condiciones para hacerlo con los consabidos problemas de tránsito, seguridad vial y comodidad.

Por otro lado, en materia de recaudación y seguridad vincular, el padrón vehicular tanto de particulares como de servicio público y carga a los verificentros en tiempo real permitiría checar el estatus de cada uno de los vehículos que ingresan al momento de la verificación y la revista, pudiendo solicitar al contribuyente el pago de derechos atrasados para realizar sus trámites e incluso notificar a las autoridades judiciales sobre vehículos y motores remarcados o simplemente exigir

RECIBO DE ENTREGA
FALLA DE ENTREGA
NOO SISSEL

la actualización de los datos del propietario, contribuyendo a mantener un padrón actualizado y confiable.

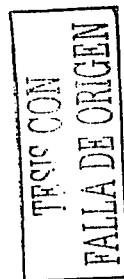
Lo más atractivo de este servicio para los concesionarios de verificentros es que en materia de placas de servicio público, por ser concesión exclusiva de la autoridad del Distrito Federal la obligación de la revista no podría hacerse fuera de esta demarcación, ya que garantizaría una revisión total anual del parque vehicular, sin las posibilidades de discrecionalidad ante un grupo claro, definido y cautivo.

7. La tarifa

La tarifa del servicio público de transporte de pasajeros ha sido, es y seguirá siendo uno de los temas más controvertidos a nivel mundial. En México y específicamente en el Distrito Federal el precio de los servicios de transporte público de pasajeros en sus más de 200 años de aplicación, ha contado con la regulación e intervención de la autoridad. En su fase experimental, a fines del siglo XVIII, la tarifa aplicada a los coches de providencia marcó para siempre el rumbo de este proceso. El siglo XIX con sus grandes contrastes políticos, económicos, sociales y culturales no sólo mantuvo los costos, sino que consolidó la presencia de la autoridad en la autorización de la tarifa y en la supervisión de su aplicación.

En el siglo XX, el desarrollo del capitalismo contribuyó a la consolidación de la presencia del gobierno en la autorización, aplicación y supervisión de la tarifa de los transportes públicos de pasajeros en el Distrito Federal. Situación que alcanzó una dimensión política de gran envergadura, que por encima de los intereses económicos se ha sostenido como factor de presión y estabilidad política. El nivel de subsidio en el transporte público de pasajeros de las empresas del Distrito Federal tuvo durante la mayor parte del siglo XX una intervención directa del Gobierno Federal. En el último tercio del siglo pasado se mantuvo firme la presencia de la autoridad en la decisión de la tarifa (Ver anexo 20). Hoy el gobierno local no ha sido la excepción, pues se ha mantenido esta política, antes y ahora la tarifa era, es y sigue siendo un mecanismo político de liberación de tensiones sociales producto de la agudización de las contradicciones del régimen y del aumento de las desigualdades económicas.

Con la publicación de la Ley de Transporte de 1995 se logró un gran avance, al elaborar por primera vez un documento mediante el cual se definían los criterios para la conformación de los estudios de tarifa. En este documento se señala el cómo y el cuándo los transportistas tienen la obligación de presentar a la autoridad sus estudios, correspondiendo única y exclusivamente al Gobernador del Distrito Federal autorizar el alza de tarifas. El documento técnico en el cual el Jefe de Gobierno basa su decisión es el *Dictamen de tarifas del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*, la Secretaría de Transportes y



Vialidad tiene la obligación de elaborar a través de la Dirección General de Regulación al Transporte, para que a su vez sea entregado al titular del gobierno local.

Más allá de la propuesta técnica, el gobernador de la ciudad debe ponderar la conveniencia o no de modificar la tarifa en función de otros aspectos de carácter económico, político y social. De cualquier forma, los escenarios propuestos por las autoridades de transporte tienen por su naturaleza pros y contras. Es realmente imposible satisfacer a todas las partes cuando de decisiones se trata. Lo que se busca siempre es escoger entre las opciones cuál de ellas aporta los mayores beneficios. Hasta aquí parece todo sencillo, el conflicto comienza cuando se tiene que decidir según la intención y el proyecto político que se quiere impulsar, los intereses de grupo que se quieren privilegiar, etcétera.

De cualquier forma, para la definición de la tarifa de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal se requiere tomar en cuenta a los organismos descentralizados: Sistema de Transporte Colectivo (Metro), Servicio de Transportes Eléctricos (STE) y la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y los servicios de permisionarios y concesionarios: Servicio Colectivo de Ruta Fija, Servicio Individual sin Ruta Fija y las Empresas de Transporte en Autobuses.

Considerando lo anterior, la revisión de las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros pondera los siguientes aspectos: costos de prestación de servicio, eficiencia en la operación de los prestadores del servicio, comportamiento de las variables macroeconómicas involucradas en la prestación del servicio y la configuración de escenarios de decisión para determinar los riesgos y estrategias en la política pública de modificar o mantener las tarifas.

En materia jurídica, el proceso de revisión de tarifas se encuentra soportado en la *Ley de Transporte del Distrito Federal*, artículos 4º , 1er párrafo, 82, 83 y 85; *Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*, artículos 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 y 70; *Reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal*, artículos 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 y 106; el *Aviso por el que se hace del conocimiento de los concesionados y prestadores del servicio los formatos relativos a los servicios técnicos que deberán ser considerados para presentar su propuesta de fijación, revisión y modificación de las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros*.

TESIS CON
FALLA DE CONTENIDO

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal

563

| Incrementos de las Tarifas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal 1995-2001⁴⁹ | | | |
|---|------------------------|-----------------|---------------------|
| Prestador del servicio | Nivel Tarifario | | Incremento % |
| | Mar 1995 | Dic 2001 | |
| Sistema de Transporte Colectivo (Metro) | 0.4 | 1.50 | 275 |
| Servicio de Transportes Eléctricos | 0.4 | 1.50 | 275 |
| Red de Transporte de Pasajeros | 0.4 | 1.50 | 275 |
| Concesionario Microbuses, Vagonetas y Autobuses. | | | |
| • De 0 a 5 Km. | 1.0 | 2.00 | 100 |
| • De 5 a 12 Km. | 1.5 | 2.50 | 67 |
| • Más de 12 (antiguamente 17 Km.) | 2.0 | 3.50 | 75 |
| Nuevas empresas de transporte (autobuses) | | | |
| • De 0 a 12 Km. | | 3.00 | * |
| • Más de 12 Km.(antiguamente hasta 17 Km.) | | 4.00 | * |
| Taxis libres 2 puertas | | | |
| • Banderazo (hasta 500 m. o 90 seg.) | 3.0 | 4.80 | 60 |
| • Cada 250 m. o 45 seg. | 0.3 | 0.65 | 117 |
| Taxis libres 4 puertas | | | |
| • Banderazo (hasta 500 m. o 90 seg.) | 3.0 | 5.30 | 77 |
| • Cada 250 m. o 45 seg. | 0.3 | 0.50 | 117 |
| Bases de sitio con vehiculos con bases en via pública. | | | |
| • Banderazo (hasta 500 m. o 90 seg.) | | 8.00 | * |
| • Cada 250 m. o 45 seg. | | 0.80 | * |
| Bases de sitios en terminales de autobuses foráneos | | | |
| • Zona 1 (hasta 4 Km.) | 6.0 | 20 | 233 |
| • Zona 2 (hasta 6 km.) | 7.8 | 25 | 221 |
| • Zona 3 (hasta 10 Km.) | 10.2 | 35 | 243 |
| • Zona 4 (hasta 15 Km.) | 12.6 | 42 | 233 |
| • Zona 5 (hasta 20 Km.) | 14.4 | 52 | 261 |
| • Zona 6 (hasta 25 Km.) | 18.0 | 60 | 233 |
| • Zona 7 (hasta 30 Km.) | 22.2 | 65 | 193 |
| • Zona 8 (hasta 35 Km.) | 25.2 | 75 | 198 |
| • Zona 9 (hasta 40 Km.) | 28.2 | 95 | 237 |
| • Zona 10 (hasta 44Km.) | 33.6 | 110 | 227 |
| Taxis radio | | | |
| • Banderazo (hasta 500 m. o 90 seg.) | | 20.00 | * |
| • Cada 250 m. o 45 seg. | | 1.30 | * |

TFCIS CON FALLA DE ORIGEN

En 1999, el costo de explotación del Sistema de Transporte Colectivo Metro era de \$4.36/pasajero, lo que significa un 66% de subsidio sobre el precio del boleto; el Servicio de Transportes Eléctricos presenta la siguiente estructura tarifaria: el tren ligero tenía un costo de operación de \$6.33/pasajero y un subsidio del 76.3%; los

⁴⁹ Modalidades operando a partir del 31 de diciembre de 1999.

trolebuses, tienen un costo de operación de \$10.71/pasajero con un subsidio del 86%; los autobuses articulados tenían un costo de operación de \$7.81/pasajero con un subsidio del 80.8%; la Red de Transporte de Pasajeros tenía un costo de operación de \$3.43/pasajero, lo que representaba un subsidio del 56.3%⁵⁰.

En ese mismo año, en las nuevas empresas el costo de pasajero transportado era de \$2.14 con una utilidad del 38%; los concesionarios y permisionarios tenían un costo por pasajero transportado de \$1.87 con una utilidad de 16.9%; los taxis libres, tenían un costo de \$581.9 diarios por un ingreso promedio de \$881.0, lo que deja \$299.1 de utilidad; y los taxis de sitio tenían un costo de \$590 con un ingreso promedio de \$969 con una utilidad de \$379 pesos⁵¹.

A esta estructura de costos, para poder determinar el precio de la tarifa, debemos añadir el análisis macro económico del que se desprende: 1) El Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), indicador que refleja el nivel de precios que se da en el entorno general de la economía, y que en cierta medida contribuye a conocer el grado de afectación de los costos del servicio y la situación de los usuarios en cuanto a su poder adquisitivo 2) El comportamiento de las tasas de interés en cuanto al ahorro bancario y cetes para conocer las variaciones que se registren en los costos que de forma directa impactan la prestación del servicio público 3) El salario mínimo general 4) El precio de los energéticos 5) La paridad peso-dólar americano 6) La evolución de las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros con respecto al INCP y la aplicación de la fórmula de fijación de la tarifa.

En base a lo anterior, se pueden fijar los escenarios de ajuste tarifario, que por lo general son mantenerla como está, dar un aumento con subsidio y un aumento al precio real. Todos ellos con sus factores que favorecen o contradicen la alternativa que se pudiese tomar. En otras palabras, la decisión política final está en manos de la autoridad responsable, y por tanto de su proyecto político a favor de las mayorías o minorías. En mi opinión, en esta materia las posiciones extremas no benefician, por lo que debemos, en menor o mayor medida, siempre pensar en la seguridad del usuario y en la calidad del servicio. Esto significa que cualquiera que sea el escenario que se escoja no se deje bajo ninguna circunstancia desprotegido a los organismos públicos de transporte de los dineros suficientes para el mantenimiento y la operación de los servicios.

⁵⁰ Para definir la estructura de costo de explotación se utilizó información sobre costos directos, indirectos, operación, programas (depreciaciones y reexpresiones) y explotación.

⁵¹ La estructura de costos de operación contempla los combustibles, lubricantes, mantenimiento, sueldo del operador, llantas, lubricantes, seguros, impuestos y derechos, los derechos administrativos.

PRECIS CON FALLA DE ORIENTACION

7.1 La Tarjeta Inteligente



Desde el inicio del transporte, el control sobre los cobros y viajes estuvo ligado a la entrega de un boleto que avalaba la prestación de un servicio. Con los años su uso se fue perfeccionando y diseminando a una gran cantidad de actividades públicas. El uso extensivo del boleto no sólo es la manera de comprobar el derecho para exigir a cambio un determinado servicio, sino que también está ligado a la comprobación fiscal y la contraprestación de servicios adicionales a su principal objetivo, tales como los seguros médicos, de robo y accidente principalmente. Los boletos se han convertido en toda una forma de vida. Lo mismo nos los encontramos en un concurso, en una lotería, en una rifa, en el estacionamiento, en todo tipo de transportes y servicios conexos, etcétera; es decir, su uso es universal y común a lo largo y ancho del planeta.

No es menos importante las aplicaciones tecnológicas que alrededor de estos servicios se han implementado para garantizar su adecuado uso y prevenir su abuso. En el transporte de superficie se han utilizado como métodos de recaudación y certificación de contraprestación los boletos en los autobuses, en los taxis, en el metro, en los transportes eléctricos. Innovaciones en varios campos han permitido mejorar los sistemas de recaudación. En el siglo XIX aparecieron los primeros relojes checadores que imprimían sobre los boletos para saber exactamente el costo del viaje; después aparecieron los taxímetros mecánicos, luego los electrónicos, con la posibilidad de imprimir el ticket de viaje; después aparecieron los boletos con tira magnética que revolucionó el sistema de peaje, los despachadores de boletos y ahora la tarjeta inteligente.

Este boleto del futuro cercano tendrá microprocesadores con suficiente memoria para tener usos múltiples. Los pasajeros podrán usar la misma tarjeta en un área geográfica grande e inclusive en diferentes países. La tarjeta sin contacto revolucionará todo lo realizado con los boletos. Tiene el potencial para convertirse en un pasaporte urbano gracias a su chip inteligente, permitiendo a los pasajeros

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

no solamente usarla en los diferentes tipos de transporte público, sino también para otros servicios, tales como estacionamientos, teléfonos, entradas a museos, establecimientos comerciales, registro médico, control de accesos, control de asistencia, tarjeta de identificación, licencia y monedero electrónico.

En varias ciudades de Europa, Asia y Norteamérica las compañías del transporte han iniciado la adopción del uso de la tarjeta inteligente para efectuar el cobro de peaje en sus sistemas de transporte público masivo, así como el pago de algunos servicios propios de toda ciudad en desarrollo (Metro, autobuses, taxis, estacionamientos, teléfonos públicos, etc.).

Las ventajas de usar estos mecanismos son: 1) Su uso amigable 2) Compatible con manejadores de bases de datos standard para integrar nuevos servicios o agregar subsistemas 3) Los equipos lectores son modulares y de fácil instalación 4) Paramétrica, esto es, adaptable a una nueva configuración en cuanto a esquemas tarifarios y reglas, calendarios, etc. 5) En un futuro el cliente podrá usar la nueva tarjeta en todos los medios de transporte 6) Ofrece un alto nivel de seguridad en la transacción, disminuyendo el riesgo y la posibilidad de fraude. 7) Al comprar el usuario el número de viajes que requiere, se reducirán las filas en las taquillas 8) Mediante un sistema de cómputo, se puede centralizar toda la información de ventas, accesos y contabilidad en general 9) Las tarjetas inteligentes son recargables (aceptan 100 mil transacciones), por lo que su duración sólo se verá limitada por la fatiga física de su material de fabricación y el trato que el usuario le dé 10) Su tiempo por ciclo de transacción ocurre entre 50 y 300 milisegundos, según el modo de funcionamiento previsto por el usuario 11) Un muy alto nivel de disponibilidad del equipo 12) Trazabilidad. Posibilidad de reconciliar la historia de un número de tarjeta en caso de problemas (tarjeta robada, perdida, corrompida). 13) Se pueden elaborar estadísticas de origen / destino 14) Ergonomía, por su fácil manejo consistente en un acercamiento simple y natural de la carta sobre el lector; respuesta instantánea de la máquina; Estética en forma y cuerpo; mensajes claros a través de información luminosa y auditiva⁵².

La adopción de este sistema conforme a lo planteado en el *Plan de Empresa 2000 – 2006* considera que éste debe estar operando primero en el Metro de la ciudad a través de una tarjeta inteligente conocida como monedero electrónico. Es pues, el reto de los siguientes años la consolidación de este servicio en los transportes pertenecientes al Distrito Federal y una labor de convencimiento con los transportistas concesionados para extender su uso. Esta última parte está ligada necesariamente al cambio en los métodos de organización y profesionalización del sector en unidades administrativas más eficientes, lo que permitirá en un futuro cercano extender los beneficios antes enumerados a este sector.

⁵² Mercado Estrada, Marcos. *1a. Reunión de Análisis del Transporte de la Ciudad de México. Instrumentos de Peaje Utilizados en el Sistema de Transporte Colectivo.*

8. Antidoping, Como Medida de Prevención de Accidentes⁵³



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁵³ Laboratorio de toxicología de la SCT. *Doping*: Es el uso de sustancias o métodos considerados prohibidos o restringidos por las disposiciones legales aplicables según el caso. Las autoridades sanitarias tienen establecidas las sustancias catalogadas como enervantes y psicotrópicas. *Antidoping*.- Examen médico que detecta la ingestión de sustancias enervantes y psicotrópicas que alteran el sistema nervioso.

8.1 Antecedentes

El examen antidoping se ha puesto en práctica a raíz del alto consumo de drogas en el mundo; existen sustancias psicotrópicas que alteran nuestro organismo de varias formas: depresión, euforia, crecimiento de músculos, evitar la fatiga, somníferos, etcétera. Se considera que en los últimos años ha aumentado el consumo de enervantes, lo que obliga a la autoridad a tomar diferentes acciones que permitan desde varios frentes frenar las adicciones, como son los programas de combate al narcotráfico, las campañas de concientización, los programas de salud preventivos y de apoyo a los enfermos, entre otras muchas acciones.

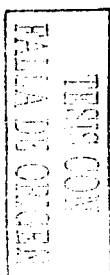
En México no se tiene una estadística confiable de cuántos accidentes son causados bajo el influjo de drogas o alcohol, sin embargo, durante 1998 y 1999 se registraron en la Ciudad de México aproximadamente 3 mil 260 muertes de personas, mismas que estuvieron relacionadas con accidentes de tránsito por diversas causas, tales como atropellamiento, colisión de vehículos, choque contra muro de contención, árboles u otros objetos estáticos y volcaduras, de los cuales, alrededor de 368 ocurrieron en unidades del servicio público de transporte de pasajeros colectivo.

Se está convirtiendo en algo común la aplicación de exámenes toxicológicos para ingresar a un trabajo, a las escuelas, en competencias deportivas y en muchas áreas del quehacer humano. En materia de transporte la aplicación de exámenes antidoping es común en la aviación, en los barcos, más recientemente en el transporte de pasajeros en carreteras federales. En el caso de la Ciudad de México los antecedentes los podemos encontrar en el año 2000. La primera vez que se realizaron estos exámenes surgió del apoyo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes brindó a la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Los apoyos consistieron en la capacitación, el uso de los equipos de laboratorio y unidades móviles, así como de su personal calificado. En materia de transporte público de pasajeros es el primer esfuerzo realizado para asegurar que los prestadores de servicios públicos gocen de buena salud y estén libres de adicciones, pues se considera que este programa es parte de solución a los accidentes de tránsito.

El 28 de agosto del 2000 se publicó un *Aviso del Programa de Aplicación de Exámenes de Detección de Consumo de Drogas de Abuso y Alcohol en Aliento 2000*⁵⁴ a operadores y solicitantes de Licencia Tarjetón tipo "B" o "C" del servicio público de transporte de pasajeros colectivo por primera vez. Este programa tuvo un enfoque preventivo a posibles daños a la salud, que aunado a la modificación

⁵⁴ *Aviso del Programa de Aplicación de Exámenes de Detección de Consumo de Drogas de Abuso y Alcohol en Aliento 2000*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de agosto de 2000.



del formato de la Licencia-Tarjetón⁵⁵ en la que se incluye el número de placas de la unidad en la que prestara el servicio y la ruta a la que pertenece, el requisito de que el titular de la concesión, o sea el dueño, expida una carta de corresponsabilidad en la que asume la responsabilidad solidaria por los daños y perjuicios que pueda causar el operador de su unidad a las personas o bienes de otros, el avance en la sustitución de unidades y la incorporación de vehículos tipo autobús por microbuses y el surgimiento de nuevas formas de organización de los transportistas permiten de manera integral ofrecer mejores condiciones de seguridad, confort y confianza en el servicio.

El programa de aplicación del examen toxicológico de detección en el consumo y abuso⁵⁶ de drogas consistió "en el análisis de la muestra de orina que depositarán los conductores en los recipientes destinados para tal efecto bajo estrictas medidas de higiene, seguridad y control, para detectar el consumo de cocaína, opiáceos (heroína y morfina, entre otros), anfetaminas o cannabinoides

⁵⁵ *Aviso por el que se dan a conocer a los concesionarios operadores y público en general los nuevos formatos de licencia tarjetón tipos "B" y "C", para conducir vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, así como los formatos que serán utilizados para realizar diversos trámites de control vehicular correspondiente al mismo servicio.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

⁵⁶ "Actualmente la detección de drogas de abuso en fluidos biológicos ha cobrado un auge muy importante, sin embargo, diversos factores influyen en el resultado integral de este tipo de análisis. Debido a que los resultados de estas pruebas constituyen la evidencia en los procesos legales del uso de una droga por un individuo, se hace necesario contar con un amplio sustento legal, científico y de control de calidad que brinde validez contundente a este tipo de análisis.

"El proceso se inicia con la supervisión de la toma de muestra, donde el supervisor articula los mecanismos necesarios para evitar la posible adulteración o sustitución de la muestra, siendo la orina uno de los fluidos más susceptibles a la adulteración. En este mismo paso el supervisor inicia una de las partes más importantes e integrales del análisis denominada cadena de custodia de la muestra, que garantiza la integridad y documenta cada una de las etapas que transcurren desde la recolección de la muestra hasta su dictamen final.

"Posterior a la toma de muestra, el proceso continua en el laboratorio con el empleo de metodología analítica específica cuya selección depende de factores como la sensibilidad requerida, la confiabilidad, capacidad técnica e instrumental, tiempo disponible para análisis y costo. Un efectivo protocolo analítico para la detección de drogas consta de un procedimiento inicial sensitivo de filtrado o selección de muestras, que separa las muestras negativas de probables muestras positivas, que posteriormente son confirmadas por una técnica altamente específica.

"Aunque existen numerosas técnicas de alta confiabilidad la cromatografía de gases acoplada a espectrometría de masas (CG/EM) es reconocida internacionalmente como una técnica rigurosa de confirmación para todas las drogas, debido a que provee el mejor nivel de confianza en el resultado.

"El ciclo se cierra con el dictamen emitido por un especialista que discrimina en base a evidencia científica si la droga o metabolito encontrado se asocia al uso ilícito de una droga. Múltiples artículos han hecho patente la necesidad de incorporar este paso puesto que en muchos casos la presencia de la droga en un fluido biológico es el resultado de la exposición pasiva, inconsciente o derivada de un tratamiento farmacológico". Miranda González, Elias. *1a. Reunión de Análisis del Transporte de la Ciudad de México. Examen "Antidoping" como medida preventiva en la detección oportuna del consumo de drogas de Abuso.*

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(marihuana). Una vez proporcionada la muestra de orina por parte del solicitante u operador, los tomadores de muestra llenan y firman, junto con el donador el documento oficial denominado Formato de Control y Cadena de Custodia⁵⁷.

El Formato cuenta con un número de folio en el cual se asienta el nombre del solicitante u operador al que se le recolectó la muestra de orina, evitando de esta manera cualquier confusión y en él es registrado el resultado del examen toxicológico de detección de consumo de drogas y de su abuso por parte del Laboratorio de Toxicología de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Por lo que respecta a la prueba de alcohol en aliento, ésta consiste en solicitar al operador que conduce un vehículo del servicio público de transporte de pasajeros realizar una exhalación profunda en la boquilla de plástico esterilizada (que solamente se ocupa una por persona), la cual está conectada al Alcoholímetro, instrumento que permitirá determinar si se encuentra prestando el servicio bajo el influjo de bebidas alcohólicas y el grado de toxicidad en que se encuentra, igualmente en condiciones de estricta higiene, seguridad y control.

Las medidas de higiene, seguridad y control que se aplican para la recolección de la muestra de orina y para la prueba de detección de alcohol en aliento fueron aplicadas por el personal del Laboratorio de Toxicología y del área Operativa de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, que es la instancia a nivel federal que cuenta con la experiencia, reconocimiento e infraestructura material, técnica y humana para llevar a cabo exámenes toxicológicos, la que además ha proporcionado la asesoría técnica y de operación requerida.



Alcoholímetro

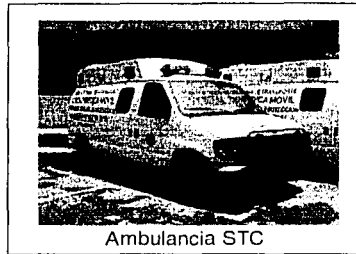
Asimismo, se realizaron operativos a fin de constatar que los conductores del servicio público de transporte de pasajeros colectivo no se encontraran prestando dicho servicio bajo los efectos de bebidas alcohólicas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica; es así que a los conductores seleccionados de manera aleatoria se les aplicó la prueba de detección de alcohol en aliento y la recolección de la muestra de orina para la realización del examen toxicológico de detección de consumo de drogas de abuso, en el interior de la unidad móvil debidamente equipada para ello, sin costo alguno.

⁵⁷ Cadena de Custodia. Es un mecanismo que garantiza la integridad de la muestra y documenta cada una de las etapas que transcurren desde la recolección de la misma hasta su dictamen final y por lo tanto, proporciona un amplio sustento legal.

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal

571

La unidad móvil está adaptada con sanitarios, escritorios y espacios adecuados para garantizar el respeto a la dignidad de las personas y al mismo tiempo asegurar que las muestras de orina correspondan al conductor.



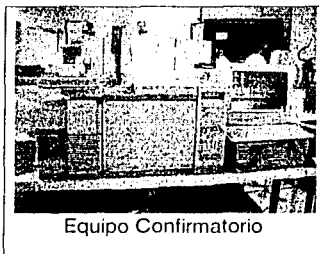
Ambulancia STC

Dichos operativos se llevaron a cabo de manera permanente en las Bases de Servicio, Cierres de Circuito, Centros de Transferencia Modal y Vía Pública en general del Distrito Federal, en distintos días y horarios; bajo estrictas medidas de confidencialidad, con el propósito de resguardar el aspecto sorpresa y en los cuales participará personal de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Dirección General de Transporte dependiente de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal .

TESS CON
FALLA DE ORIGEN

A los solicitantes de Licencia Tarjetón tipo "B" o "C" que por primera vez resultaron positivos en el examen toxicológico de detección de consumo de drogas de abuso, no se les expidió dicho documento y quedaron inscritos en el Padrón de Solicitantes No Aptos Temporal gozando de la opción de volver a presentar por segunda vez dicho examen, en el cual, de resultar nuevamente positivo, quedarían registrado en el Padrón de Solicitantes No Aptos Permanentes y, por lo tanto, inhabilitados para conducir unidades del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el Distrito Federal.

En caso de aprobar el examen en la segunda oportunidad, quedaban inscritos en el Padrón de Conductores Condicionados, lo cual equivale a que deberán someterse durante un periodo de dos años a exámenes cada semestre y, en caso de resultar nuevamente positivo en alguno de éstos o ser detectado mediante operativo prestando el servicio bajo los efectos de bebidas alcohólicas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, se inscribirá en el Padrón de Conductores No Aptos Permanentes y quedará imposibilitado para volver a conducir unidades del servicio público de transporte colectivo de pasajeros colectivo en el Distrito Federal.



Equipo Confirmatorio

Tratándose de conductores que durante el desarrollo de los operativos resultaron positivos en el examen toxicológico de detección de consumo de drogas de abuso, la Secretaría, además de imponer la multa consistente en el pago de 250 días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, procedía a iniciar el procedimiento para la suspensión o cancelación de la Licencia Tarjetón y la inscripción en el Padrón de Conductores No Aptos Temporales.

Esto último, siempre y cuando compruebe haberse inscrito en un Programa de Rehabilitación mediante el documento oficial expedido por algún Centro de Integración Juvenil, el cual debe expedir la Constancia de Rehabilitación, pudiendo iniciar nuevamente el trámite de expedición de la Licencia-Tarjetón, previa aprobación del examen toxicológico de detección de consumo de drogas de abusos, en caso de aprobar quedar inscrito en el Padrón de Conductores Condicionados⁵⁸.

9. El transportes público de pasajeros en la Ciudad de México en el siglo XXI

En el futuro inmediato la utilización de combustibles alternos en vehículos destinados al servicio público se incrementará. Para el año 2020 se considera que la demanda de transporte será de 17 mil 426.3 millones de viajes en el Distrito Federal y 10 mil 914.3 millones de viajes en el interior del Estado de México, para un total de 28 mil 340.6 millones de viajes en la ZMVM.

Generación de Viajes en la ZMVM (1994-2020)⁵⁹ (Miles de Viajes por día laborable)

| Distrito Federal | 1994 | % | 2020 | % |
|---------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | | 13 673.1 | 66.5% | 17 426.3 |
| • Viajes al Interior del DF | <u>11 598.6</u> | <u>56.4%</u> | <u>14 647.3</u> | <u>51.7%</u> |
| – En Delegaciones | 4 977.4 | 24.2% | 6 398.1 | 22.6% |
| – Entre Delegaciones | 6 621.1 | 32.2% | 8 249.2 | 29.1% |
| • Viajes Metropolitanos | 2 074.5 | 10.1% | 2 778.9 | 9.8% |
| Z.M. Estado de México | 6 900.6 | 33.5% | 10 914.3 | 38.5% |
| • Viajes al Interior de la ZMEM | <u>4 744.1</u> | <u>23.1%</u> | <u>8 101.7</u> | <u>28.6%</u> |
| – En Municipios | 3 168.0 | 15.4% | 5 340.8 | 18.8% |
| – Entre Municipios | 1 576.0 | 7.7% | 2 760.8 | 9.7% |
| • Viajes Metropolitanos | 2 156.5 | 10.5% | 2 812.6 | 9.9% |

⁵⁸ Op.Cit., Aviso del Programa de Aplicación...

⁵⁹ Estudio integral de transporte y calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México. Definición de políticas para el Metro, tren ligero, trolebús urbano y otros medios de transporte masivo en un nivel metropolitano. p. 54.

TESIS CON
 FALTA DE COTEN

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros sin Itinerario fijo en el Distrito Federal

573

| Total Viajes en la ZMVM | 20 573.7 | 100.0% | 28 340.6 | 100.0% |
|--|-----------------|---------------|-----------------|---------------|
| • Total Viajes Internos | 8 145.5 | 39.6% | 11 738.9 | 41.4% |
| • Total Viajes entre Delegaciones/Municipios | 8 197.2 | 39.8% | 11 010.1 | 38.8% |
| • Total Viajes Metropolitanos | 4 231.1 | 20.6% | 5 591.6 | 19.7% |

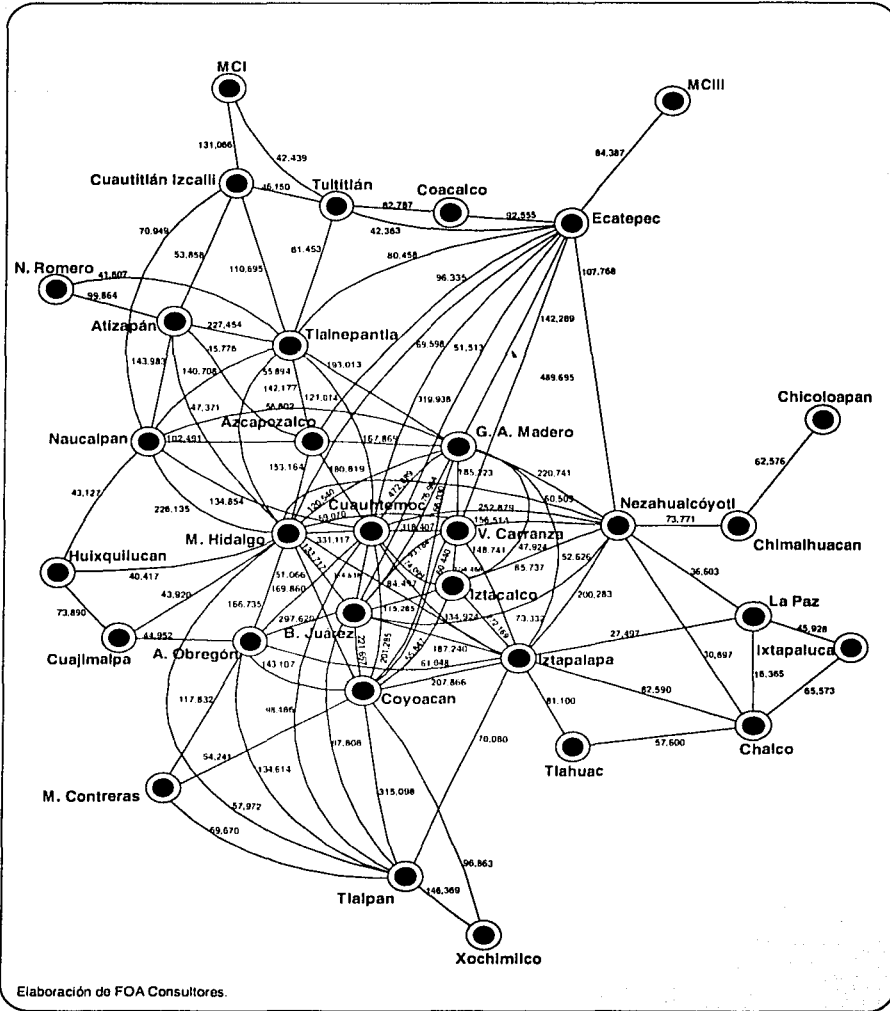
Por otro lado, los movimientos de origen - destino entre las distintas delegaciones y municipios conurbados del Estado de México en 1994 se concentraban en más de 50 mil viajes diarios en 94 pares origen - destino de los 589 que existen. Estos atraviesan diez delegaciones y cinco municipios. Para el año 2020 se espera que esta cifra aumente a 120 pares origen - destino, lo cual significa requerimientos de transporte público de gran movilidad y en algunos casos de baja densidad por las características propias de las calles.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

En ese tenor, el interés principal de promover nuevas técnicas y tecnologías que aplicadas a los vehículos de transporte público incrementen la calidad del aire, la utilización eficiente de la energía, la reducción en el consumo de combustibles fósiles permitiendo en el corto, mediano y largo plazo mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona metropolitana debe aprovechar las posibilidades que brindan los combustibles alternos para autobuses, así como los planes de metro, trenes ligeros y trolebuses que permitirán mitigar los efectos de la polución como los problemas de tránsito y transporte al interior del Distrito Federal como los cambios multimodales que se dan entre el Estado de México y el Distrito Federal .

El movimiento origen destino para el año 2020 se ilustra en la siguiente gráfica:

Movimientos Origen – Destino en la ZMVM > 50 mil V/D
Por Delegaciones y Municipios 2020⁶⁰



Corredores de Transporte Metropolitano entre el Distrito Federal y el Estado de México

⁶⁰ *Ibid.*, p. 64.

REPOSICION
FALLA DE SERVIDOR
19/09/2021 10:03:00

9.1 Los combustibles alternos en autobuses de servicio público de pasajeros



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La distribución de la población en la región centro de México, las características de los municipios de la región centro en cuanto al rechazo o atracción de población, las tendencias de crecimiento demográfico, la situación de la transportación de pasajeros y carga, las características de las Vialidades del Distrito Federal, los conflictos en determinados crueros por la acción del ámbito terciario, el ámbito de influencia entre el Distrito Federal y el Estado de México, la megalopolización, la

conformación de la corona de ciudades y la ciudad - región⁶¹ son sólo algunos de los retos del futuro inmediato.

Cobrar conciencia de la urgente necesidad de buscar alternativas de transporte y de combustibles limpios para dar respuesta a una población altamente creciente y demandante nos obliga a buscar soluciones a la altura de las expectativas sociales.

El transporte público de pasajeros y sus fuentes de energía deben ser parte de la solución. El desarrollo tecnológico nos brinda la oportunidad de explorar nuevas alternativas, como son los vehículos autónomos, total o parcialmente eléctricos, que ofrecen economía energética y sustancial reducción en emisiones contaminantes. Como es el caso de los vehículos con motores de electrónica de potencia (los nuevos trolebuses), así como la utilización de combustibles alternos

⁶¹ "Se define como Megalópolis porque es un área que comprende los municipios correspondientes a las zonas metropolitanas de las capitales de los estados limítrofes al Valle de México, más la totalidad de los municipios que mantienen una relación funcional estrecha con la Ciudad de México y los que se ubican entre las zonas metropolitanas que integran la corona regional de ciudades y el Distrito Federal, además de las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal.

"En total se incluyen 189 municipios que corresponden, respectivamente, 91 al Estado de México, 16 al Estado de Morelos, 29 al Estado de Puebla, 37 al Estado de Tlaxcala y 16 al Estado de Hidalgo, además de las 16 Delegaciones del Distrito Federal.

"Esta delimitación incluye, además de los municipios que están o serán directamente afectados por el crecimiento de la Megalópolis, aquellos otros cuya localización, nivel de vulnerabilidad ante posibles desastres y características naturales ofrecen condiciones adecuadas para la expansión urbana y la estructuración megalopolitana, así como aquellos cuyas condiciones particulares indican que el poblamiento debe evitarse a toda costa.

"Se utiliza el concepto de ciudad-región para aludir a una formación de tipo megalopolitano y describir porciones del territorio, relativamente integradas entre sí y con la Ciudad Central, aún cuando por el momento no estén articulados económicamente entre sí. Este concepto no supone la continuidad física entre las distintas zonas metropolitanas que conforman la megalópolis, por el contrario, la estrategia pone un gran énfasis en la separación entre estas áreas y el mantenimiento de sus condiciones relativas de autosuficiencia.

"La corona regional abarca una proporción significativa de la región central del país, donde se han formado, a lo largo de la historia de México como país independiente, cinco zonas metropolitanas y siete núcleos urbanos aislados.

"Se identifican tres niveles de zonas metropolitanas según su grado de aglomeración; en el primero se encuentran las áreas más pobladas, esto es, México y Puebla-Tlaxcala, en el segundo, Cuernavaca y Toluca, y en el tercero, Pachuca. En el área existen también algunas formaciones metropolitanas, como la formación binodal de Cuernavaca-Cuautla, o la más compleja de Puebla, que cuenta con cuatro nodos regionales, Tlaxcala, Atlixco, Apizaco y San Martín Texmelucan y que suma a su compleja estructura su condición político-administrativa de conurbación interestatal; o bien, como la de Toluca, sumamente fragmentada, pero igualmente susceptible de conurbarse.

"Como núcleos urbanos independientes se consideran: Atlacomulco; Tepeapulco; Jilotepec-Tepeji-Tula; Tepotztlán-Huehuetoca-Zumpango; Pirámides-Nopaltepec; Texcoco y Chalco-Amécameca. El más significativo entre ellos es el de Jilotepec-Tepeji-Tula, por su población, superficie y municipios involucrados, pero los que tienen mayor interacción con el Distrito Federal son los núcleos localizados al interior del Valle de México, que tienden a formar una conurbación física, que por tanto se pueden considerar, como parte de su región metropolitana". Díaz Casillas, Francisco José. *Democracia, gobierno y administración pública*. pp. 130 a la 132. En *Administración y sustentabilidad*. Varios autores. Edit. UAM-Azcapotzalco. México, 2001.

para vehículos de combustión interna con menor emisión de contaminantes, como son el gas natural, metanol y etanol.

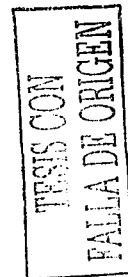
Por muchos años los vehículos a diesel han acaparado los mercados y las preferencias de los transportistas al grado de que su uso podemos considerarlo de carácter mundial, y seguramente mantendrán el liderazgo durante la siguiente década. Sin embargo, su predominio en operación y mantenimiento tenderá a disminuirse en la medida que el mercado de vehículos con combustibles alternos ofrezca mejores beneficios, además de que las normas EPA (Environmental Protection Agency) y EURO 4 han ido modificando los parámetros de medición sobre el diesel⁶² haciendo cada vez más difícil que éste pueda mantenerse en los niveles permitidos de emisión de contaminantes.

Las nuevas tendencias se están enfocando a la utilización de gas natural comprimido (GNC), de hecho una pequeña parte de la flota vehicular de microbuses, alrededor de mil unidades cuentan con equipo de GNC, y están siendo evaluados para ver los resultados que se obtengan de la explotación de estas unidades en condiciones normales de operación, así como los beneficios que se pudiesen derivar en materia ambiental. Por otro lado, la Secretaría de Transportes y Vialidad consideró conveniente aprovechar al Sistema de Transportes Eléctricos del Distrito Federal para que este organismo se encargara de probar algunos de los nuevos combustibles en unidades dedicadas o híbridas en diferentes escenarios para ir previendo el futuro del transporte de la Ciudad de México. Con esta encomienda se realizaron pruebas en 1999 y 2000 con autobuses de bicomcombustible GNC-Diesel con resultados satisfactorios. Las posibilidades de su uso en el futuro cercano en la Ciudad de México se están incrementando, primero porque el país cuenta con este recurso natural y segundo por la presencia de las primeras estaciones de servicio de GNC, tanto para vehículos particulares, como de pasajeros y carga.

También se realizaron en el STE pruebas de autobuses con motores para combustible de etanol demostrado sus ventajas. El etanol es el único combustible realmente renovable por su origen orgánico, y por lo tanto requiere de inversiones específicas para su elaboración, como fue el caso del Fideicomiso para el Desarrollo de Combustibles Limpios (etanol) que desgraciadamente se ha cancelado. El costo de este combustible es 35% más caro que la gasolina y la tecnología por el momento tiene un valor de dos veces mayor al de un motor diesel, sin embargo es una fuente de energía con un gran potencial futuro.

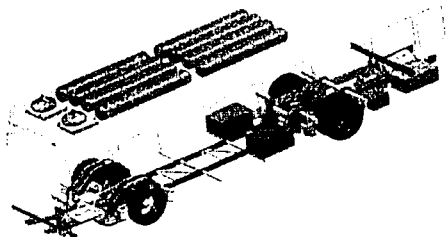
El más ambicioso de los proyectos en materia de combustibles alternos es la aplicación de la tecnología de celdas de combustible que utilizan hidrógeno combinado con oxígeno del aire para generar electricidad y operar como vehículos eléctricos autónomos. Como subproducto de la fusión del hidrógeno con el oxígeno, sólo se emite vapor de agua por el tubo de escape. Esto quiere decir que

⁶² Si bien el diesel de bajo contenido de azufre ya se ha producido, no se encuentra disponible en forma generalizada aunque se prevé que pudiese esto suceder a finales del 2006.



estos motores son cero emisión de contaminantes. Esta tecnología se vislumbra como una alternativa para solucionar el problema de la contaminación ambiental en las grandes ciudades. Sus sistemas de celdas de combustible y propulsión eléctrica han demostrado ser altamente eficientes, tanto a altas como a bajas velocidades, en comparación con motores diesel.

Esta característica, aunada a su elevada eficiencia de conversión de energía, lo hace fuertes candidatos para ser utilizados en la transportación pública de pasajeros. Sin embargo, su utilización está en fase todavía experimental y sólo hay unas cuantas unidades en todo el mundo y su costo por unidad supera el un millón de dólares lo que la hace incosteable por el momento. Sin embargo, una vez que se libere la producción de la tecnología podría estar disponible en 250 mil dólares por unidad. O sea 50 mil más caros que un trolebús de la serie 9000.



Esquema de Autobús de Celdas de Combustible
Daimler Chrysler

Al término de la administración de la Licenciada Rosario Robles se había concretado el *Proyecto de demostración de autobuses de celdas de combustible y sistema asociado para el suministro de hidrógeno en la Ciudad de México* entre el Gobierno del Distrito Federal, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo y el Global Environmental Facility (GEF)

para la fabricación parcial en México de 10 autobuses de piso bajo impulsados con celdas de hidrógeno. El GEF aportaría a fondo perdido 12.5 millones de dólares americanos para la adquisición de los autobuses y la adecuación de las instalaciones de recarga de hidrógeno. Por su parte, el STE aportaría 9 millones de dólares americanos distribuidos en cinco años, destinados para cubrir las actividades normales de la empresa (gastos de operación y mantenimiento de las unidades). A la fecha no se tienen noticias si se le dio continuidad al proyecto o el grado de avance en la fabricación de los autobuses. Esta decisión colocaría a México en una ventaja técnica y tecnológica muy importante en la materia a nivel mundial, pues estaría entre los primeros diez países en el mundo en probar, en condiciones de operación, la más alta tecnología.

En síntesis, las posibilidades técnicas y tecnológicas que el siglo XX aporta al nuevo siglo son verdaderamente prometedoras y seguramente serán una realidad en los próximos 50 años.

TESIS COMPLETA
 FAMILIAR
 EN

9.2 Los vehículos eléctricos de transporte público de pasajeros



TEJES CON
FALLA DE ORIGEN

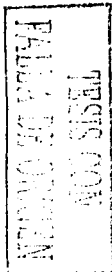
El horizonte del transporte eléctrico para la Ciudad de México y la Zona Conurbada al menos en planeación es prometedor. En la última década del siglo 20 se elaboraron importantes programas en materia del Metro, trenes ligeros y trolebuses. En 1996 se publicó el *Programa Maestro de Ferrocarriles Urbanos y Suburbanos del Área Metropolitana de la Ciudad de México*⁶³. Al año siguiente se publicó este documento bajo el título de *Plan Maestro de Transportes Eléctricos*⁶⁴, que contemplaba los Planes Maestros del Metro, Tren Ligero y Trolebuses (Ver cuadro 22).

Los objetivos generales del Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros son:

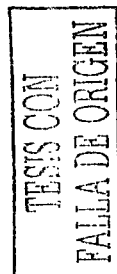
1. "Proporcionar de manera eficiente y confiable, donde la demanda lo justifique, el servicio de transporte colectivo de alta y mediana capacidades, en corredores que garanticen grandes velocidades en vías confinadas, según los lineamientos de los Programas Integrales de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y del Estado de México
2. El ámbito de cobertura de este servicio será el Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM), y deberá considerar el impacto de los flujos de viajes del resto de la Zona Metropolitana y de las ciudades vecinas de Toluca, Méx., Pachuca, Hgo., Tlaxcala, Tlax., Puebla, Pue., Cuernavaca y Cuautla, Mor., así como Querétaro, Qro.
3. Conformar una Red de Metro y Trenes Ligeros que estructure el sistema de transportación de pasajeros del Área Metropolitana
4. Obtener el mayor beneficio social posible de las inversiones, las que deberán realizarse en la forma, medida, lugar y tiempo que la dinámica poblacional y urbana requieran
5. Ofrecer, mediante la instrumentación del Plan, un servicio colectivo de transporte de pasajeros, de mediana y alta capacidades, que induzcan a la disminución del uso intensivo del transporte particular, así como también del transporte colectivo de superficie de mediana y baja capacidades, en las zonas servidas
6. Apoyar las acciones de reordenamiento de la estructura urbana y de la actividad económica en la zona, de acuerdo a los planes y programas vigentes y a los acuerdos establecidos con autoridades de desarrollo urbano del Distrito Federal y del Estado de México

⁶³ Departamento del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad. Sistema de Transporte Colectivo Metro. *Programa Maestro de Ferrocarriles Urbanos y Suburbanos del Área Metropolitana de la Ciudad de México*. Memoria Descriptiva. Tercera Revisión 1996.

⁶⁴ Secretaría de Transportes y Vialidad. Sistema de Transporte Colectivo. Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. *Plan Maestro de Transportes Eléctricos. Área Metropolitana de la Ciudad de México*. 1997.



7. Incrementar las opciones de transporte de las personas dentro del AMCM
8. Coadyuvar en los programas ecológicos que se implementen, por parte de las autoridades competentes, en el Valle de México
9. Proponer las soluciones técnicas y operativas más confiables y económicas a fin de ser aplicadas en los diferentes corredores de transporte que sean seleccionados
10. Ser el instrumento para prever la infraestructura urbana, que facilite la sustitución de los transportes de superficie en los corredores cuya demanda futura estimada, requiera del servicio de una línea de Metro o Tren Ligero⁶⁵.



El Objetivo Particular del Metro es:

- Proporcionar cobertura en zonas y corredores con alto volumen de viajes, y mejorando los niveles de servicio de los sistemas de superficie, así como constituirse en el eje de los sistemas de transporte metropolitano de pasajeros.

El Objetivo Particular del Tren Ligero es:

- Proporcionar cobertura en zonas y corredores cuya demanda lo justifiquen, mejorando el nivel de servicio de los sistemas de superficie. Su red auxiliará en la estructuración del transporte metropolitano de pasajeros.

El Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros tiene contemplada una red de 482.95 Km. al 2020. El incremento de 294.28 Km. (nuevas líneas y ampliaciones); 115.14 Km. de metro con rueda neumática (líneas 4 a 13, y B); 52.63 Km. de metro con rueda metálica (líneas C y D); y 126.52 Km. de tren ligero (nueve líneas nuevas) con una captación total de 12.8 millones de pasajeros/día

En materia de transportación de pasajeros el siguiente cuadro ilustra la estimación:

⁶⁵ *Ibid.*, p. 13 y 14.

Estimación de Pasajeros del Metro Trenes Ligeros de la ZMVM (1996-2020)⁶⁶

| Número de Línea | Origen - Destino | | Longitud total | Afluencia estimada | Pasajeros/Kilómetro |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------|--------------------|---------------------|
| Metro con rueda neumática | | | | | |
| 1 | Observatorio | Pantitlán | 16 654 | 821 288 | 49 315 |
| 2 | Cuatro Caminos | Taxqueña | 20 713 | 745 602 | 35 997 |
| 3 | Indios Verdes | Cd. Universitaria | 21 278 | 505 848 | 23 773 |
| 4 | Santa Clara | Santa Anita | 14 869 | 387 048 | 26 031 |
| 5 | Tlalnepantla | Pantitlán | 20 284 | 480 459 | 23 687 |
| 6 | El Rosario | Villa Aragón | 17 049 | 420 594 | 24 670 |
| 7 | El Rosario | San Jerónimo | 22 274 | 580 787 | 26 075 |
| 8 | Acoxta | Indios Verdes | 27 093 | 1 289 468 | 47 594 |
| 9 | Observatorio | Pantitlán | 14 493 | 426 714 | 29 443 |
| 10 | E. Guzmán | Cuicuilco | 18 640 | 577 668 | 30 991 |
| 11 | Santa Mónica | Bellas Artes | 19 965 | 383 511 | 19 209 |
| 12 | Const. de 1917 | Santa Lucía | 16 622 | 626 439 | 37 687 |
| 13 | Parque Naucalli | San Lázaro | 17 485 | 274 359 | 15 691 |
| L-B | Cd. Azteca | Hipódromo | 27 736 | 788 168 | 28 417 |
| Metro con rueda metálica | | | | | |
| L-A | Pantitlán | La Paz | 14 649 | 851 830 | 58 149 |
| L-C | C. Izcalli | El Rosario | 24 900 | 344 283 | 13 827 |
| L-D | Santa Clara | O. Agua/Coacalco | 27 725 | 291 177 | 10 502 |
| Tren ligero | | | | | |
| T-01 | Taxqueña | Embarcadero | 14 005 | 150 469 | 10 744 |
| T-02 | Const. de 1917 | Chalco | 23 840 | 552 351 | 23 169 |
| T-03 | Villa Aragón | Emisora | 16 760 | 482 684 | 28 800 |
| T-04 | Olivar del Conde | Ejercito Constitucionalista | 17 130 | 416 586 | 24 319 |
| T-05 | Pantitlán | Degollado | 14 550 | 361 637 | 24 855 |
| T-06 | Pantitlán | Estadio Neza 86 | 10 560 | 253 793 | 24 033 |
| T-07 | Atizapán | Rosario | 9 985 | 248 443 | 24 882 |
| T-08 | Estadio Méx. 68 | Emisora | 13 380 | 229 289 | 17 137 |
| T-09 | Ejercito Constitucionalista | Estadio Neza 86 | 9 205 | 216 969 | 23 571 |
| T-10 | Pirámides | C. Azteca | 11 105 | 82 080 | 7 391 |
| TOTAL | | | 482 949 | 12 789 544 | 26 482 |

⁶⁶ Op.Cit., Estudio integral de transporte y calidad del aire en la zona metropolitana del valle de México, p. 75.

Ampliaciones y Nuevas Líneas⁶⁷

| Línea | Tramo | Longitud (Km.) | Número de Estaciones |
|---|---|----------------|----------------------|
| 4 | Ampliación Norte: Santa Clara - Martín Carrera | 5.506 | 6 |
| 5 | Ampliación Norte: Tlalnepantla - Politécnico | 5.849 | 6 |
| 6 | Ampliación Oriente: Martín Carrera - Villa Aragón | 5.617 | 5 |
| 7 | Ampliación: Barranca del Muerto - San Jerónimo | 5.263 | 5 |
| 8 | Ampliación: Norte Indios Verdes - Garibaldi | 6.290 | 7 |
| 8 | Ampliación Sur: Switch en F. del P. y Troncoso - Calz. Acoxta | 9.307 | 8 |
| 9 | Ampliación Poniente: Observatorio - Tacubaya | 1.459 | 1 |
| 10 | Eulalia Guzmán - Cuicuilco | 18.640 | 21 |
| 11 | Santa Mónica - Bellas Artes | 19.965 | 21 |
| 12 | Santa Lucía - Switch Calz. Ermita Iztapalapa | 12.305 | 11 |
| 13 | Parque Naucalli - San Lázaro | 17.485 | 8 |
| B | Ampliación Poniente Hipódromo - Buenavista | 7.458 | 8 |
| Total de ampliaciones y nuevas líneas de metro con rueda neumática | | | 115.144 |
| C | Cuautitlán Izcalli - El Rosario | 24.900 | 18 |
| D | Coacalco - Ojo de Agua - Santa Clara | 27.725 | 24 |
| Total de nuevas líneas de metro con rueda metálica | | | 52.625 |
| T-2 | Constitución de 1917 - Chalco | 23.840 | 24 |
| T-3 | Villa Aragón - Emisora | 16.760 | 21 |
| T-4 | Olivar del Conde - Ejército Constitucionalista | 17.130 | 17 |
| T-5 | Pantitlán - Degollado | 14.550 | 23 |
| T-6 | Pantitlán - Estadio Neza 86 | 10.560 | 11 |
| T-7 | Atizapán - El Rosario | 9.985 | 10 |
| T-8 | Estadio México 68 - Emisora | 13.380 | 14 |
| T-9 | Ejército Constitucionalista - Estadio Neza 86 | 9.205 | 15 |
| T-10 | Pirámides - Ciudad Azteca | 11.105 | 10 |
| Total de nuevas líneas de tren ligero | | | 126.515 |
| Gran Total de ampliaciones y nuevas líneas | | | 294.284 |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

A esta propuesta debemos añadir sólo para conocimiento del lector el programa de Metro del Estado de México que básicamente se refiere a:

Datos Básicos Metro Estado de México⁶⁸

| Línea | Longitud | Pas/Día | Pas/Km. |
|---|----------|---------|---------|
| LÍNEA H Chimalhuacán-Neza-Pantitlán | 23.0 km. | 750 000 | 32 609 |
| Apatlaco | 21.0 km. | 475 000 | 22 619 |
| LÍNEA I Chalco-Constitución 1917 | 16.0 km. | 800 000 | 50 000 |
| LÍNEA G Ecatepec-M. Carrera | 20.5 km. | 700 000 | 34 146 |
| LÍNEA F Ecatepec-Barrientos | 26.0 km. | 500 000 | 19 231 |

⁶⁷ *Ibid.*, p. 76.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 86.

| Línea | Longitud | Pas/Día | Pas/Km. |
|---|------------------|------------------|---------------|
| LÍNEA D Nicolás Romero-El Rosario | 20.0 km. | 1 000 000 | 50 000 |
| LÍNEA E Cuautitlán Izcalli-El Rosario | | | |
| TOTAL | 126.5 Km. | 4 225 000 | 33 399 |

En el caso del *Plan Maestro de Trolebuses* (Ver cuadro 22) se encuentran contemplados los siguientes objetivos:

1. "Promover el uso del transporte eléctrico para contribuir a la reducción de la contaminación en la Ciudad de México
2. Estructurar la red de Transporte eléctrico, enlazando, eficaz y adecuadamente, las líneas de trolebuses con las del metro y tren ligero
3. Apoyar o complementar las acciones de reordenamiento de la estructura urbana y de la actividad económica en la Ciudad de México
4. Ser instrumento eficaz para prever la infraestructura urbana que facilite la sustitución de transporte contaminante, en los corredores en que sea factible la introducción de una línea de trolebuses
5. Obtener el mayor beneficio posible de las inversiones, al proponer su utilización en la forma, medida, lugar y tiempo, que el desarrollo poblacional y urbano lo requieran

Dar mayor utilización a los ejes viales, concebidos para preferenciar el transporte público, con rutas de trolebuses que aprovechen el equipamiento existente y la posibilidad del uso de carriles confinados en contraflujo⁶⁹.

| Línea | Origen - Destino | Captación diaria de pasajeros 2020 | Kilómetros | | |
|-------|--|------------------------------------|------------|-------|-------|
| | | | DF | E.M. | Metr. |
| TR 1 | M. Apatlaco – R. Santa Martha (Ejes 5 y 6 Sur) | 40,080 | 21.50 | | |
| TR 2 | M. La Raza – Villa Olímpica (Av. Insurgentes) | 12,770 | 39.44 | | |
| TR 3 | Defensa Nacional – M. Buenavista (Eje 1 Norte) | 16,550 | 17.10 | | |
| TR 4 | M. Mixcoac – Cerro del Judío (Av. Revolución) | 31,640 | 18.60 | | |
| TR 5 | M. Constitución de 1917 – Chalco (Calz. E. Iztapalapa) | 4,500 | 26.73 | 20.97 | 47.70 |
| TR 6 | M. Morelos – M. Taxqueña (Eje 1 Oriente) | 19,600 | 22.95 | | |
| TR 7 | M. Santa Anita – Villa Coapa (Eje 2 Oriente) | 32,310 | 26.70 | | |
| TR 8 | M. Balderas – M. San Juan (Fray Servando Teresa de Mier) | 15,060 | 22.26 | | |
| TR 9 | M. El Rosario – M. Villa Aragón (Eje 5 Norte) | 10,040 | 26.32 | | |

⁶⁹ Op. Cit., *Plan Maestro de Transportes Eléctricos*. p. 9.

TESIS COM
 FALTA DE OBJETOS

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal

585

| Línea | Origen - Destino | Captación diaria de pasajeros 2020 | Kilómetros | | |
|-------|---|------------------------------------|------------|--------|--------|
| | | | DF | E.M. | Metr. |
| TR 10 | M. Santa Anita – M. Ermita (Av. Plutarco Elías Calles) | 16,900 | 12.85 | | |
| TR 11 | M. La Viga – Ejercito Constitucionalista (Av. F.C. de Río Frio) | 18,620 | 16.34 | | |
| TR 12 | Glorieta San Jerónimo – Barrio la Concepción (Eje 10 Sur) | 6,310 | 15.40 | | |
| TR 13 | M. Taxqueña – Unidad Culhuacan (Calzada de la Virgen) | 10,830 | 10.74 | | |
| TR 14 | Picacho – Av. Tláhuac (Anillo Periférico Sur) | 27,930 | 31.56 | | |
| TR 15 | Atizapan – M. Autobuses del Norte (Eje Central) | 33,710 | 15.12 | 16.98 | 32.10 |
| TR 16 | Tlalnepantla – M. El Rosario (Av. Presidente Juárez) | 10,760 | | 12.31 | |
| TR 17 | Estadio Azteca – Barrio Nativitas (División del Norte) | 21,670 | 18.50 | | |
| TR 18 | M. Villa Aragón – Tláhuac (Periférico Oriente) | 2,750 | 34.70 | | |
| TR 19 | M. Pantitlán – Estadio Neza (Bordo de Xochiaca) | 4,150 | | 19.94 | |
| TR 20 | M. Pantitlán – M. Los Reyes (Av. Pantitlán) | 11,160 | | 27.80 | |
| TR 21 | Tlalnepantla – M. La Raza (Av. Vallejo) | 21,540 | 5.25 | 15.50 | 20.75 |
| TR 22 | Tlalnepantla – E. Río de los Remedios (Periférico Norte) | 36,490 | | 37.80 | |
| TR 23 | Central de Abastos – Estadio Neza (Carmelo Pérez) | 11,310 | 26.47 | 8.55 | 35.02 |
| TR 24 | Echegaray – M. Oceania (Eje 2 Norte) | 15,240 | 32.49 | | |
| TR 25 | Coacalco – Naucalpan (Av. Gustavo Baz) | 28,290 | | 40.22 | |
| TR 26 | M. Constitución de 1917 – Tláhuac (Av. Tláhuac) | 15,240 | 25.95 | | |
| TR 27 | M. Obrera – M. Universidad (Av. Vértiz) | 20,770 | 26.48 | | |
| TR 28 | Jardines de Cerro Gordo – M. Martín Carrera (Av. R-1) | 44,510 | 6.60 | 20.52 | 27.12 |
| TR 29 | Central de Abastos Ecatepec – E. Ciudad Azteca (Av. Central) | 8,750 | | 25.02 | |
| TR 30 | Coacalco – Calzada de la Viga (Ecatepec) (Av. López Portillo) | 7,940 | | 33.45 | |
| TR 32 | M. Tacuba – M. Coyoacán (Ejes 2 y 3 Poniente) | 45,330 | 23.50 | | |
| TR 33 | M. Impulsora – M. Morelos Loreto Fabela – Oceania) | 38,050 | 23.32 | | |
| Total | | 640,800 | 546.87 | 279.06 | 162.69 |

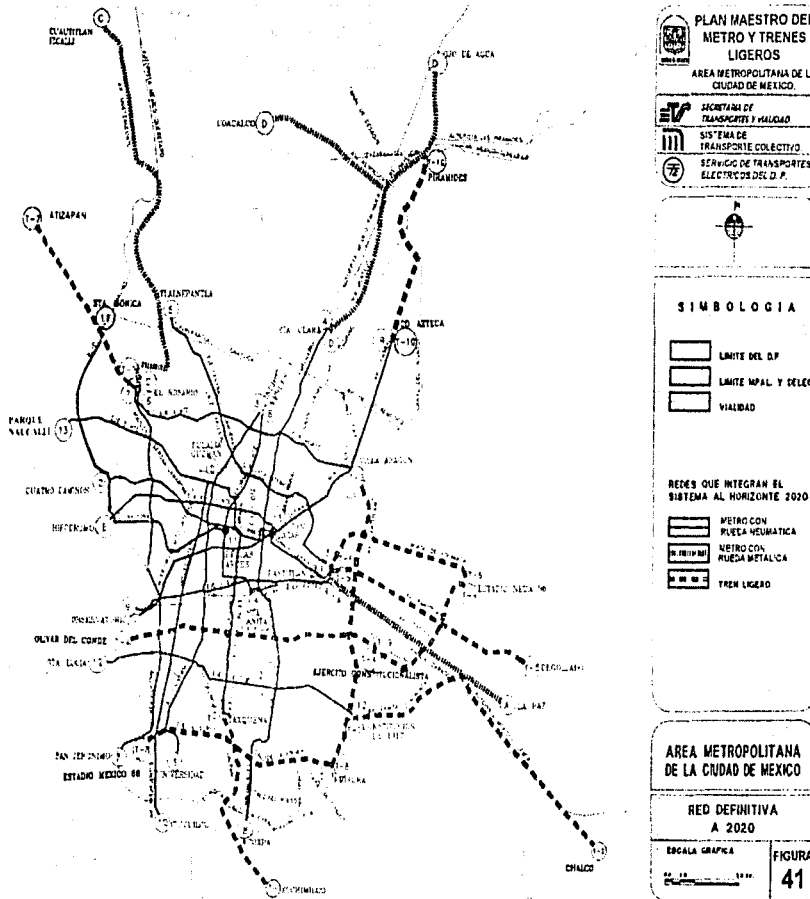
TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Quedo claro que una vez tomadas las decisiones para dar marcha hacia adelante a los proyectos éstos deberán ser revisados y sometidos a consulta pública. Entendida ésta dentro de una democracia como una forma de medición del interés ciudadano sobre la aplicación de un programa. Enfatizo en este punto, ya que a veces el interés individual o de grupos no representativos de la mayoría frenan un proyecto de beneficio colectivo, tal es el caso del Ecotren⁷⁰ que desde 1994 a la

⁷⁰ Declaratoria pública de necesidad para un nuevo servicio público de transporte urbano de pasajeros, a través de un sistema de tren, preferentemente elevado entre el Distrito Federal y el Estado de México. Diario Oficial del 4 de noviembre de 1992. Coordinación General de Transporte. Fallo de la licitación pública internacional para la concesión (BOT) del proyecto, construcción, equipamiento, operación y explotación comercial de una línea de servicio público de transporte

fecha no se ha podido decidir cuál es su futuro, a pesar de que en mayo de 1999 se publicó un convenio para la reactivación y adecuación del Comité Metropolitano para normar, supervisar y vigilar la concesión del tren elevado⁷¹.

TESIS CON
 FALTA DE CUBRIR



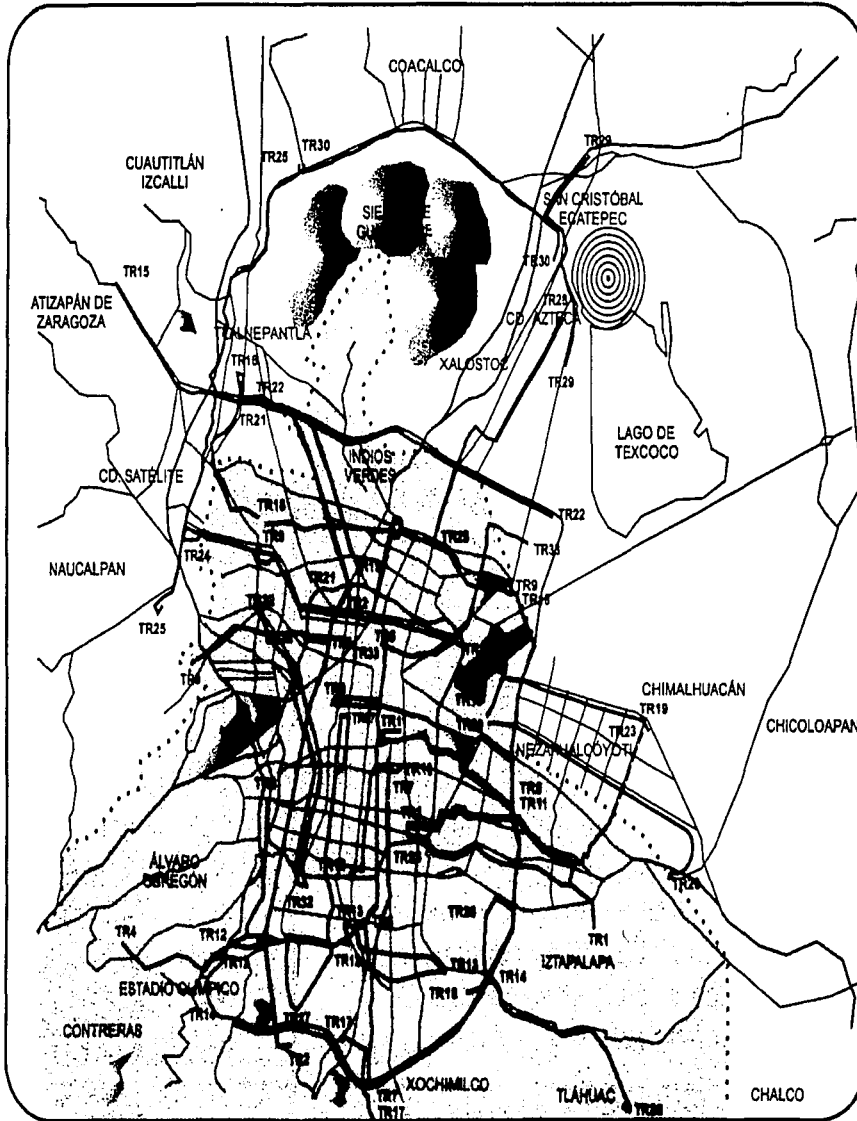
Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros. P. 55.

urbano de pasajeros en tren eléctrico, preferentemente elevado, que comunicará al Municipio de Tlalneptan, en el Estado de México, con la Delegación Cuauhtémoc, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 14 de febrero de 1994.

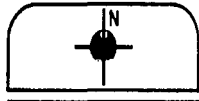
⁷¹ Convenio de coordinación para la reactivación y adecuación del Comité Metropolitano, para normar, supervisar y vigilar la concesión de un servicio público de transporte urbano de pasajeros a través de un sistema de tren eléctrico preferentemente elevado entre el Distrito Federal y el Estado de México. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de mayo de 1999.

CUARTA PARTE: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
El Transporte Público de Pasajeros sin Itinerario fijo en el Distrito Federal

587



PLAN MAESTRO DE TROLEBUSES
SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD
Servicio de Transportes Eléctricos del D. F.



SIMBOLOGÍA

- Líneas propuestas en operación
- - - Líneas a construir en esta etapa

ÁREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

RED DE TROLEBUSES

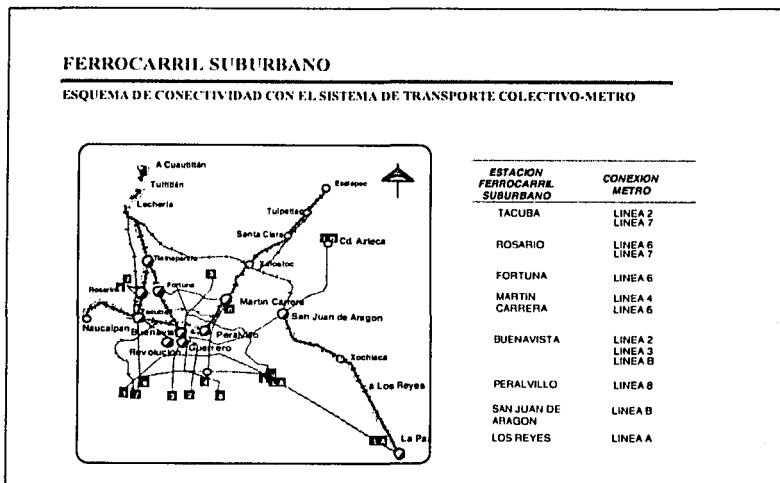
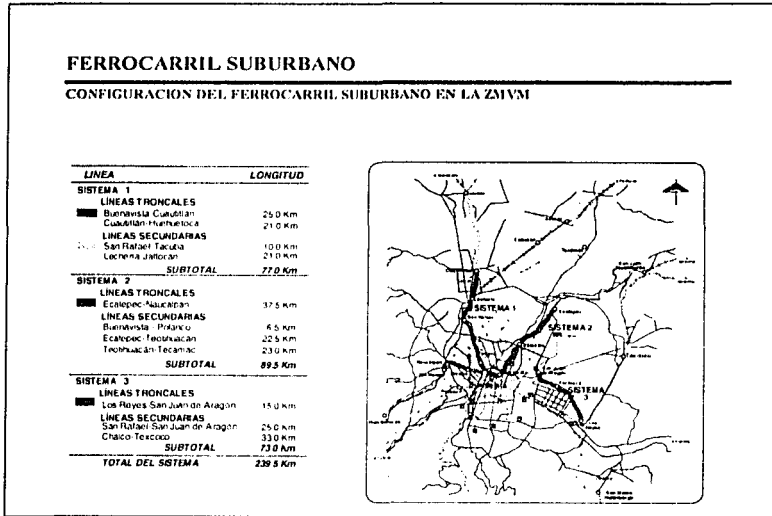
| | |
|----------|-------------|
| AÑO 2009 | FIGURA 8-27 |
|----------|-------------|

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

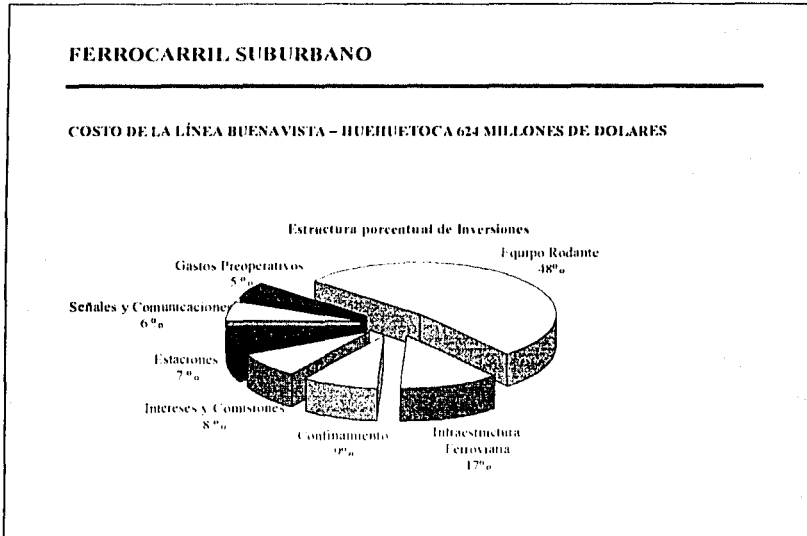
Plan maestro de trolebuses. p .41.

Por último, el proyecto del ferrocarril suburbano en la ZMVM está diseñado para que sea instrumentado mediante un proyecto conformado de tres sistemas distintos, cada uno con una línea troncal y líneas de menor densidad que actúen como alimentadoras de la troncal. La primera etapa contempla iniciar el proyecto con la Línea Troncal Buenavista-Huehuetoca con una extensión de 240 kilómetros y con posibilidades de trasladar 148 millones de pasajeros al año.

TESIS CON
 FALTA DE CUBRIR



El monto estimado de la inversión total para la puesta en marcha y operación de la Línea Buenavista-Huehuetoca, incluyendo gastos preoperativos, intereses y comisiones, asciende aproximadamente a los 624 millones de dólares. Los conceptos de mayor monto corresponden al equipo rodante, la infraestructura ferroviaria y el confinamiento de la vía.



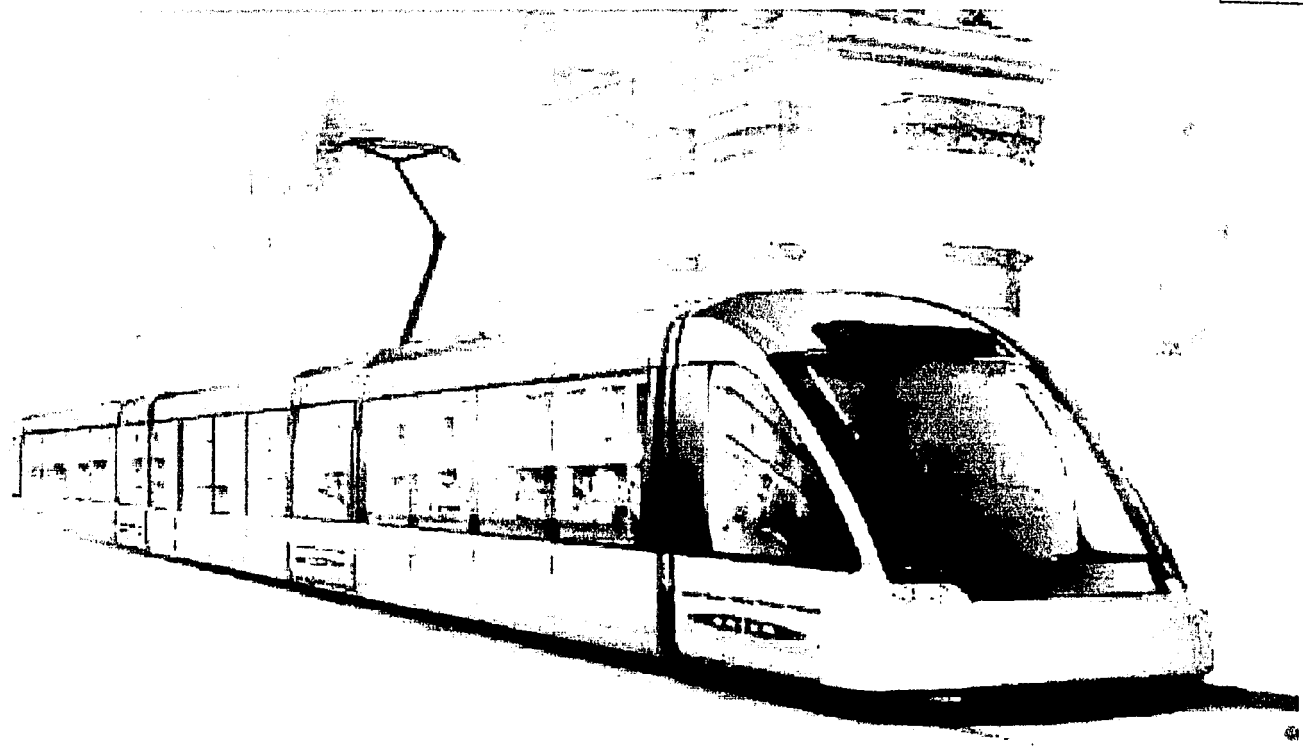
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Finalmente, lo preocupante es que a toda esta planeación le suceda lo de siempre falta de voluntad política para impulsar los proyectos, falta de interés de la comunidad por involucrarse en los mismos o falta de definiciones económicas entre entidades que pongan en juego el futuro del transporte masivo eléctrico. De cualquier forma es el momento crucial para definir lo que anteriormente habíamos señalado, el desarrollo de nuevas capacidades y fórmulas de relación que más allá de los intereses personales, partidistas y locales, municipales, estatales y federales, prevalezca el interés ciudadano por un transporte de calidad⁷².

⁷² Notas y cuadros elaborados a partir del trabajo de Corzo, Oscar. *Ferrocarril Suburbano. Transporte Público de Pasajeros en la Red Ferroviaria de la Zona Metropolitana del Valle de México.* Colegio de Ingenieros Mecánicos y Electricistas A. C. XIX Congreso Nacional Bienal, CIME-2002

Post Scriptum

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Post Sriptum

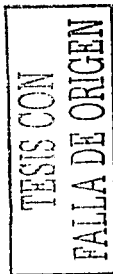
Post Scriptum

1 Vicente Fox Quesada 2000 – 2006 ¹

1.1 Andrés Manuel López Obrador 2000 – 2006 ²

En poco más de un año que tiene la actual administración se han emitido los siguientes ordenamientos en forma cronológica:

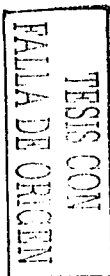
1. *Bando Informativo Número 9, sobre el combate a la circulación de taxis irregulares y la negativa de concesiones.* Página en Internet del Gobierno del Distrito Federal. 15 de diciembre del 2000. (<http://www.df.gob.mx/jefatura/bandos/bando09.html>)
2. *Acuerdo por el que se crean Comisiones Interdependenciales de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de diciembre del 2000.
3. *Decreto por el que se establecen por tiempo determinado diversas disposiciones en materia de vialidad del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de diciembre del 2000.
4. *Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de diciembre del 2000.
5. *Decreto por el que se establece por tiempo determinado la prórroga de las licencias para conducir que se indica.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de enero del 2001.
6. *Decreto que Reforma, Deroga y Adiciona el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2001.
7. *Nombramiento del C. Javier González Garza, como Director General del organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de febrero del 2001.
8. *Decreto por el que se establece por tiempo determinado diversas disposiciones respecto a los trámites de licencias y control vehicular en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de febrero del 2001.



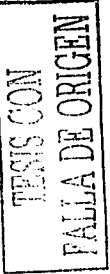
¹ *Bando solemne para dar a conocer a toda la República la declaración del Presidente Electo. Del C. Vicente Fox Quesada.* Diario Oficial del 8 de septiembre del 2000.

² *Bando para dar a conocer la declaración del Jefe de Gobierno del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de septiembre de 2000.

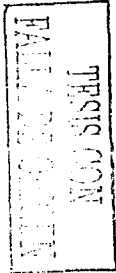
9. *Acuerdo por el que se crea el Consejo Promotor de Proyectos específicos para el desarrollo económico del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de febrero del 2001.
10. *Aviso por el que se realizan modificaciones a los manuales de operación de Revista Vehicular 2000, a los vehículos destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros, Carga y Taxi del Distrito Federal, así como el procedimiento que se deberá seguir.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de marzo del 2001.
11. *Reglas para simplificar la determinación del valor de avalúo que servirá de base para el cálculo del impuesto sobre la adquisición de vehículos automotores usados.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de marzo del 2001.
12. *Sistema de Transporte Colectivo Programa de Trabajo 2001.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de marzo del 2001.
13. *Aviso a los concesionarios y prestadores del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, por el que se dan a conocer los formatos de las estructuras de costos de operación para la recepción de sus propuestas de modificación de las tarifas.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de abril del 2001.
14. *Aviso por el que se dan a conocer los números de matrícula del Servicio de Transporte Público de Pasajeros y de Taxi que Aprobaron la Revista Vehicular del año 2000.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de abril del 2001.
15. *Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Programa Anual de Obra Pública.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de abril del 2001.
16. *Decreto relativo a la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de abril del 2001.
17. *Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Programa Anual de Obra Pública 2001.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 26 de abril del 2001.
18. *Bando Informativo Número 17, referente a la sustitución de microbuses por autobuses nuevos, modelos anteriores a 1990.* Página en Internet del Gobierno del Distrito Federal. 8 de mayo del 2001. (<http://www.df.gob.mx/jefatura/bandos/bando17.html>)



19. *Aviso por el que el Gobierno del Distrito Federal da a conocer el inicio del Programa de Sustitución de Microbuses anteriores al Modelo 1990 por Autobuses Nuevos.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de mayo de 2001.
20. *Nota aclaratoria del Sistema de Transporte Colectivo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de mayo del 2001.
21. *Acuerdo por el que se delega en el titular del Instituto del Taxi algunas de las facultades conferidas a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal en el Reglamento para el Servicio de Transporte Público de Taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio del 2001.
22. *Acuerdo por el que se instala y modifica el Consejo Asesor de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio del 2001.
23. *Manual de lineamientos técnicos de seguridad, comodidad y ambientales, para los transportes escolares que prestan el servicio en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de junio del 2001.
24. *Decreto que reforma diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2001.
25. *Decreto que adiciona diversas disposiciones al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de julio del 2001.
26. *Acuerdo por el que se crea el Comité del Sistema de Administración Ambiental de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de julio del 2001.
27. *Bases para instituir la presea "Ing. Juan Manuel Ramírez Caraza" del Sistema de Transporte Colectivo, organismo descentralizado del Gobierno del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de agosto del 2001.
28. *Programa de verificación obligatoria del primer semestre del año 2001.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de agosto del 2001.
29. *Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de agosto del 2001

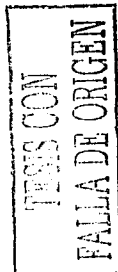


30. *Convocatoria al Programa Censo Documental 2001 (Instituto del Taxi)*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de agosto del 2001.
31. *Decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de septiembre del 2001.
32. *Manual Administrativo de la Secretaría de Transporte y Vialidad*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de septiembre del 2001.
33. *Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de septiembre del 2001.
34. *Nota aclaratoria o aviso modificatorio Sistema de Transporte Colectivo*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de septiembre del 2001.
35. *Convocatoria para la revista vehicular 2001 de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de octubre del 2001.
36. *Manual de operación de revista vehicular 2001 para los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del 2 de octubre del 2001.
37. *Manual de operación de revista vehicular 2001 para los vehículos destinados al servicio de transporte de carga en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del 2 de octubre del 2001.
38. *Convocatoria: 031 Dirección General de Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.
39. *Convocatoria: 014 Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.
40. *Convocatoria licitación pública internacional N° RTP/LPI/001/2001 Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.
41. *Convocatoria para la revista vehicular 2001 para los vehículos destinados al servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.
42. *Convocatoria múltiple RTP/PLN/022/2001 y RTP/LPN/023/2001 Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito

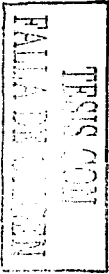


Federal del 9 de octubre del 2001.

43. *Nota aclaratoria de Red de Transporte de Pasajeros (licitación pública internacional N° RTP/LPI/001/2001).* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de octubre del 2001.
44. *Acuerdo delegatorio de facultades que suscribe el C. Director General del Instituto del Taxi del Distrito Federal, Lic. Alberto Aarón Peña Padilla por virtud del cual la jefatura de unidad departamental de liberaciones adscrita hasta esta fecha a la Dirección Operativa del Instituto, pasa a formar parte integral de la subdirección jurídica del mismo con todo el personal adscrito a dicha unidad, así como con todas sus atribuciones y facultades que le comprenden conforme a derecho.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de octubre del 2001.
45. *Decreto de reformas a la fracción XII del artículo 97 de la Ley de Transportes del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 21 de noviembre del 2001.
46. *Decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 5 de diciembre del 2001.
47. *Fe de erratas al decreto que reforma deroga y adiciona diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal Publicado el 5 de diciembre del 2001.* Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 6 de diciembre del 2001
48. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que la Secretaría de Transportes y Vialidad da a conocer el inicio de la segunda etapa de inscripción a la sustitución de microbuses modelo 1990 y anteriores por autobuses nuevos.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de diciembre del 2001.
49. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se amplía el término para realizar el trámite de revista vehicular 2001.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de diciembre del 2001.
50. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se cancela por causa de utilidad pública e interés general, en todas y en cada una de sus partes, el desarrollo e implementación del "Programa Censo Documental" del servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo, denominado Taxi, en el Distrito Federal, para conocimiento de los concesionarios de dicho servicio.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de diciembre del 2001.

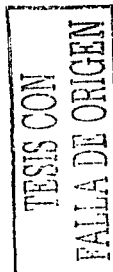


51. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Acuerdo por el que se establecen las bases para la regularización y sustitución del parque vehicular del servicio público de transporte colectivo en su modalidad de itinerario fijo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de diciembre del 2001.
52. *Aviso por el cual se da a conocer el incremento en el importe de las tarifas aplicables al servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en las modalidades del Sistema de Transporte Colectivo "Metro", del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y de la Red de Transporte de Pasajeros.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de diciembre del 2001.
53. *Acuerdo por el que se prorrogan los efectos de la resolución de carácter general por la que se condona a los concesionarios del servicio público de transporte individual de pasajeros el pago de los derechos por la vigencia anual de la concesión publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 8 de diciembre del 2001.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de enero del 2002.
54. *Nota aclaratoria del Sistema de Transporte Colectivo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de enero del 2002.
55. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se instituye y aplica la segunda fase del programa de reemplacamiento vehicular en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de enero del 2002.
56. *Administración Pública del Distrito Federal. Acuerdo por el que se establecen las reglas del concurso público nacional para el otorgamiento del permiso administrativo temporal revocable, respecto de los espacios publicitarios en los bienes del dominio público del Distrito Federal destinados al Sistema de Transporte Colectivo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de marzo del 2002.
57. *Concurso público nacional para el otorgamiento del permiso administrativo temporal revocable, respecto de los espacios publicitarios en los bienes del dominio público del Distrito Federal destinados al Sistema de Transporte Colectivo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de marzo del 2002.
58. *Programa Anual de Obra Pública, Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 26 de marzo del 2002.
59. *Administración Pública del Distrito Federal. Acuerdo por el que se autoriza a la Secretaría de Transportes y Vialidad la habilitación de un módulo de expedición de licencias y control vehicular ubicado en el interior de la Central de Abasto del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del



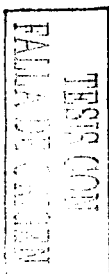
26 de marzo del 2002.

60. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso a los concesionarios y prestadores del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal por el que se dan a conocer los formatos de las estructuras de costos de operación para la recepción de sus propuestas de modificación de tarifas.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 26 de marzo del 2002.
61. *Secretaría de Finanzas. Programa general de regularización fiscal por el que se condona a los concesionarios del servicio individual de pasajeros el pago de los derechos que se indican.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de abril del 2002.
62. *Programa de trabajo 2002. Sistema de Transporte Colectivo.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de abril del 2002.
63. *Fe de erratas al decreto de reformas a la Fracción XII del artículo 97 de la Ley de Transportes del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal N° 135 de fecha 21 de noviembre del 2001, Asamblea Legislativa del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de abril del 2002.
64. *Fideicomiso para el mejoramiento de las vías de comunicación del Distrito Federal. Programa Anual de Obra Pública, 2002.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de mayo del 2002.
65. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se da a conocer el inicio de la etapa extraordinaria para concluir la revista vehicular 2001, para vehículos destinados al servicio de transporte público individual de pasajeros Taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de mayo del 2002.
66. *Aviso por el que se determinan horarios, días y lugares para la realización de los trámites de expedición, reexpedición y reposición de licencia para vehículos destinados al servicio de transporte público individual de pasajeros Taxi en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de mayo del 2002.
67. *Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de mayo del 2002.
68. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se da a conocer a los concesionarios, permisionarios, operadores y público en general el nuevo formato de licencia tarjetón para vehículos destinados al servicio de transporte público individual de pasajeros Taxi en el Distrito Federal.*



Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de junio del 2002.

69. *Secretaría de Finanzas. Programa general de regularización fiscal por el que se condona a los concesionarios del servicio público de transporte individual de pasajeros, el pago de los derechos y accesorios que se indican.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de junio del 2002.
70. Nota aclaratoria, Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de junio del 2002.
71. Convocatoria a plebiscito sobre la construcción de los segundos niveles en el Viaducto y el Periférico que se realizará el 22 de septiembre del 2002. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de junio del 2002.
72. *Jefatura de Gobierno. Declaratoria de necesidad para el otorgamiento de concesión temporal respecto de los espacios publicitarios interiores de los autobuses destinados a la prestación del servicio público de pasajeros, de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de junio del 2002.
73. *Instituto Electoral del Distrito Federal. Acuerdo del Consejo General del Instituto Electoral del Distrito Federal, por el cual se establecen, en lo conducente, las reglas señaladas para las campañas que se lleven a cabo para promover la aprobación o rechazo de la obra materia del plebiscito que se celebrará el 22 de septiembre de 2002.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de julio del 2002.
74. *Secretaría de Transportes y Vialidad. A los concesionarios o permisionarios de servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxi", para que se inscriban al programa para el financiamiento de la sustitución de los vehículos modelo 1992 y de años anteriores, que proporcionan el servicio de transporte público individual de pasajeros "Taxi", en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de agosto del 2002.
75. *Aviso por el cual se expide el programa para el financiamiento de la sustitución de los vehículos 1992 y años anteriores, que proporcionan el servicio de transporte público individual de pasajeros "Taxi", en el Distrito Federal.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de agosto del 2002.
76. *Aviso por el que la Secretaría de Transportes y Vialidad dispone que los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público individual de pasajeros "Taxi" realicen la sustitución de los vehículos que se destinan a dicho servicio, modelos 1992 y de años anteriores.* Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de agosto del 2002.
77. *Instituto Electoral del Distrito Federal. Nota: "Convocatoria a plebiscito*



sobre la construcción de los segundos pisos en el Viaducto y el Periférico, que se realizará el 22 de septiembre del 2002, modificada y publicada por el Instituto Electoral del Distrito Federal, en cumplimiento a lo ordenado en el punto resolutivo Quinto de la sentencia del Tribunal Electoral del Distrito Federal, recaída en los expedientes identificados con las claves TEDF-REA-014/2002 y acumulados TEDF-REA-015/2002, TEDF-REA-016/2002 y TEDF-REA-017/2002, de fecha treinta y uno de julio del dos mil dos". Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de agosto del 2002.

78. *Punto de acuerdo en relación con los Bandos que ha expedido el Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de septiembre del 2002.*
79. *Aviso por el que la Secretaría de Transportes y Vialidad dispone la obligación de que los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público colectivo de pasajeros concesionado realicen la sustitución de los vehículos que se destinan a dicho servicio, modelos 1992 y anteriores. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
80. *A los concesionarios o permisionarios del servicio para que se inscriban a la tercera etapa del programa de sustitución de microbuses por autobuses nuevos de transporte colectivo de pasajeros concesionado en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
81. *Aviso por el que la Secretaría de Transportes y Vialidad da a conocer el inicio de la tercera etapa del programa de sustitución de microbuses por autobuses nuevos de transporte colectivo de pasajeros concesionado en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
82. *Aviso para la revista vehicular 2002 de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
83. *Convocatoria para la revista vehicular 2002 de vehículos destinados al servicio de transporte de carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
84. *Manual de operación de revista vehicular 2002 para los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
85. *Anexo del Manual de Operación de Revista 2002. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de octubre del 2002.*
86. *Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso por el que se determina la*

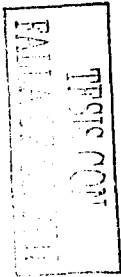
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cromática oficial, rótulos y medios de identificación que deberán aplicarse en los vehículos con que se presta el servicio de transporte público individual de pasajeros "Taxi" en el Distrito Federal, en la modalidad de "Taxi Libre". Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de octubre del 2002.

87. *Programa emergente de limpieza de los depósitos vehiculares. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de octubre del 2002.*

Aunque resulta demasiado prematuro adelantar juicios sobre el transporte público de pasajeros en sus distintas modalidades durante estos dos años de gestión, sí podemos señalar algunas preocupaciones:

1. Se evidenció durante el primer año la falta de conocimiento de las distintas autoridades encargadas del transporte, lo que, en opinión del sector, frenó los avances en la materia.
2. La capacitación considerada obligatoria en la Ley de Transporte hasta el momento ha brillado por su ausencia.
3. El primer año de gobierno del Sector Transporte estuvo empañado por varios accidentes que sufrió el tren ligero, que terminó con el fallecimiento de una persona. Lo que más llama la atención es que a lo largo de la historia del transporte, la autoridad jamás había suspendido la prestación de un servicio público tan importante para revisar supuestamente las medidas de seguridad. En el siglo pasado, la suspensión del servicio público provocó que el gobierno interviniera a la empresa de tranvías; los paros de transportistas obligaron a la autoridad a tomar decisiones drásticas que desencadenaron la liquidación del Pulpo Camionero y garantizaron la prestación del servicio. El accidente de choque de trenes en la línea 2 del Metro no fue motivo suficiente para suspender el servicio y, mucho menos con la declaración de quiebra de la R-100, se dejó de prestar el servicio.
4. Otra situación que llama poderosamente la atención es el cierre de una unidad administrativa, como lo es el Instituto del Taxi, para realizar una auditoría por las corruptelas de las autoridades. Si bien es digno de reconocer que el gobierno actual está pendiente de que los servidores públicos realicen sus tareas de manera proba y honesta, también resulta increíble que se deje por tiempo indefinido sin gobierno a un sector de transporte que tiene entre sus responsabilidades más de 105 mil taxis con los que cuenta la ciudad.
5. Existe nueva Ley de Transporte y reformas a la administración de la Secretaría, o sea, estamos ante la necesidad de realizar nuevos reglamentos, lo que está provocando en la administración sobre cargas de trabajo que, como siempre, repercuten en el atraso de la atención de los



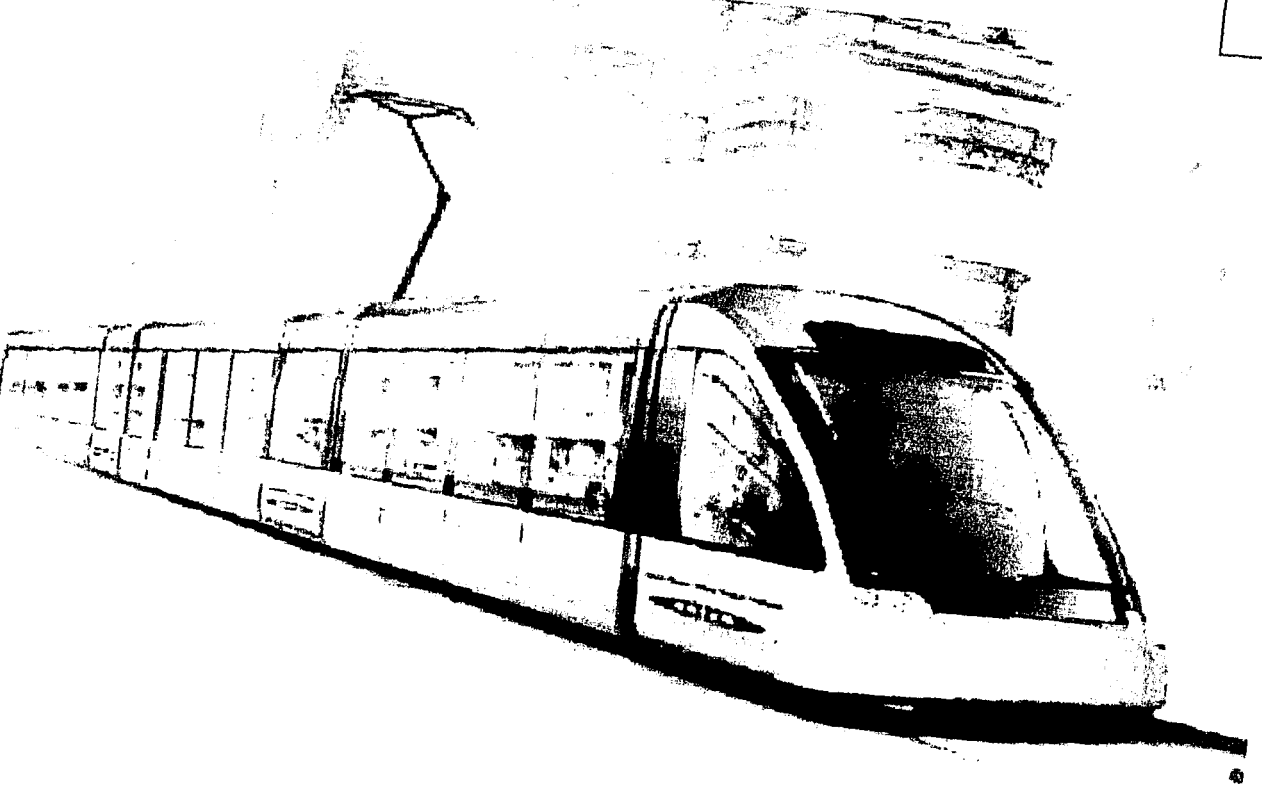
temas centrales. No es que no sean conveniente las reformas, pero esta institución de gobierno no ha tenido reposo desde 1995 y los rezagos se siguen acumulando en perjuicio de los transportistas y de la ciudadanía en general.

Aunque podríamos ahondar en algunos otros temas, no lo vamos a hacer por estar más allá de los fines de esta investigación. Sin embargo, estos primeros apuntamientos por sí mismo pueden considerarse puntos de partida de nuevas investigaciones que coadyuven a comprender los nuevos retos que el transporte público de pasajeros en la Ciudad de México está teniendo en este nuevo siglo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

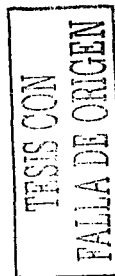
Conclusiones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Conclusiones

CONCLUSIONES



Después de haber incursionado en el estudio del transporte público de pasajeros con y sin itinerario fijo, y en las empresas de transporte públicas y privadas del Distrito Federal, presento una serie de reflexiones que como producto de esta investigación debemos recalcar porque en éstas se encuentra la explicación de parte de sus compromisos o deficiencias. Son estas últimas reflexiones las que considero pudiesen ser las más importantes, por ayudar a comprender el complejo estado de la administración pública del transporte de pasajeros en el Distrito Federal, sus fortalezas y debilidades.

Asimismo, considero valioso resaltar algunos aspectos que coadyuven a la comprensión de su esencia y las tendencias que desde sus orígenes nos han acompañado, con el único ánimo de que puedan servir de base para investigaciones, así como para el desarrollo de nuevas e imaginativas soluciones que permitan a la administración pública local, federal, estatal y metropolitana ponerse a la altura de los nuevos requerimientos sociales, culturales, políticos, administrativos, técnicos y tecnológicos que este vigoroso sector reclama.

1.- En el Valle de México la forma de transporte acuática se mantuvo en operación durante el tiempo de la dominación española por así convenir a los intereses de los españoles. La explotación de los indígenas para la conducción de las canoas, al tiempo que con la introducción de los carromatos y los caballos, se facilitó el abasto de materiales de construcción para la ciudad y sus habitantes, permitiendo el surtimiento de bastimentos y vituallas para la población novohispana. Además de lo anterior, el uso de las canoas y pequeños barcos fue de gran utilidad en las frecuentes inundaciones que la capital sufría por las características geográficas de la zona.

2.- La llegada de los españoles modificó estructuralmente la vida de la metrópoli en materia de transporte; como ya se mencionó, se agregó el uso de mulas y caballos y se introdujeron los carromatos y carruajes, diversificando de manera importante la forma de transportación hasta entonces conocida. Los grandes beneficiarios de esta política fueron los españoles, algunos europeos y los miembros de la iglesia católica, quienes aprovecharon, entre otras cosas, el régimen de encomiendas para sumar, junto a las bestias traídas de la península, a los pueblos indígenas para usarlos como transporte de carga con los consabidos daños a la población nativa. Claro está que estas arbitrariedades se deben sumar a otras muchas que se cometieron con los indígenas no sólo durante la encomienda, sino también para los obrajes en las minas, las obras públicas y los servicios personales.

3.- La decisión de los españoles de construir su nueva ciudad sobre las ruinas del Imperio Azteca provocó la necesidad de realizar grandes obras hidráulicas, como el canal de Huehuetoca, para sacar las aguas e ir desecando grandes extensiones

de tierra para la construcción de nuevas casas, calles, puentes, etcétera. Esta labor, iniciada en el Virreinato y concluida en el siglo XX, acabó para siempre con la posibilidad de la comunicación por vía acuática, canceló la probabilidad de una Venecia Mexicana y de un modo de transporte tan útil como en muchas ciudades del mundo.

4.- El transporte de pasajeros en vehículos es una importante innovación. El gremio de carroceros es el impulsor de su creación, fabricación y reparación de los carros que durante el Virreinato ofrecerían importantes servicios en materia de pasajeros y carga, sin menospreciar las importaciones que para este efecto se autorizaron a favor de la nobleza y el clero.

5.- Los grandes esfuerzos de algunos de los gobiernos virreinales de la ciudad permitieron la construcción y arreglo de calles, puentes y acequias, mantenidas medianamente en buen estado. Parte de los recursos para realizar estas obras se obtuvieron de las multas de policía y buen gobierno sobre aquellos individuos que con sus pesados cargamentos destrozaban las calles y su equipamiento; otros recursos fueron programados desde la hacienda. La construcción correspondió a los indígenas y presos. Sin estos esfuerzos hubiese sido inútil la prosperidad de los coches.

6.- Entre 1521 y 1793 la autoridad virreinal tuvo poca intervención en la materia, se dejaba en manos del gremio de carroceros y de los particulares la contratación de servicios de transporte dentro y fuera de los límites de la ciudad. Es difícil saber a qué grado era el abuso que se cometía en esta forma de operación, sin embargo, el éxito de los coches de providencia deja ver claramente la insatisfacción generalizada por esta forma de contratación.

7.- Debemos al editor de la Gazeta de México, Manuel Valdés, el primer Reglamento de Coches de Providencia, del 6 de agosto de 1793, y al segundo Conde de Revillagigedo su gran capacidad política y visión de futuro para aceptar e impulsar este ordenamiento y servicio público. Revillagigedo hace honor a su bien ganada fama de estadista al concesionar por primera vez a un particular la explotación del servicio público de pasajeros. No cabe duda que su formación ilustrada lo hace actuar con gran acierto. Con el reglamento de 1793 nace en México el transporte público de pasajeros y se sientan las bases para su posterior desarrollo en el México Independiente.

8.- Los méritos de Valdés se basan en aprovechar sus vastos conocimientos como editor y periodista; conocedor, por su profesión, de este establecimiento en Francia, que además fue el modelo del reglamento de coches madrileño de 1792. Este último, revisado por Valdés a sugerencia expresa del Virrey, y adecuado a nuestra realidad. Además de lo anterior, su aplicación, como ya lo dijimos, evidenció los grandes problemas del transporte de la capital que estaban ocultos en las casas de alquiladurías; al establecer por primera vez con claridad las reglas sobre el costo del pasaje; el estado físico que deben guardar los vehículos para

TESIS COM
 FALTA DE CUBIERTA

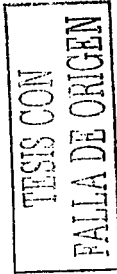
estar en condiciones de ofrecer un buen servicio; la importancia de que quienes conducen un coche de alquiler deben presentarse aseados, respetuosos de sus clientes y ajenos a los vicios; sus aportaciones para controlar el costo del pasaje, evitar el abuso de los cocheros para el usuario y el fraude al rentista, todo a través de exigir el boleto de viaje; el banderín de identificación de los carros en servicio; no llevar acompañante; en fin, su capacidad letrada y visionaria para saber reconocer el sentido de la prestación de un servicio público con responsabilidad.

9.- El reglamento de Valdés constituye el parte aguas al introducir una nueva modalidad y forma de operación del transporte. Sienta las bases mediante las cuales se formularon en los años siguientes los nuevos ordenamientos. Los grandes vicios del transporte de pasajeros, que actualmente persisten, fueron identificados con enorme claridad desde este primer ordenamiento. No son menos sorprendentes sus propuestas posteriores para arreglar el establecimiento, pero la negligencia administrativa y la conveniencia gremial distorsionada no contribuyeron a alcanzar a dimensionar la visión de su creador, quedando él mismo envuelto en esta contradicción al perder el apoyo político que tuvo de forma inicial.

10.- No es menos importante la segunda concesión realizada al amparo del reglamento de 1802. La experiencia acumulada en los años en que la prestación del servicio estuvo en manos de Valdés permitió adelantar el conocimiento de los problemas del transporte, como el fenómeno del pirataje, los arrimados, los viajeros en la "tablita", hoy llamados viajeros de "palomita", los cocheros viciosos y embaucadores, los fraudes con el cobro de pasaje y los robos en la cuenta de los viajes realizados, entre otros.

11.- Esta segunda concesión evidenció el gran negocio de la transportación de personas y el interés creciente del gremio por participar de manera exclusiva en la explotación del servicio. Bannanelli es un conocedor profundo del medio y encuentra la oportunidad de ofrecer una cantidad anual para garantizar el privilegio; sabedor de que aún castigando la tarifa y logrando la exención de impuestos, el negocio es rentable. El despertar empresarial sobre el usufructo de un servicio público y la reforma administrativa borbónica se conjugan imprimiendo un impulso hasta entonces no conocido. El transporte de pasajeros es una buena muestra de las nuevas tareas administrativas que el Estado español asume para gobernar sus dominios.

12.- En 1812, el transporte público de pasajeros adquiere nuevos bríos, la sociedad y el Estado español están más abiertas y conscientes de su potencial, por lo que no resulta del todo sorprendente el interés que se genera en otros individuos para incursionar e invertir en un área de trabajo vedada para los no versados en la materia, quizás impulsados de alguna manera por el proyecto de Valdés, que como sabemos, no era miembro del gremio de carroceros y por la creciente incursión de nuevos inversionistas en el transporte de la capital. Queda



claro que para Bannaneli y el gremio de carroceros, con esta apertura, se puso en peligro su fuente monopólica de trabajo.

13.- El reglamento de 1812 en el Virreinato es la coronación de 20 años de ejercicio ilustrado de una profesión y, por lo tanto, de una mayor intervención del Estado en su regulación. Con este reglamento se da paso al surgimiento del administrador del ramo como consecuencia natural de la intervención del Estado español en esta actividad y la complejidad que su desarrollo ha tenido en estos años.

14.- La mayor contribución del reglamento de 1812 es la sujeción por primera vez de la tarifa a la decisión única de la autoridad, porque recordemos que en el reglamento de Valdés él es quien propone la tarifa, y por su parte Bannaneli, para asegurar ser el segundo concesionario, sostiene en su petición la tarifa en los mismos términos que la propuso Valdés, y en este reglamento es la Junta de Policía, en su calidad de autoridad, la que determina la tarifa independientemente que ésta se inclina por que se mantenga en los mismos términos que en el pasado.

15.- La última contribución para regular el transporte de pasajeros se llevaría a cabo en 1815, cuando se grava internamente el uso de los coches en todo el Virreinato. Inaugurándose con este hecho lo que en el presente es equivalente a la tenencia y uso de automóviles. Por lo que podemos señalar, sin temor a equivocarnos, que las bases y los vicios del transporte público de pasajeros de la Ciudad de México tienen sus orígenes en el Siglo XVIII, durante la dinastía de los Borbones. Su organización y funcionamiento como servicio público es el legado virreinal al Estado Mexicano Independiente.

16.- El siglo XIX se caracterizó por grandes luchas ideológicas y materiales para construir una nación. El tutelaje español durante trescientos años había moldeado una sociedad sumamente dependiente, agudizada tras el excesivo centralismo de las reformas borbónicas. En los primeros años del Siglo XIX nadie hablaba de separarse de la Corona. Son los acontecimientos históricos provocados por la ilustración y la terrible decadencia del Imperio español los que abrirían los ojos de esta sociedad aletargada. El movimiento de Independencia, si bien fue el punto de arranque para la manifestación del enorme descontento provocado por la desigualdad social, no lograba desprenderse totalmente de la figura paternalista de la monarquía española.

17.- Los grandes problemas económicos y políticos en los que la corona estaba sumida y la enorme desconfianza que existía sobre los peninsulares fueron motivos suficientes para que se encendiera la mecha que modificó el destino, el rumbo y el manejo de tan rico y vasto territorio. Aunado a lo anterior, estaba la suma diacrónica de las luchas ideológicas internas de todas las facciones sociales representadas por los españoles peninsulares, la iglesia, el ejército y los criollos, quienes veían con preocupación o esperanza el futuro de la Colonia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

18.- Las fuerzas retrógradas hicieron cuanto pudieron por evitar lo inevitable. Los criollos vieron en este movimiento la salida a su ya desesperante situación, exacerbando los ánimos de quienes de manera natural podían ser sus aliados, o sea, las clases inferiores, que habían soportado durante cientos de años el maltrato y vejación de los altivos españoles peninsulares. La suma de fuerzas finalmente dio el triunfo a los movimientos independentistas sumiendo a la nación en la esperanza, pero también en el caos y la anarquía.

19.- En las primeras décadas de la vida independiente, pese al optimismo casi ciego que de todos los sectores sentían y expresaban, la falta de definición política, las ambiciones personales, los proyectos inconclusos y las ideas disímolas llevaron al país a una lucha de facciones, cuartelazos, asonadas, pronunciamientos, planes, con frecuentes cambios del poder público e intervenciones extranjeras armadas, que lejos de beneficiar al país fueron mermando la estructura productiva nacional que desde luego se extendió a los caminos, puentes, transportes y comunicaciones.

20.- Pero ¿qué podía hacer un país que durante tantos años había sufrido la castración para dar un salto mayor que lo pudiese poner a la altura de las naciones europea y americana en franco crecimiento, desarrollo y expansión? Era pues condición *sine qua non* que se definieran las bases políticas, económicas, sociales y culturales en el terreno ideológico y de las armas donde nuestros hombres dirimieron sus diferencias hasta la consolidación de un pacto político que permitió la representación y el sometimiento de las diferentes fuerzas sociales. Es pues esta primera mitad del Siglo XIX parte fundamental de la consolidación de una nación independiente y libre, capaz de definir y decidir por sí misma los destinos de sus habitantes. Era en ese momento más importante estas definiciones que cualquier otro asunto *beau geste*.

No por eso debemos dejar de reconocer que en el ánimo de los mexicanos ilustrados existía el deseo y la voluntad de impulsar las mejores instituciones públicas que permitieran al país, dentro de su compleja definición política, salir adelante. Prueba de ello son los pequeños pero sólidos avances reportados por los ministros en sus memorias de gobierno y la tenaz presencia de una burocracia administrativa que conocía los arcanos públicos para mantener el cuerpo vivo, aunque por momentos perdiera la cabeza.

21.- En este sentido y volviendo al asunto que nos ocupa, hay un reconocimiento de la importancia que para el desarrollo de la economía implicaba la modernización de los viejos caminos reales, así como de su mantenimiento y conservación aún con recursos limitados. El primer Presidente de México lanzó la primera convocatoria para la construcción de un camino de fierro de México a Veracruz, si bien las condiciones políticas no favorecieron el desarrollo de grandes proyectos, al menos los caminos, canales, puentes y demás medios de comunicación estuvieron con sus serias limitaciones en funcionamiento.

22.- La Ciudad de México, con sus dificultades administrativas y legislativas, no dejó de atender los servicios públicos básicos de la población. El transporte por agua se mantuvo en operación con algunas mejoras por las inversiones para su mantenimiento y garantizar su navegabilidad. Prueba de ello son los barcos a vapor que surcaban los canales llevando de paseo o trasladando a las personas de un pueblo ribereño a otro; y, por supuesto, las antiguas trajineras trasportando los víveres necesarios para mantener los abastos de sus habitantes. Además de lo anterior, están las cifras de crecimiento poblacional que demuestran que, a pesar de las grandes luchas, la población de la ciudad se duplicó y su territorio se expandió tres veces más de lo que se tenía a la caída del Imperio español.

23.- En materia de transporte de pasajeros, la herencia colonial no sólo había demostrado lo atinado de su creación y de sus medidas para liberar los vehículos a favor de quienes lo quisieran explotar, cumpliendo con las normas establecidas para su operación y funcionamiento, sino que además se había demostrado lo útil de tan importante servicio público. El arreglo de los coches de providencia no tuvo que esperar mucho tiempo, pues en el año de 1825 experimentó su primera reforma, es decir, durante nueve años operó el reglamento colonial y cinco años después de la Independencia teníamos nuestro primer ordenamiento republicano basado en la experiencia virreinal, lo que demuestra que no todo lo anteriormente realizado no tuviese utilidad; sin embargo, hay que reconocer que en el transcurso de estos años los problemas del transporte se agravaron y se incorporaron nuevos vicios que fueron atendidos por la administración pública.

24.- Sobresale en este ordenamiento el interés de la autoridad por mantener en buen estado los carros que, incluso, si éstos no estaban en buenas condiciones, no se les permitía operar. En este reglamento se incorpora la vigilancia de los sitios para evitar la aglomeración de carros que provocaban los primeros congestionamientos de tránsito por no estar formados en línea en los sitios para prestar de forma ordenada el servicio. Además de lo anterior, la prosperidad del servicio lo acredita el uso y aceptación de los habitantes. La revista vehicular, que si bien no es una creación de este reglamento, constituye uno de los pilares para mantener no sólo en apariencia un buen parque de coches, sino también la seguridad para los usuarios.

25.- La presencia de la autoridad administrativa en la vigilancia y operación de este servicio público y el interés de la misma en su conservación se deja sentir nuevamente con la publicación en 1834 de nuevas adecuaciones al reglamento que venían a reforzar los preceptos vertidos desde 1825 y continuaban consolidando en su contenido los artículos que eran más propensos a vigilar por ser los asuntos que de manera más frecuente violaban los dueños y cocheros.

26.- Unos años después, en 1848, se dictan las primeras medidas sobre la circulación de los vehículos, ya no es posible recorrer las avenidas de manera desordenada, se debe conducir sobre un solo carril. Es también interesante ver

TEPEC CON
FALLA DE CUBIEN

cómo a la preocupación de la autoridad se suman las carreras de coches y caballos que ponen en peligro a los peatones. Se dictan las reglas y multas a las que se hacen acreedores quienes infringen las disposiciones de policía.

27.- En 1850 se publicó un bando de policía que viene a revolucionar lo hasta entonces hecho en la materia. Por primera vez se corresponsabiliza al dueño del carro de los daños que pudiesen realizar sus cocheros pagando una multa equivalente a la falta que su empleado pudiese tener; se endurecen las penas a quienes infringen las normas; y se penaliza al usuario por azuzar al cochero para cometer una falta.

28.- Veintidós años después, en 1856, el reglamento de coches de providencia sufre su quinta modificación. En éste se recupera gran parte lo del anterior, se modifican las tarifas y por primera vez se incluye un letrero para su identificación, que dice: *Para las inmediaciones de la capital*, dejando plenamente identificado el carro de servicio público.

29.- En lo que respecta a los ferrocarriles, que si bien no es el tema central del trabajo, hemos explicado los grandes problemas que tuvieron que enfrentar las diferentes administraciones para lograr cuajar un proyecto que diera inicio al cambio en la forma de transportación del país. Nos queda muy claro que las luchas internas e invasiones tenían al país al borde de la bancarrota, sin posibilidades de asumir el reto. También nos queda claro que estas mismas condiciones no favorecían un clima que motivara y propiciara las inversiones nacionales y extranjeras en ésta y otras materias.

Fue la tenacidad de los mexicanos del Siglo XIX lo que permitió que algunos de estos proyectos lograran dar frutos; sin embargo, también estos concesionamientos estuvieron influenciados por la forma en la que se otorgaban los privilegios exclusivos de la época Colonial. Las ventajas sobre quienes obtuvieron estas concesiones son inmensamente desproporcionadas, todo a favor de los particulares, poco a favor del país. Esto hecho marcaría de forma sensible la relación de los particulares con los gobiernos subsecuentes.

30.- En los primeros concesionamientos reconocemos que nació una clase dispuesta a invertir en el país, pero también una serie de parásitos oportunistas que vieron en el concesionamiento una fuente de riqueza personal que freno durante muchos años el desarrollo del país por habersele entregado a éstos, mediante el tráfico de influencias, una concesión sin tener los medios, los conocimientos y la voluntad para llevarla a feliz término, buscando siempre de forma especulativa a quién vendérsela y dejando al país con las manos amarradas para buscar un inversionista serio.

31.- En el Siglo XIX la nación tuvo varias constituciones 1824, 1836 y 1843, en las que se reflejan las luchas de conservadores y liberales. Es desde la promulgación de la Constitución de 1857 que contó con grandes adversarios, que hombres de la

talla de Juárez y otros muchos hombres de la época la defendieron por considerar que más allá de su contenido ideológico constituía la oportunidad para ir frenando las desbordadas pasiones de liberales y moderados dando pasos firmes en la consolidación de un proyecto nacional.

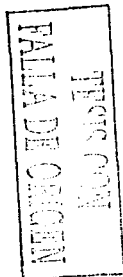
32.- Claro que el sostenimiento del régimen constitucional no estuvo ajeno a las luchas políticas. Los años de la invasión francesa y la instauración de una monarquía exacerbaron los ánimos de los mexicanos para no aceptar la imposición que los conservadores habían pactado a espaldas de la nación. No tardaría mucho tiempo que muchos de sus defensores aprendieran la lección de que más valía una nación libre que dirima sus problemas de forma interna que la sumisión hacia una potencia extranjera por más civilizada que ésta pareciera.

33.- En esta centuria, la capital del país estuvo manejada por un gran número de personas de todas las ideologías y credos. Contra toda lógica los llamados carros de providencia continuaron trabajando de manera regular con las normas emitidas por la autoridad, pagando derechos y sanciones por los abusos de sus propietarios. Este hecho es importante, ya que en los momentos de mayor agitación si bien se reducen de manera drástica los servicios, éstos operaron bajo condiciones adversas manteniendo en operación un servicio público concesionado a favor de la sociedad que habitaba la ciudad.

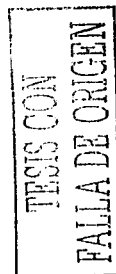
34.- Es también importante reconocer que en la segunda mitad del siglo XIX, aún a pesar de haber terminado el conflicto con los franceses y haber derrocado la monarquía, el gobierno juarista respetó los contratos para la construcción de ferrocarriles concesionados durante la Monarquía. Más allá del desprecio que de manera natural se tiene sobre aquello que representa o recuerda momentos difíciles en la nación, está la cordura de sus gobernantes para asumir con respeto y gran visión de futuro las necesidades de ésta. En esta lógica, por sobre cualquier planteamiento en contra, se encontraban las más nobles líneas de progreso y los transportes eran actores fundamentales en la materialización de dichas aspiraciones.

35.- En los años subsecuentes al final de la guerra de tres años encontraremos el *boom* de los caminos de fierro que transformarían de manera radical la fisonomía de la nación y diversificarían la modalidad en la prestación de servicio. Los grandes proyectos de ferrocarriles lograrían en los siguientes años importantes avances que heredarían a las administraciones revolucionarias. En esta época se distinguirá la línea entre los caminos de fierro foráneos y los caminos de fierro urbanos y suburbanos. Como ya lo habíamos señalado en un inicio, es casi imperceptible esta frontera, pero a medida que avanza el tiempo y la consolidación de los proyectos, la diferencia se convertirá en algo muy marcado pero igualmente importante en el afianzamiento de su desarrollo.

36.- Lo que es evidente en estos años es el marcado interés del gobierno central de impulsar los caminos de fierro de ferrocarriles de gran capacidad y tamaño,



dejando de manera lateral el desarrollo del transporte urbano. Esto pareciera a simple vista contradictorio, porque los primeros competidores de los coches de alquiler en servicios de ruta fija son los ferrocarriles que constituían parte de proyectos mucho más ambiciosos, como el tren a Guadalupe, cuyo destino final era el ferrocarril México - Veracruz. La anterior afirmación cobra fuerza cuando revisamos los datos de 1858 y 1899 en la que los carros de ruta fija fueron autorizados únicamente para mover a las personas mediante la llamada tracción de sangre, modalidad que dejaba fuera la posibilidad de utilizar en la ciudad las nuevas tecnologías, como la de vapor y la eléctrica.



37.- La aparición de los caminos de fierro y la diversificación de la oferta de transporte público y privado motivaron a la autoridad a formular nuevos ordenamientos a nivel de leyes y reglamentos en el orden federal, mientras que las disposiciones locales se referían a reglamentos de transporte de vehículos de alquiler, algunos bandos de policía y buen gobierno en los que se sancionaba el deterioro de las calles, la falta de limpieza en los sitios y la conducción de los carros con un tronco de caballos y al trote.

38.- Las leyes y reglamentos emitidos entre 1858 y 1905 en términos generales se abocaron a: 1) ferrocarriles 2) carros de alquiler 3) trenes urbanos y suburbanos 4) coches de carga 5) normas específicas de tránsito y 6) vehículos eléctricos. La contribución de todos estos ordenamientos permitió regular su funcionamiento y operación.

39.- En materia administrativa, los trabajos de autorización de concesiones y permisos llevarían al gobierno a tomar decisiones cada vez mejor planeadas. La administración pública de estos años en materia municipal y federal, con relación a los transportes, inauguraría en el sector la participación de varias dependencias especializadas para determinar la mejor forma de poner en servicio vehículos de transporte público de pasajeros para la creciente Ciudad de México. El brinco entre la Comisión de Coches de Providencia, dependiente del Cabildo de la Ciudad, hacia la intervención de las Secretarías de Gobernación, de Comunicaciones y Obras Públicas, y el Gobierno de la Ciudad denotan el enorme progreso institucional de esta actividad y su indiscutible utilidad en el ámbito nacional.

40.- El proceso de concesionamiento de ninguna manera fue un proceso estático, sino enormemente dinámico, mismo que se fue mejorando en la medida en que la confianza del inversionista y del público usuario se fue consolidando. La intervención del Estado fue decisiva en la consecución de los proyectos, los apoyos otorgados mediante las facilidades hacendarias facilitó enormemente su desarrollo. En el inicio de los coches de providencia la iniciativa privada dio la posibilidad de impulsar un proyecto de transporte revolucionario para su época que le dio al gobierno la experiencia necesaria para incursionar y aprender el oficio, lo que sería su papel regulador.

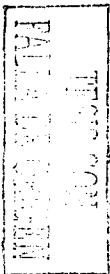
41.- En el caso de los transportes, como en la mayoría de las actividades productivas, el gobierno tuvo siempre más clara la visión de un Estado moderno y promotor del desarrollo a partir del impulso y mejora de las comunicaciones y transportes frente a una clase capitalista incipiente e insegura de invertir sus recursos por temor a que un inesperado golpe de timón en el gobierno los dejase desprotegidos y les provocara pérdidas económicas. Esta situación provocó que la legislación y los programas de gobiernos en esta materia hicieran grandes concesiones para generar el clima de confianza necesario para que los capitales privados invirtieran en el sector. En México, las concesiones fueron otorgadas en el ámbito federal a seis o siete compañías. En el ámbito del Distrito Federal se reduce a dos o tres. Ambos procesos de concesionamiento estuvieron acompañados de una multitud de pequeños concesionarios que construyeron y explotaron pequeños tramos, alimentando los servicios troncales de las grandes compañías.

42.- En la ciudad, la lucha por la supervivencia de los modos de transporte desarrollados por los pequeños concesionarios fue paulatinamente vencida por la absorción de las empresas concentradoras. En 1900, con la aparición de los tranvías, la lucha por monopolizar los servicios se hizo cada día más evidente. Pronto los ómnibus y los carros de mulitas tendrían que abandonar el escenario para dar paso al *trust* de vehículos eléctricos, filial de los grandes capitales de la industria eléctrica.

43.- El siglo XX se puede considerar el periodo de la consolidación y desarrollo técnico y tecnológico en todos los campos de la ciencia. En el caso de los transportes, sus posibilidades se desarrollaron de forma exponencial permitiendo el desarrollo de alta tecnología para hacer más seguro, cómodo y confiable el transporte público y privado por tierra, agua, mar y cielo, e incluso, el espacio exterior fue precisamente este desarrollo técnico y tecnológico parte sustantiva de la transformación de la forma de transportación en la Ciudad de México. Tan es así que muchas de las modificaciones en los ordenamientos jurídicos se encuentran ligados a estos avances para garantizar la seguridad, rapidez y comodidad de los pasajeros en el trayecto a sus casas, empleos, diversiones, etcétera, que constituyen un factor determinante en el desarrollo de la vida interna y externa de la capital y sus alrededores.

44.- El siglo XX, en materia de transporte en la Ciudad de México, tiene tres grandes momentos: el primero nacido durante el porfiriato y el proceso revolucionario que permitió a la capital contar con transportes públicos acordes a los avances tecnológicos de la época, pasando por la tracción de sangre, la de vapor, la de gasolina y la eléctrica, marcando así una tendencia favorable para el posterior desenvolvimiento y desarrollo de los transportes de la ciudad.

El segundo, corresponde a los gobiernos post-revolucionarios y civiles que no sólo permitieron el desarrollo de los transportes en la vida privada, sino que



contribuyeron con ordenamientos jurídicos e instituciones públicas y con robustas empresas que ayudaron de forma definitiva al desarrollo del sector.

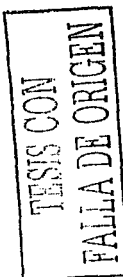
Y el tercero, que apenas se está construyendo en el ámbito de la democracia y del reconocimiento de un Gobierno autónomo del poder federal, como lo es el caso del gobierno del Distrito Federal y que seguramente contribuirá en los años siguientes a un nuevo y mejor futuro del transporte público de pasajeros.

45.- El siglo XX, como pudimos constatar, está lleno de contrastes, el transporte de pasajeros presenta momentos de gran tensión y conflicto que obligaron en su momento a las autoridades a tomar cartas en el asunto. Tal es el caso de los casi nulos avances en la materia durante los gobiernos revolucionarios, pues prácticamente se estanca, las nuevas inversiones en materia de transporte fueron canceladas en los años de lucha, parte de la infraestructura desarrollada en el porfiriato sufrió deterioro y destrucción. Sin embargo también debemos reconocer los esfuerzos locales para dar continuidad a los programas de transporte durante los años en que el gobierno de la ciudad estuvo gobernada de manera más estable.

46.- Al triunfo de la Revolución, los esfuerzos por mantener en operación los servicios contribuyeron a que la vida de la metrópoli adquiriera poco a poco renovada confianza. La creación de instituciones encargadas de atender los asuntos del transporte de manera coordinada fue un factor decisivo que contribuyó a sacar del atraso los servicios públicos apoyados en reglamentos de transporte cada vez más completos y diferenciados. Debemos resaltar que algunos de estos ordenamientos elaborados en estos años tuvieron vigencias muy largas, que incluso superaron los 20 y 30 años. Esto constituyó, en un principio, una posibilidad de desarrollo y estabilidad para el transporte público de pasajeros, sin embargo, con el paso del tiempo los beneficios se tradujeron en un enorme obstáculo incapaz de reaccionar con la flexibilidad necesaria a la movilidad social y urbana de la capital.

47.- De 1911 a 1946 hubo gran interés de la autoridad por elaborar documentos que permitieran el crecimiento y mejora de los transportes hacia las colonias, los barrios, los teatros, las fábricas, las escuelas, etcétera, beneficiando a la sociedad capitalina con los transportes públicos de pasajeros, y construyendo nuevos polos de desarrollo a través de las nuevas calles y avenidas, formulando los primeros conceptos de señalización y creando las condiciones para la profesionalización de los servidores públicos encargados de la atención del tránsito; en estos años se crea el Banco de Transporte S.A. mediante el cual se favorecen proyectos de inversión en la materia.

48.- A los gobiernos civiles debemos una expansión de los servicios de transporte público en el Distrito Federal con diferencias perfectamente marcadas desde la conformación de las instituciones de gobierno administrativo del Distrito Federal. La responsabilidad creciente de una sociedad conducida en gran medida bajo los



efectos de un proceso centralizador hicieron de la capital del país el centro de la mayor actividad política, económica, social y cultural, por lo que la migración del campo y de las poblaciones pequeñas, medianas y grandes del país se desplazaron de forma por demás exponencial a la ciudad capital y contribuyeron a la expansión de los municipios aledaños conformando así un mosaico pluricultural demandante de grandes inversiones en materia de servicios públicos en lo que hoy llamamos el Valle de México.

49.- Las instituciones públicas del Gobierno del Distrito Federal crecieron de manera importante como lo pudimos constatar con los vertiginosos cambios que durante estos años sufriera su organización y funcionamiento. Destacan las grandes inversiones realizadas para dar vialidad al Distrito Federal y sus alrededores, el crecimiento de las terminales de transporte urbano, suburbano y foráneo, el aeropuerto internacional, las modificaciones a la Ley Orgánica del Distrito Federal y su reglamento que permitieron bajo diversas ópticas de sus gobernantes aplicar diferentes soluciones a las amplias demandas de su creciente población.

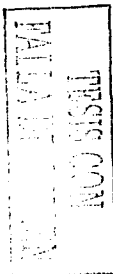
50.- La administración pública federal sufrió durante estos años modificaciones relevantes que permitieron al estado mexicano participar activamente en un mayor número de asuntos públicos. El Distrito Federal no estuvo ajeno a estos planteamientos, basta y sobra con observar los numerosos campos de la vida pública en los que fue incursionando y robusteciendo su aparato administrativo. En esta espiral de cambios vertiginosos de organización de la administración pública se constata su papel dinámico y necesidad de cambio acelerado para responder a la dialéctica social.

51.- En materia de transporte podemos decir que el saldo es positivo, decisiones como la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, los ejes viales, las avenidas principales, los centros de transferencia modal, etcétera fueron decisiones fundamentales sin las que hoy no se podría garantizar la movilidad urbana.

52.- Debemos reconocer que algunas decisiones tomadas con demasiada lentitud y sin una comprensión cabal del todo han ocasionado grandes problemas al desarrollo de la actividad de transporte. Tal es el caso del envejecimiento de sus instrumentos jurídicos y administrativos.

Entre estos instrumentos nos encontramos a la Ley de Transporte de 1942 que permanecería estática hasta 1995; qué decir de los reglamentos de tránsito que si bien tuvieron un movimiento relativamente más dinámico, también registraron momentos en los que la realidad estaba muy por encima de su objeto.

En el caso de la organización y funcionamiento del sector, observamos retrasos, generalmente atribuibles a una conveniencia de corruptelas que beneficiaba a las autoridades y transportistas, no así al público usuario. Sin embargo, parece ser



que el fin del siglo XX, con su renovado interés por dinamizar a una sociedad por muchos siglos tutelada por los poderes públicos centrales, influyó de forma definitiva a impulsar importantes reformas cuyo punto de partida fue la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

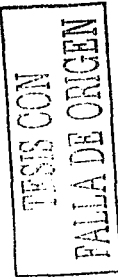
El reto esta en mantener el ritmo de cambio pero ahora en la visión y conducta de sus autoridades, en la profesionalización del sector encaminadas a la prestación de un servicio público a la altura de la población metropolitana que es la que la demanda.

53.- Las instituciones creadas desde los años 40 hasta casi finales del siglo adquirieron la suficiente experiencia para madurar nuevas instituciones que enfrentarían los retos del siglo XXI. Como se puede observar, algunas de las instituciones que son antecedentes de la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad, como hoy la conocemos, presentaron comportamientos muy variables en cuanto a su composición y funcionamiento. En algunos casos permitió afinar sus objetivos y en otros enfrentar a organismos más viejos (no por eso menos importantes) que se negaron a ceder los espacios de poder que tradicionalmente estaban bajo su responsabilidad, por lo que no es extraño que Direcciones Generales, como la de Autotransporte Urbano, pasaran en múltiples ocasiones a depender de una u otra instancia. No sólo por el interés de la función, sino por el grado de influencia que esta institución en el medio de transporte había acumulado desde antes de llamarse así.

54.- Instituciones como es el caso de la Comisión Coordinadora de Tránsito y Transportes, creadas ex - profeso para justificar su existencia y permanencia a partir de la actividad del transporte constituyeron un último intento por tratar de frenar y mantener bajo la tutela policiaca funciones que por su propia naturaleza y con el paso del tiempo y la especialización del sector reclamaban autonomía frente a la actividad de la policía.

Con la creación de la Coordinación del Transporte se logra establecer el parte aguas que permitiera surgir una institución robusta y capaz de materializar la independencia y madurez necesarias para enfrentar con responsabilidad el futuro del transporte. Nos referimos a la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Esta afirmación no soslaya el papel fundamental de todas y cada una de las instituciones que antecedieron a la creación de la Secretaría como contribuyentes en mayor o menor medida a su instauración. Sin embargo, el reto más importante en esta materia es cuidar que lo avanzado no se pierda por criterios reduccionistas de simplificación de estructuras, regresando a la institución, como algunos se han atrevido a señalar, a depender de la Secretaría de Obras, que si bien tuvo un papel relevante en su desarrollo y expansión, hoy en día sería irresponsable volverla a colocar bajo su tutela ante la dimensión del problema de transporte de la



capital, sobreponiendo a su de por sí compleja responsabilidad de atención sobre los problemas específicos de la construcción.

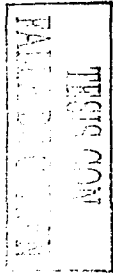
En otras palabras, el mayor legado del siglo pasado al transporte público de pasajeros del Distrito Federal es esta institución, que hoy por hoy constituye el mejor aporte hacia el futuro del mismo. Estamos claros que debemos continuar con la tarea de construcción y fortalecimiento de su actividad para que ésta vele de mejor manera por el transporte de la ciudad.

55.- En materia jurídica, la Ley de Transporte de 1995 y la creación de la Secretaría de Transportes y Vialidad es sin lugar a duda la síntesis de un largo proceso de desarrollo de una actividad social indispensable por excelencia. No es un capricho de autoridad, es más bien el inicio de un proceso largamente gestado en las instituciones creadas en su pasado inmediato. Sin embargo, tampoco consideramos que esta sea la única solución a los problemas de transporte, es más bien parte sustantiva del andamiaje que se requiere para la construcción de nuevas y mejores alternativas de transporte.

Tan es así, que en poco tiempo ha sufrido importantes reformas que van más allá de su objetivo original, pero que sin lugar a duda están marcando ya las tendencias del futuro inmediato. En esta misma tesitura se encuentran los Reglamentos de Transporte de Pasajeros y de Taxi, y las demás disposiciones jurídicas aplicables. El riesgo, la falta de atención o comprensión por parte de los legisladores y de la autoridad administrativa para incorporar a tiempo los cambios necesarios para garantizar un marco jurídico a la altura de las necesidades de transporte de la Ciudad de México.

56.- En materia de transporte público de pasajeros como empresas de gobierno, los resultados son muy dispares. La primera empresa de gobierno nace a consecuencia de grandes conflictos entre los propietarios de la concesión para la explotación del servicio y los trabajadores de las mismas. Esta primera incursión en la prestación del servicio como lo hemos podido constatar, tiene una gran cantidad de altibajos que han mantenido a Transportes Eléctricos al filo de la extinción.

La materia de trabajo subsiste y seguirá subsistiendo siempre por ser parte integral del motor social, hoy en día es impensable la vida de los habitantes de nuestro planeta desligados de la transportación. Lo que sí puede suceder es que se deje morir una empresa de esta naturaleza, ya sea por descuido, desinterés o por apostar todo al desarrollo de una sola modalidad de transporte, como ya ha sucedido. De cualquier manera, la historia del transporte nos ha enseñado que la diversidad de los modos es infinitamente más conveniente a arriesgarle a un solo tipo de transporte, ya que las características de cada uno le brindan la flexibilidad y adaptabilidad necesarias que ningún modo de transporte tiene por sí mismo.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En este tenor, la empresa de trolebuses requiere un análisis profundo sobre sus conveniencias e inconveniencias para determinar si es capaz de continuar en el escenario de la transportación de la ciudad en el siglo XXI. Nosotros nos inclinamos a pensar que sigue siendo viable desde el punto de vista técnico y tecnológico, pudiendo dar grandes ventajas sobre otro tipo de transportes. Lo que es urgente revisar es la relación de tipo laboral, y esto fundamentalmente porque si bien la sociedad mexicana se encuentra en un proceso de revisión y reestructuración de su pacto social bajo el tenor de la democracia, las organizaciones sindicales se están quedando a la zaga en su régimen interno.

El contrato colectivo de esta empresa es realmente generoso, es superior al que tenía R-100 al momento de la quiebra, su costo resulta un enorme freno para continuar invirtiendo recursos que lejos de sacar adelante la empresa constituyen un pesado lastre por consumir más o menos el 60% del capital anual autorizado para su operación, sin contar los recursos que se requieren para invertir en equipo nuevo y, en consecuencia, la contratación de personal operativo más calificado. Este organismo por su antigüedad tiene el promedio de edad más avanzado de sus trabajadores con respecto al resto de los otros Organismos similares, ya que la edad promedio de sus trabajadores oscila en los 45 años.

57.- En lo que respecta al Metro, este organismo, a diferencia del anterior nace de origen respaldado por el gobierno. Éste se asentó en un principio sobre las viejas rutas del tranvía que durante años habían demostrado su conveniencia y rentabilidad, es sin lugar a duda el transporte diseñado con mayor cuidado y regido a través de un riguroso, Plan Maestro que ha tenido varias revisiones y actualizaciones que le han permitido expandirse y posicionarse en el gusto y aprecio de sus usuarios por su estable comportamiento, por la seguridad de sus instalaciones, por su alto desarrollo técnico y tecnológico y por la confiabilidad de su servicio.

Su fama ha trascendido fronteras que le han hecho merecedor de importantes y amplios reconocimientos a nivel mundial. Sin embargo, el organismo atraviesa un conflicto provocado por la misma autoridad la cual, durante muchos años, depositó en este medio de transporte toda su esperanza descuidando el transporte público de superficie cuyo crecimiento anárquico es a la fecha una situación que no se ha podido corregir.

Este transporte es la joya del sistema de la transportación de la Ciudad de México, pero dista mucho de ser el centro del mismo como siempre se pregona, basta ver las cifras de transportación para saber que el transporte público concesionado, semi-organizado, es el que tiene bajo su responsabilidad el 58% de los viajes-persona-día del área metropolitana mientras el Metro contribuye sólo con el 13%.

La competencia desleal y ruinosa que ejerce el transporte público concesionado sobre las líneas del Metro en buena medida fue provocada por la autoridad por

construir vialidades muy amplias y paralelas a los recorridos del Metro lo que favoreció el transporte público de pasajeros concesionado y los automóviles privados, este último contribuye con el 18% de los viajes-persona-día. Las cifras anteriormente descritas de transportación muestran una tendencia al estancamiento en el crecimiento de la demanda de los usuarios del Metro a pesar de haberse construido nuevas líneas.

Lo más grave de todo es que la experiencia sufrida por la empresa de tranvías cuando sus derroteros fueron invadidos por los primeros camiones de pasajeros se convirtió en una lucha por el pasaje y el precio de la tarifa. Los tranvías sucumbieron ante el embate de los transportes en autobuses no regulado, pasando de manejar el 80% de la transportación de la ciudad a sólo transportar en la actualidad el 1.3% de los viajes. Estas experiencias nos llevan necesariamente a considerar un replanteamiento en la operación de los servicios concesionados por el daño que infringen a las millonarias inversiones de la ciudad en materia de transportación masiva en el Metro y en los trenes ligeros.

58.- Por otro lado, el fin del siglo XX y la apertura del siglo nuevo, avizora un panorama muy complejo e inédito en la historia de la transportación de pasajeros, los cambios vertiginosos de la apertura democrática ponen en entredicho los planes de construcción de este sistema de transportación ya que las cuantiosas inversiones que se requieren para dar servicios metropolitanos de transportación masiva, se encuentran en un escenario de conflicto toda vez que la competencia político-administrativa de la zona Metropolitana está teniendo nuevas definiciones y por lo mismo la interrelación entre las unidades territoriales de la ciudad y las áreas conurbadas, principalmente con el Estado de México producen nuevos escenarios de relación entre entidades.

El dilema principal son las fuentes, las características de las inversiones en materia de vialidades y transportes -y seguramente en una gran cantidad de servicios urbanos-, los compromisos de operación y mantenimiento de estos servicios públicos en el área metropolitana. La construcción de la línea "B" avivó esta preocupación y ha dejado en el aire a pesar de los esfuerzos de los tres gobiernos: Federal, Estatal y de la Ciudad de México para dar inicio a la construcción del tren entre Buenavista y Huehuetoca cuyo proyecto está empantanado por la falta de definición antes descrita. Lo más preocupante no es solo que esta línea se destrabe sino que se asienten las bases de colaboración para todo el *Plan Maestro de Transporte Eléctrico en el Área Metropolitana de la Ciudad de México* pues de esto depende el futuro inmediato de la transportación.

Más allá de esta definición se encuentra el ciudadano cuyo interés fundamental se encuentra en que los servicios públicos se den con la calidad y la velocidad con los que esta sociedad lo demanda, por lo que el conflicto político-administrativo no es un asunto necesariamente de su interés y comprensión, como si lo es el exigir a la autoridad que se aplique en la solución de su justa demanda.

ESTADO DE MÉXICO
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

59.- Por lo que se refiere a los autobuses de pasajeros en manos del Estado, es claro que la quiebra de la Ruta-100 más allá del conflicto político infringió a la sociedad un daño que todavía no ha logrado resarcir. Sin embargo, el rumbo definido por las últimas administraciones está permitiendo ofrecer un transporte público de pasajeros con calidad internacional y a la medida de la necesidad de los usuarios, esperamos que el camino definido en esta materia continúe con la misma vitalidad que se le está imprimiendo, garantizando una oferta de transporte multimodal, como se hace en otras parte del planeta, no por simple moda, sino por la flexibilidad, comodidad, seguridad y confiabilidad que ofrece la explotación técnica y tecnológica de los diferentes tipos de transportes de pasajeros a una sociedad urbana esparcida en un espacio geográfico con características muy disímiles en su conformación y, por lo tanto, que quieren alternativas de transporte acordes a necesidades urbanas diferentes.

60.- El transporte público de superficie requiere de una reorganización que permita regresarle competitividad. Esto significa que de los mil 500 derroteros que se ofrecen deben realizarse los estudios de factibilidad para que la conversión de unidades sea equivalente a las necesidades reales de transportación. Para ello es necesario que la forma tradicional de organización de este transporte se modifique a través de la formación de empresas que permitan tener estructuras administrativas que les permita no sólo operar el servicio, sino mejorar sus mecanismos de operación, recaudación e inversión.

Es conveniente la revisión de los distintos corredores para determinar la conveniencia de unir rutas en algunos derroteros para, entre otras cosas, aumentar la distancia de los orígenes – destino y hacer más rentable y conveniente la introducción de unidades de mayor capacidad, reducir el número de unidades en circulación en las horas valle y aumentarlo en las horas pico, disminuir la competencia desleal y ruinosa entre modos de transporte, sobre todo en aquellas rutas que corren paralelas al Metro, reubicar servicios en aquellos derroteros que no están siendo atendidos de forma suficiente, mejorar los sistemas de recaudación que garanticen la solvencia económica en función del potencial real del derrotero, manejar un programa de señalización que determine los lugares de ascenso y descenso del pasaje, cursos de capacitación para chóferes y administradores de líneas.

61.- En lo que se refiere al taxi, se debe realizar un programa agresivo que acabe con la especulación de las placas. En mi opinión debe liberalizarse el emplacamiento a todo aquel que se encuentre interesado en dar este servicio, con la condición que las unidades sean nuevas. Esto acabaría con todos los conflictos de titularidad, los múltiples fraudes que se dan por venta ilegal de placas, se terminaría con la renta indiscriminada de matrículas en la que el poseedor de las placas no arriesga capital alguno y sí obtiene jugosos beneficios, y se terminaría con la duplicidad de placas, en pocas palabras se daría fin al mercado negro.

Los verdaderos beneficios serían que el servicio se regularizaría conforme a la oferta y la demanda. Sólo los verdaderos trabajadores del volante tendrían interés en desarrollar esta actividad y se acabaría con el pirataje.

En materia de empresas de servicios de taxi debe realizarse un minucioso análisis de cómo legalizar estos servicios que se ofrecen para garantizar que esta realidad se convierta en una actividad lícita y segura para quien la efectúe o para todas las personas que utilizan estos servicios y la ciudad pueda recaudar los derechos de explotación del servicio público de taxis en esta nueva modalidad.

Debe fomentarse los sitios de taxi y dar mayores facilidades para su establecimiento en los lugares que conforme a la norma puedan utilizarse con estos fines, sin embargo es conveniente que éstos sean otorgados a favor de organizaciones perfectamente constituidas para evitar la renta de espacios como sucede en la actualidad.

En el caso de la matrícula de taxi, ésta debe de ser otorgada a favor de un solo automóvil, como se hace con el de un particular, debe ser regresada al término de la vida útil del vehículo, determinada por la autoridad, al cambio de unidad, al dejar de prestar el servicio o por accidente con pérdida total del coche. Es decir, la placa deja de ser útil junto con el carro al que se le asignó, evitando con esto que se pueda especular con su venta.

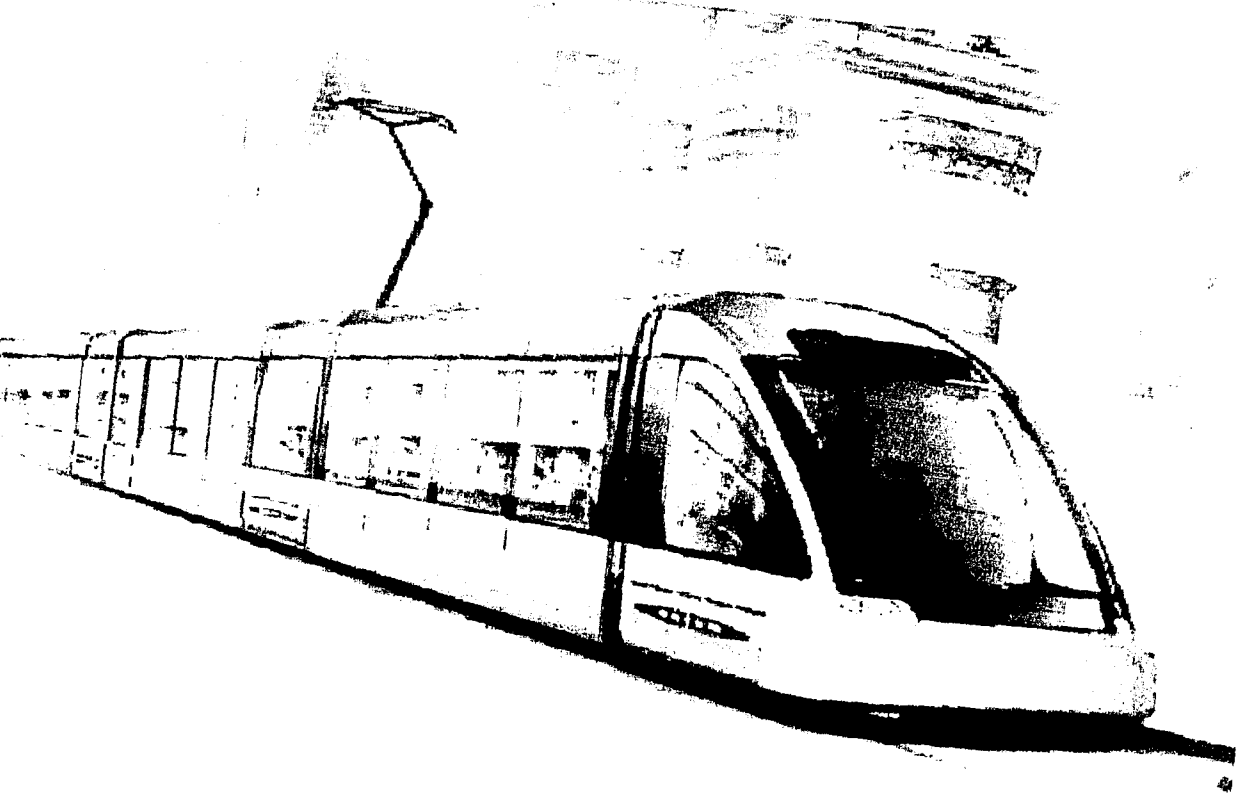
62.- El reto de la administración pública del transporte se encuentra ligado a la definición de su existir y forma de existir¹. Esto fundamentalmente debido a que ésta es por definición la forma de organización del Estado, y corresponde a ésta adaptarse a los cambios sociales, a las definiciones políticas que los mexicanos y los ciudadanos de la capital definían en el cuerpo legislativo Constitucional y en la normatividad de su Asamblea legislativa. Las posibilidades de la administración pública para apoyar el desarrollo del transporte público de pasajeros son tan infinitas como las capacidades humanas. La profesionalización del sector mediante un buen servicio civil de carrera puede acelerar estas posibilidades que sociedad requiere y que buenos administradores públicos pueden interpretar a favor del transporte.

¹ En palabras de Jean Bonnin la administración pública es "una consecuencia natural del estado social, como éste lo es de la sociabilidad natural del hombre; su naturaleza es un resultado de la comunidad, pues desde el momento en que existe el pacto social hay administración; así es que siempre encontramos la naturaleza, hasta en el despotismo. Es pues evidente que la administración no toma su principio en convenios humanos, sino que es un fenómeno procedente de la existencia misma de la sociedad, sin que los convenios o leyes sirvan más que para organizarla, es decir, para determinar su modo de existir, pues su existencia procede de los mismos principios que de la sociedad. En efecto, las leyes no instituyen la administración, ni tampoco la asociación; lo que hacen es modificar su organización, porque la existencia la deben a la tendencia social, sin que las leyes hagan más que darle impulso vital en tal o cual dirección". En Guerrero, Omar. *Teoría Administrativa del Estado*. Textos Universitarios en Ciencias Sociales. Oxford. 2000. p. 46.

TESIS COM
FALTA DE ORIENTAM

Anexos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Anexos

ANEXO N° 1 Censo de Población en México*

| AÑO | POBLACIÓN | FUENTE | AÑO | POBLACIÓN | FUENTE | AÑO | POBLACIÓN | FUENTE | AÑO | POBLACIÓN | FUENTE |
|------|-----------|--------|------|-----------|--------|------|------------|--------|------|------------|--------|
| 1521 | 620 000** | 1 | 1831 | 6 382 261 | 15 | 1868 | 8 396 845 | 31 | 1886 | 10 791 685 | 14 |
| 1521 | 9 120 000 | 2 | 1834 | 7 784 292 | 16 | 1869 | 8 743 614 | 32 | 1888 | 11 490 830 | 42 |
| 1521 | 7 264 959 | 3 | 1836 | 7 843 132 | 17 | 1871 | 9 097 056 | 33 | 1889 | 11 395 712 | 43 |
| 1793 | 4 483 680 | 4 | 1838 | 7 009 120 | 18 | 1871 | 9 176 082 | 34 | 1892 | 11 502 583 | 1 |
| 1795 | 5 200 000 | 4 | 1838 | 7 044 140 | 19 | 1872 | 8 655 553 | 35 | 1892 | 11 872 137 | 14 |
| 1799 | 4 500 000 | 5 | 1842 | 7 016 300 | 20 | 1872 | 8 836 411 | 34 | 1895 | 12 632 427 | 44 |
| 1803 | 5 764 731 | 6 | 1846 | 7 500 000 | 21 | 1872 | 9 141 661 | 34 | 1900 | 13 607 259 | 44 |
| 1803 | 5 837 100 | 7 | 1852 | 7 661 919 | 21 | 1873 | 8 994 724 | 14 | 1910 | 15 160 369 | 44 |
| 1805 | 5 764 731 | 8 | 1854 | 7 853 395 | 22 | 1873 | 9 209 765 | 34 | 1921 | 14 334 780 | 45*** |
| 1808 | 6 000 000 | 9 | 1856 | 7 661 520 | 23 | 1874 | 8 743 614 | 36 | 1930 | 16 552 722 | 46 |
| 1808 | 6 500 000 | 7 | 1856 | 8 283 088 | 24 | 1874 | 9 343 470 | 14 | 1940 | 19 653 552 | 47 |
| 1810 | 5 810 005 | 10 | 1857 | 8 247 660 | 25 | 1875 | 9 495 157 | 37 | 1950 | 25 781 173 | 48 |
| 1810 | 6 122 354 | 11 | 1857 | 8 287 413 | 26 | 1877 | 9 384 193 | 38 | 1960 | 34 923 129 | 49 |
| 1811 | 6 000 000 | 8 | 1861 | 8 212 579 | 27 | 1878 | 9 686 777 | 34 | 1970 | 48 225 238 | 50 |
| 1817 | 5 000 000 | 12 | 1862 | 8 896 524 | 3 | 1879 | 9 908 011 | 39 | 1980 | 66 846 833 | 51 |
| 1820 | 6 204 000 | 13 | 1862 | 8 816 174 | 28 | 1880 | 9 577 279 | 14 | 1990 | 81 249 645 | 52 |
| 1823 | 6 800 000 | 7 | 1863 | 8 232 035 | 29 | 1881 | 10 025 649 | 40 | 2000 | 97 014 867 | 53 |
| 1824 | 6 500 000 | 14 | 1864 | 8 629 982 | 30 | 1882 | 10 001 884 | 14 | | | |
| 1830 | 7 996 000 | 3 | 1865 | 8 259 080 | 29 | 1885 | 10 447 984 | 41 | | | |

1) Estadística de Anáhuac, mandada formar por Hernán Cortés después de la toma de México. (Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística. México 1870). 2) Calculado sobre el censo anterior, y sobre las noticias de los historiadores (Boletín de la Sociedad de Geografía Estadística y. México.1870) 3) J.M. Pérez Hernández "Estadística de la República Mexicana". 1862. Imperio de Anáhuac. 4) Revillagigedo, sin las intendencias de Veracruz, Guadalajara y Coahuila. 5) Manuel Abad y Queipo "Colección de los escritos más importantes que en diferentes épocas dirigió al gobierno" México, 1813. 6) José Salas "Tablas geográfico-políticas de Nueva España". 7) Humboldt "Ensayo político sobre la Nueva España" 8) Tribunal del Consulado "Noticias de Nueva España en 1805" (Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística. México, 1864). 9) Lucas Alamán "Historia de México". México. 1849 10) Semanario Económico, sin las provincias de Nuevo México, Nuevo León, California, Coahuila y Texas. 11) Navarro y Noriega "Memoria sobre la población del reino de la Nueva España". 12) M. Abad y Queipo "Informes a Fernando VII sobre la Nueva España". 1817 (Manuscritos varios, Biblioteca del Museo Nacional. Fol. 15). 13) Cálculo del Primer Congreso Mexicano, sin los territorios de Colima y Californias. 14) Poinsett, en R. De Zayas Enriquez "Los Estados Unidos Mexicanos, sus condiciones naturales y sus condiciones de prosperidad" México. 1892. 15) Censo publicado por Valdez. 16) Calendario de Galván. 17) Noticias de los Estados y Territorios de la República Mexicana. 18) Dictamen de la comisión de la C. de Diputados. 19) Cálculo del Instituto de Geografía y Estadística. 20) Estimación para las elecciones del Congreso (sin incluir Texas) 21) Almonte "Geografía de la República Mexicana". 22) Anales del Ministerio de Fomento 23) Lerdo de Tejada en: R. Durán "Memoria sobre el Censo de la República Mexicana" (Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística. México, 1862.). 24) García Cubas "Noticias Geográficas y Estadísticas de la República Mexicana". México 1867. 25) J. Hermosa "Manual de Geografía y Estadística de la República Mexicana". México, 1857. 26) Orozco y Berra "Memoria del Ministerio de Fomento". 1857. 27) García Cubas "Estado de la División, Extensión y Población de la República Mexicana". México, 1862 28) R. Durán "Memoria sobre el Censo de la República Mexicana" (Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística). México, 1862. 29) Orozco y Berra "El Mexicano". 15 de julio de 1866 30) F. Pimentel "Memoria sobre las causas que han originado la situación actual de la raza indígena". México, 1864. 31) E. Lefevre, "Historia de la intervención francesa en México". 1869. 32) García Cubas, "Extensión territorial y población de la República" (Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística. 1869). 33) Secretaría de Gobernación 34) García Cubas, en: C. Pacheco, "Memoria de Fomento, Colonización e Industria" 1877-1882. 35) Congreso de la Unión. 36) Rivera Cambas "Atlas y catecismo de geografía y estadística de la República Mexicana". México, 1874. 37) García Cubas "The Republic of Mexico in 1876". 38) Secretaría de Gobernación. 39) Matías Romero "Geographical and statistical notes in Mexico" 1898. 40) L. Castro "The Republic of Mexico in 1882". 41) García Cubas "Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos", 1885. 42) Dirección de Estadística. 43) García Cubas "Etude géographique statistique, historique, des Etats Unis Mexicains" 1889. 44) Censo General de Población. 45) Departamento de Estadística Nacional. Censo General de Habitantes. 1921. 46) Secretaría de la Economía. Quinto Censo de Población 1930. 47) Secretaría de la Economía, Sexto Censo de Población, 1943. 48) Secretaría de Economía. Séptimo Censo de Población, 1943. 49) Secretaría de Industria y Comercio, VIII Censo General de Población, 1960. 50) Secretaría de Industria y Comercio, IX Censo General de Población, 1970. 51) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. X Censo General de Población, 1984. 52) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, XI Censo General de Población, 1990. 53) Instituto Estadística Geografía e Informática. XII Censo General de Población, 2000.

*Fuente: Secretaría de Industria y Comercio, VIII Censo General de Población-1960, México, junio de 1960.

**Familias.

*** Fuentes directas añadidas por el autor al cuadro provenientes de los censos de 1921 al 2000.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

621

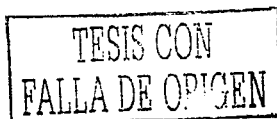


ANEXO N° 2
Población de la Ciudad de México 1790-2000.

| AÑO | POBLACIÓN | FUENTE | AÑO | POBLACIÓN | FUENTE | AÑO | POBLACIÓN | FUENTE |
|------|-----------|--------|------|-----------|--------|------|-----------|--------|
| 1790 | 104 760 | *1 | | 210 317 | 14 | 1900 | 541 516 | 25 |
| 1803 | 137 000 | 2 | 1865 | 200 000 | 15 | 1910 | 720 753 | 25 |
| 1805 | 128 218 | 3 | 1869 | 230 000 | 16 | 1921 | 906 113 | 25 |
| 1811 | 168 846 | 4 | 1870 | 225 000 | 17 | 1930 | 1 229 576 | 26 |
| 1820 | 179 830 | 5 | | 200 000 | 18 | 1940 | 1 757 530 | 27 |
| 1838 | 205 430 | 6 | 1874 | 200 000 | 19 | 1950 | 3 049 561 | 28 |
| 1842 | 200 000 | 7 | 1878 | 200 000 | 20 | 1960 | 4 870 876 | 29 |
| 1846 | 200 000 | 8 | 1880 | 250 000 | 21 | 1970 | 6 874 165 | 30 |
| 1852 | 170 000 | 9 | 1882 | 338 000 | 22 | 1980 | 8 831 079 | 31 |
| 1856 | 185 000 | 10 | 1884 | 300 000 | 23 | 1990 | 8 235 744 | 32 |
| 1857 | 200 000 | 11 | | 300 000 | 24 | 2000 | 8 550 170 | 33 |
| | 185 000 | 12 | 1895 | 476 413 | 25 | | | |
| 1862 | 200 000 | 13 | | 339 935 | 26 | | | |

1) Censo Revillagigedo. 2) Alejandro de Humboldt. 3) Tribunal del Consulado. 4) Padrón Juzgado de Policía. 5) Fernando Navarro y Noriega. 6) Junta Menor del Instituto Nacional de Geografía y Estadística de la República Mexicana. 7) Frantz Meyer. 8) Thomas J. Farnham. 9) Juan L. Almonte. 10) Lerdo de Tejada. 11) Antonio García Cubas. 12) J. Hermosa. 13) Antonio García Cubas. 14) J. M. Pérez Hernández. 15) M. E. Guillemin Tarayre. 16) Antonio García Cubas. 17) Antonio García Cubas. 18) J. Hermosa. 19) John Lewis Geiger. 20) H. W. Bates. 21) Winsburgh. 22) Charles W. Zaremba. 23) Antonio García Cubas. 24) Raymondís Vacation Excursions. 25) Departamento de la Estadística Nacional *Censo General de Habitantes*, 1921. 26) Secretaría de la Economía Nacional, *Quinto Censo de Población*, 1930. 27) Secretaría de la Economía Nacional, *Sexto Censo de Población*, 1940. 28) Secretaría de Economía, *Séptimo Censo General de Población*, 1950. 29) Secretaría de Industria y Comercio, *VIII Censo de Población*, 1960. 30) Secretaría de Industria y Comercio, *IX Censo de Población*, 1970. 31) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, *X Censo General de Población y Vivienda*, 1980. 32) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, *XI Censo General de Población y Vivienda*, 1990. 33) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, *XII Censo General de Población y Vivienda*, 2000.

*Del número 1 al 24 son datos de: Lina Odena Güemes H. (coord.), *Guía General Archivo Histórico del Distrito Federal*, Ed. Gobierno del Distrito Federal, México, 2000, p.436.



ANEXO N° 3
Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813-1815

| Diputado del Ramo de Coches de Providencia, José María Prieto de Bonilla | | | | | |
|--|--------------------------|-----------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------|
| Año | Nombre | Total de coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1813 | Don Manuel Lumberas | cuatro | 1,2,3 y 4 | Plaza Grande | 27 de abril |
| 1813 | Don José María Salazar | uno | 5 | Plaza Grande | 27 de abril |
| 1813 | Don Miguel Cruzado | uno | 6 | Plaza Grande | 28 de abril |
| 1813 | Don José María de Castro | uno | 7 | Plaza de San Francisco | 29 de abril |
| 1813 | Don Pedro Filgueyras | dos | 8 y 9 | Plaza Grande | 29 de abril |
| 1813 | Don Francisco Romero | uno | 10 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Pío Quinto León | dos | 11 y 12 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Rafael Fuentes | dos | 14 y 15 | Calle de San Felipe Neri | 30 de abril |
| 1813 | Don Mariano González | uno | 16 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Juan Antonio Moreno | uno | 13 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don José Bera | ocho | 21,22,23,24,25,26,27 y 28 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Manuel Vidal | tres | 29,30 y 31 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Antonio Arriaga | uno | 41 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Francisco Bustamante | cinco | 42,43,44,45 y 46 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Mariano Ruvin | uno | Número ilegible | Plazuela del Colegio de Niñas | 30 de abril |
| 1813 | Don Juan Borquichan | cinco | 47,48,49,50 y 51 | Portal de los Agustinos | 30 de abril |
| 1813 | Don Ignacio de la Fuente | cinco | 56,57,58,59 y 60 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Andrés Hernández | cuatro | 17,18,19 y 20 | Plazuela de Santo Domingo | 30 de abril |
| 1813 | Don Tomás Delgado | uno | 55 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Felipe González | tres | 74,75 y 76 | Plaza Grande | 30 de abril |



ANEXO N° 3
Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813-1815

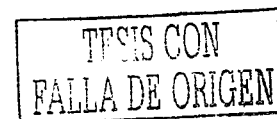
| Diputado del Ramo de Coches de Providencia, José María Prieto de Bonilla | | | | | |
|--|-------------------------------|-----------------|---------------------------|--|----------------------|
| Año | Nombre | Total de coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1813 | Don Juan Simo de Lienzo | cinco | 61,62,63,64 y 65 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Antonio Banenel | ocho | 66,67,68,69,70,71,72 y 73 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Francisco Besasola | ocho | 32,33,34,35,36,37,38 y 39 | Colegio de Niñas | 30 de abril |
| 1813 | Don Francisco Goyeneche | uno | 40 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Doña María Loreta Mendizábal | dos | 81 y 82 | Calle de la Palma o Portales de Santo Domingo | 30 de abril |
| 1813 | Don Valentín Cerecero | uno | 80 | Plaza Grande | 30 de abril |
| 1813 | Don Santiago Pena | seis | 83,84,85,86,87 y 88 | 2 en la Plaza Mayor; 4 en el Callejón de los Dolores | 6 de mayo |
| 1813 | Don José Vicente García | uno | 89 | Plaza Grande | 7 de mayo |
| 1813 | Don Juan José Pacheco | uno | 90 | Calle Tlapaleros | 14 de mayo |
| 1813 | Don Leandro Castañeda | uno | 91 | Plaza Grande | 14 de mayo |
| 1813 | Don José Mariano Zamorano | uno | 92 | Plaza Grande | 17 de mayo |
| 1813 | Don Vicente Montes de Oca | uno | 93 | Calle de Jesús | 20 de mayo |
| 1813 | Don Mariano Pérez de Palacios | uno | 94 | Plaza Grande | 22 de mayo |
| 1813 | Don Alejo Vázquez | uno | 95 | Calle de Palma | 22 de mayo |
| 1813 | Don José María Molina | uno | 96 | Plaza Grande | 28 de mayo |
| 1813 | Doña María Josefa Arbide | uno | 97 | Plaza Mayor | 31 de mayo |
| 1813 | Don José de Palacio | dos | 98 y 99 | Plaza Grande | 1 de junio |
| 1813 | Don Esteban Monte Rey | dos | 103 y 104 | Plaza Grande | 14 de junio |
| 1813 | Don Pío Quinto León | uno | 105 | Plaza Grande | 18 de junio |
| 1813 | Don Juan Manuel Bargas | uno | 106 | Plaza Grande | 23 de junio |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
624

ANEXO N° 3
Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813-1815

| Diputado del Ramo de Coches de Providencia, José María Prieto de Bonilla | | | | | |
|---|-----------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Año | Nombre | Total de coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1813 | Doña Mariana García | uno | 107 | Plaza Grande | 26 de junio |
| 1813 | Don Agustín Balbuena | cuatro | 108,109,110 y 111 | Calle del Refugio | 26 de junio |
| 1813 | Don Manuel García | uno | 100 | Plaza Mayor | 3 de julio |
| 1813 | Don Vicente Montes de Oca | uno | 101 | Plaza Mayor o en la Calle de Jesús | 15 de julio |
| 1813 | Don José de Rosas | uno | 102 | Plaza Grande | 15 de julio |
| 1813 | Don Ignacio Montes de Oca | uno | 118 | Puente de San Dimas | 30 de julio |
| 1813 | Nombre ilegible | uno | 119 | Plaza Grande | 30 de julio |
| 1813 | Don Manuel Pichardo | uno | 127 | Balvanera | 31 de julio |
| 1813 | * Don José Antonio Méndez | ocho | 32,33,34,35,36,37,38 y 39 | Plazuela del Colegio de Niñas | 1 de septiembre |
| 1813 | Don Cayetano García | dos | 7 y 12 | Plaza Mayor | 1 de septiembre |
| Regidor Mariano de Ycaza | | | | | |
| Año | Nombre | Total de Coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1814 | Don Juan León Leal | seis | 136,137,138,139,140 y 141 | Paraje El Empedradillo. | 8 de enero |
| 1814 | Don Laureano Rodríguez de Pedroza | dos | 27 y 28 | Plaza Mayor | 1 de febrero |
| 1814 | Don Isidro Álvarez | uno | 142 | Plaza Mayor | 1 de febrero |
| 1814 | Don Francisco Hurtado | uno | 53 | Plaza Mayor | 1 de febrero |
| 1814 | Doña Ana María Arriaga | uno | 143 | Plaza Mayor | 19 de febrero |
| 1814 | Don Sebastián de Ugarte | uno | 5 | Plaza Mayor | 19 de febrero |
| 1814 | Don Agustín Nava | uno | 144 | Plaza Mayor | 25 de febrero |



ANEXO N° 3
Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813-1815

| Regidor Mariano de Ycaza | | | | | |
|--------------------------|--------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|----------------------|
| Año | Nombre | Total de Coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1814 | Don Ramón Lascano | dos | 6 y 75 | Plazuela de Santo Domingo | 2 de marzo |
| 1814 | Don José George Durán | uno | 101 | Plaza Mayor | 3 de marzo |
| 1814 | Don Sebastián de Ugarte | uno | 74 | Plaza Mayor | 8 de marzo |
| 1814 | Don Fabián Sebastián de Ugarte | uno | 119 | Plaza Mayor | 8 de marzo |
| 1814 | Don Sebastián de Ugarte | tres | 127,128 y 129 | Plaza Mayor | 8 de marzo |
| 1814 | Don Agustín R. | uno | 145 | Plaza Mayor | 15 de marzo |
| 1814 | Don José Crespo | dos | 85 y 86 | Plaza Mayor | 17 de marzo |
| 1814 | Don Sebastián Fernández | uno | 13 | Plaza Mayor | 9 de abril |
| 1814 | Don Juan Guzmán | uno | 98 | Plazuela de Santo Domingo | 14 de abril |
| 1814 | Don José Crespo | tres | 146,147 y 148 | Plaza Mayor | 14 de abril |
| 1814 | Don José Trinidad López | uno | 45 | Plaza Mayor | 19 de abril |
| 1814 | Don Pablo de la Bastida | uno | 46 | Plaza Mayor | 20 de abril |
| 1814 | Don Francisco Flores | uno | 13 | Plaza Mayor | 30 de abril |
| 1814 | Don Pedro Cárdenas | uno | 11 | Plaza Mayor | 9 de mayo |
| 1814 | Don Felipe González | dos | 149 y 150 | Plaza Mayor | 14 de mayo |
| 1814 | Don Antonio Lezo | uno | 87 | Plaza Mayor | 25 de mayo |
| 1814 | Don José María Ulloa | uno | 88 | Plaza Mayor | 27 de mayo |
| 1814 | Don Sebastián Ugarte | dos | 151 y 152 | Plaza Mayor | 2 de junio |
| 1814 | Don Mariano González y Molina | uno | 153 | Plazuela de Jesús | 7 de junio |
| 1814 | Don José Crespo | uno | 154 | Plaza Mayor | 20 de junio |

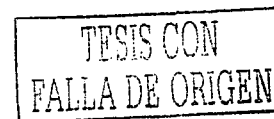
TRIPS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
626

ANEXO N° 3
Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813-1815

| Regidor Mariano de Ycaza | | | | | |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------|-------------------|--|----------------------|
| Año | Nombre | Total de Coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1814 | Don Agustín Nava | dos | 155 y 156 | Plaza Mayor | 23 de junio |
| 1814 | Don Francisco Pardo | dos | 157 y 158 | Plazuela Colegio de las Niñas | 23 de junio |
| 1814 | Don Francisco Pardo | uno | 159 | Plazuela Colegio de las Niñas | 11 de julio |
| 1814 | Don Ángel María Ordóñez | uno | 133 | Plaza Mayor o Calle Baivanera | 20 de julio |
| 1814 | Don Juan Hurtado | uno | 134 | Plaza Mayor | 23 de julio |
| 1814 | Don José Luna | uno | 160 | Plaza Mayor | 23 de julio |
| 1814 | Don Juan Vidal | cuatro | 136,137,138 y 139 | Calle del Empedradillo | 4 de agosto |
| 1814 | Doña María Antonia Baca | uno | 108 | Plaza Mayor | 5 de agosto |
| 1814 | Don José Andrés Bilches | uno | 109 | Plaza Mayor | 6 de agosto |
| 1814 | Don Manuel Aguirre | dos | 110 y 111 | Plaza Mayor | 16 de agosto |
| 1814 | Don José Sotomayor | uno | 46 | Plazuela de Santo Domingo | 17 de agosto |
| 1814 | Don José Antonio García | uno | 100 | Plazuela de Santo Domingo | 18 de agosto |
| 1814 | Don José de Sotomayor | uno | 140 | Plazuela de Santo Domingo | 29 de agosto |
| 1814 | Don José Castañeda | dos | 130 y 141 | En una de las Plazuelas destinadas para coches | 6 de septiembre |
| 1814 | Don Juan Hurtado | uno | 161 | Plaza Mayor | 9 de septiembre |
| 1814 | Don Juan Villarello | dos | 162 y 163 | Plaza Mayor | 12 de septiembre |
| 1814 | Don José Sotomayor | uno | 164 | Plazuela de Santo Domingo | 3 de octubre |
| 1814 | Don José María Garduño | uno | 165 | Plaza Mayor | 4 de octubre |
| 1814 | Don Rafael Manzanedo | uno | 166 | Plaza Mayor | 6 de octubre |
| 1814 | Don Manuel González de Ybarra | uno | 27 | Plaza Mayor | 21 de octubre |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
627



ANEXO N° 3
Licencias que se conceden para Coches de Providencia 1813-1815

| Regidor Mariano de Ycaza | | | | | |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|----------------------|
| Año | Nombre | Total de Coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
| 1814 | Doña María Manuela Villuendas | uno | 28 | Plaza Mayor | 9 de noviembre |
| 1814 | Don José Ygnacio García | uno | 109 | Plaza Mayor | 14 de noviembre |
| 1814 | Don Manuel González Ybarra | tres | 167,168 y 169 | Plaza Mayor | 14 de noviembre |
| 1814 | Don Vicente Aguiar (sic) | uno | 135 | Plazuela de Santo Domingo | 2 de diciembre |
| 1814 | Don Valentín Cerecero | uno | 141 | Plaza Mayor | 10 de diciembre |

Sr. Regidor Don José Ramón de la Peza

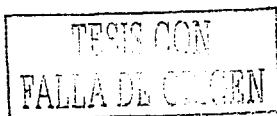
| Año | Nombre | Total de Coches | Número asignado | Sitio | Fecha de la licencia |
|------|-----------------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|----------------------|
| 1815 | Don José de Sotomayor | dos | 170 y 171 | Plaza Mayor | 25 de enero |
| 1815 | Don José Ygnacio García | dos | 7 y 12 | Plaza Mayor | 25 de enero |
| 1815 | Don Nicolás Ortega | uno | 96 | Plaza Mayor | 25 de enero |
| 1815 | Don Antonio de Herrera | uno | 54 | Plaza Mayor | 25 de enero |
| 1815 | Doña María Dolores Enríquez | dos | 172 y 173 | Plaza Mayor | 8 de febrero |
| 1815 | Don José Manuel Dueñas | dos | 174 y 175 | Plaza Mayor | 8 de febrero |
| 1815 | Don Juan Simón del Lienzo | uno | 106 | Plazuela Colegio de Niñas | 13 de febrero |
| 1815 | Don Valentín Cerecero | uno | 156 | Plazuela Colegio de Niñas | 23 de febrero |
| 1815 | Don José María Luna | uno | 125 | Plaza Mayor | 20 de mayo |

Fuente: *Coches de Providencia. Libro en que se asientan las razones de las licencias que se conceden para Coches de Providencia*, Archivo Histórico del Distrito Federal, Volumen 4200, Tomo I, Expediente 50, Año de 1813.

Notas : 1.- Los permisos se concedían por periodo de un año.

2.- El Libro empieza a fines de abril de 1813 con arreglo al artículo 42 del *Reglamento para el más puntual servicio público de los coches de Providencia* del 25 de octubre de 1812, hecho de orden de la Junta de Policía por su vocal Diputado el Sr. D. Domingo María Pozo, Regidor Honorario del Excelentísimo Ayuntamiento, aprobado por el excelentísimo Sr. Virrey Don Francisco Xavier Venegas en superior Decreto del 25 de octubre de 1812, de cuyo ramo era Diputado actual por el excelentísimo Sr. Don José María Prieto de Bonilla *Caballero de los Olivos*.

* El Sr. José Antonio Méndez se lo compró al Sr. Francisco Besada, haciéndose responsable de las licencias a partir del 1° de septiembre de 1813.



| Sitio | Año | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|---|--|------|--|--|--|--|---|---|--|--|---|
| | 1866 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1877 | 1879 | 1888 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 |
| Principal | | 61 | 58 | 61 | 42 | 26 | 30 | No se cuenta con el dato del número de sitios ni las calles donde estaban | Existían 48 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | 46 | Existían 40 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 44 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 61 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 77 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 110 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 131 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | No se cuenta con el dato, el número de sitios ni de las calles donde estaban. |
| Colegio de Niñas (Plazuela) | 25 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Colegio de las Vizcaínas | | 12 | 14 | 12 | 7 | 5 | | | | | | | | | | | | | |
| Plaza de Santo Domingo (Medinas) | 23 | 21 | 25 | 22 | 16 | 15 | | | | | | | | | | | | | |
| Plaza Villamil | | 5 | 5 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Plaza del Seminario | 15 | 14 | 12 | 11 | 12 | 12 | | | | | | | | | | | | | |
| Esquina del Puente de Palacio | | | | 3 | 4 | 6 | | | | | | | | | | | | | |
| Esquina del Empedradillo | | | | 1 | 8 | 6 | | | | | | | | | | | | | |
| Calle Corpus Cristi Alameda | 14 | 15 | 14 | 8 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Alameda (San Francisco) | | | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de la Mariscalá | 8 | 6 | 7 | 7 | 5 | 5 | | | | 3 | | | | | | | | | |
| Calle 5 de Mayo | | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Puente de San Fernando | | | | 3 | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de San José de Gracia | 8 | 8 | 5 | 7 | 4 | 4 | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de los Dolores | 4 | 5 | | 5 | 4 | 3 | | | | | | | | | | | | | |
| Estampa Puente de la Merced | 2 | 5 | 5 | 6 | 2 | 3 | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de Celaya | 3 | 4 | 5 | 5 | 3 | 4 | | | | 5 | | | | | | | | | |
| Calle 2ª de Vanegas | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| Avenida Juárez | | | | | 2 | 5 | | | | | | | | | | | | | |
| Avenida Juárez | | | | | 8 | 4 | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de Gante | | | | | 5 | 5 | | 6 | | | | | | | | | | | |

Anexo N° 4
Coches de sitio 1866-1903

| Sitio | Año | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|---|------|------|--|------|--|------|--|------|--|------|--|--|---|--|---|--|--|--|--|--|---|--|
| | 1866 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1877 | 1879 | 1888 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | | | | | | | | | | | |
| Calle de la Profesa | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle del Coliseo | | | | | | 5 | 6 | | | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de San José del Real | | | | | | 7 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de Manrique | | | | | | 3 | 3 | | | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tercer Orden de San Agustín | | | | | | 4 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Progreso | | | | | | | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de Lerdo | | | | | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle Bajos de San Agustín | | | | | | | 2 | | | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle del Puente de la Leña | | | | | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle San Juan de Letrán | | | | | | | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de Rosales | | | | | | | 4 | | | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bella Unión y 1ª de Palma | | | | | | | | | | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Esquina de Independencia y San Juan de Letrán | | | | | | | | | | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2ª de Independencia y Dolores | | | | | | | | | | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| San Juan de Letrán y San Francisco | | | | | | | | | | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avenida Juárez y esquina de Dolores | | | | | | | | | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Balvanera y Portaceli | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gran Sociedad y Espíritu Santo | | | | | | | | | | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1ª de Revillagigedo | | | | | | | | | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1ª de Factor | | | | | | | | | | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No se cuenta con el dato del número de sitios ni las calles donde estaban | | | | | | | No se cuenta con el dato del número de sitios ni las calles donde estaban | | | Existían 48 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 40 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 44 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 61 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 77 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 110 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 131 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | No se cuenta con el dato, el número de sitios ni de las calles donde estaban. | |

TEJES CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 4
Coches de sitio 1866-1903

| Sitio | Año | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1866 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1877 | 1879 | 1888 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 |
| 1° de Guerrero y Mina | | | | | | | | | | 4 | | | | | | | | | |
| 1° de 5 de Mayo (Costado Monte Pío) | | | | | | | | | | 0 | | | | | | | | | |
| 2° de 5 de Mayo | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | |
| Calle de Venero | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | |
| 1° de 5 de Mayo (bajos del Hotel Gillow) | | | | | | | | | | 9 | | | | | | | | | |
| Calle del Espíritu Santo | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | |
| Calle de Jesús María | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | |
| Puente de Palacio y Flamencos | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | |
| Calle de la Escondida | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | |
| Calle Patoni | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | |
| Calle del Coliseo Viejo | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | |
| 2° de Independencia y Gante | | | | | | | | | | 7 | | | | | | | | | |
| Coches extraordinarios llamados partida suelta | | | | | | | | | | 29 | | | | | | | | | |
| Calle 2° de San Francisco número 7 (Casa de Borda) | | | 4 | 12 | 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| Hotel de Iturbide | | 3 | 3 | 4 | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| Hotel Progreso | | 3 | 6 | 10 | 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| Hotel Nacional | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Hotel Gual | | | 2 | 1 | 6 | 6 | | | | | | | | | | | | | |
| Hotel del Bazar | | | | 1 | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | |
| Hotel de San Agustín | | | | | 4 | 5 | 5 | | | | | | | | | | | | |
| No se cuenta con el dato del número de sitios ni las calles donde estaban | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No se cuenta con el dato del número de sitios ni las calles donde estaban | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 48 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 40 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 44 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 61 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 77 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 110 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 131 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| No se cuenta con el dato, el número de sitios ni de las calles donde estaban. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Anexo N° 4
Coches de sitio 1866-1903

| Sitio | Año | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|--|------------|--|--|--|--|---|---|--|--|---|
| | 1866 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1877 | 1879 | 1888 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 |
| Hotel Bella Unión | | | | | | 1 | 3 | No se cuenta con el dato del número de sitios ni las calles donde estaban | Existían 48 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | | Existían 40 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 44 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 61 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 77 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 110 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 131 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | Existían 51 sitios, no se cuenta con el dato de su ubicación | No se cuenta con el dato, el número de sitios ni de las calles donde estaban. |
| Calle de Don Juan Manuel | | | | | | 5 | | | | | | | | | | | | | |
| Calle del Puente Quebrado | | | | | | 4 | 6 | | | 7 | | | | | | | | | |
| Portillo de San Diego (Frente a la Alameda) | | | | | | 4 | 3 | | | 7 | | | | | | | | | |
| Cuadrante Santa Catalina | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| Calle de la Acequia | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| Hotel de la Gran Sociedad | | | | | | 6 | 10 | | | | | | | | | | | | |
| Esquina calle de la Independencia | 1 | | | | | 7 | | | | 2 | | | | | | | | | |
| Inmediaciones de la Capital, esquina del Portal de Mercaderes | 33 | 38 | 24 | 16 | | | | | | 42 | | | | | | | | | |
| Calle Esquina de Mercaderes | | | | 11 | 24 | 18 | | | | | | | | | | | | | |
| Ómnibus para Belem (Esquina Portal de Mercaderes) | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ómnibus para Guadalupe (Esquina de Mercaderes) | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ómnibus para Naucalpan | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ómnibus para Azcapotzalco (Esquina Colegio de las Niñas) | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL (promedio anual de vehículos de alquiler) | 190 | 207 | 215 | 217 | 213 | 199 | 199 | 254 | 320 | 300 | 344 | 334 | 395 | 480 | 517 | 531 | 523 | 701 | 764 |

Fuentes:

- Memoria que el Ayuntamiento Popular presenta a sus comitentes, correspondiente al semestre del 1° de enero al 30 de junio, México, 1868, Imprenta de Ignacio cumplido, pp. 66-69.
- Memoria de los Ramos Municipales correspondiente al semestre de julio a diciembre de 1866. Presentada por D. Ignacio Trigueros, Alcalde Municipal de la Ciudad de México, México

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1867. Imprenta Económica pp. 8 -82.

- *Memoria que el Ayuntamiento Popular de 1869 presenta a sus Comitentes.* México 1870. Tipografía del Comercio, pp. 21-24.
- *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1870 presenta a sus Comitentes.* México 1871. Imprenta del Comercio de N. Chavez, a cargo de J. Moreno, pp. 24-60.
- *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1871 presenta a sus Comitentes.* México 1872. Imprenta de Ignacio Cumpido, pp. 91-113.
- *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1872 presenta a sus Comitentes.* México 1873. Imprenta de Ignacio Cumpido, pp. 39-73.
- *Memoria del Ayuntamiento que comenzó a funcionar el 5 de diciembre de 1876 y concluyó el 31 de diciembre de 1877.* México 1878. Imprenta de Ignacio Escalante, pp. 25-39.
- *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1879 presenta a sus Comitentes.* México 1880. Imprenta de Francisco Díaz de León, pp. 226-238.
- *Discurso leído el 1° de enero de 1889 por el General Manuel González Cosío como Presidente del Ayuntamiento de 1888, dando cuenta de su administración.* Discurso del C. Gobernador del Distrito Federal. México 1889. Impreso por Francisco Díaz de León, página 31.
- *Discurso del Dr. Manuel Domínguez, Presidente del Ayuntamiento de 1893, Memoria Documentada de los Trabajos Municipales en 1893,* formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1894, Imprenta y Litografía de Díaz de León Scus. S.A., pp. 120-121.
- *Discurso del C. Ingeniero Sebastián Camacho Presidente del Ayuntamiento de 1894,* al instalarse el de 1895. Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1895. Imprenta y Litografía "La Europea" de Fernando Camacho, pp. 124-126,324-356.
- *Discurso del C. Ingeniero Sebastián Camacho, Presidente del Ayuntamiento de 1895* al instalarse el de 1896. Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1896. Imprenta y Litografía "La Europea" de Fernando Camacho, pp. 136-139,188-191.
- *Discurso del C. Ingeniero Sebastián Camacho, Presidente del Ayuntamiento de 1896* al instalarse el de 1897. Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1897. Imprenta y Litografía "La Europea" de Fernando Camacho, pp. 172-175.
- *Discurso del C. Ingeniero Sebastián Camacho, Presidente del Ayuntamiento de 1897* al instalarse el de 1898. Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1898. Imprenta y Litografía "La Europea" de Fernando Camacho, pp. 198-203, 392-397.
- *Discurso del C. Miguel S. Macedo, Presidente del Ayuntamiento. Memoria documentada de los trabajos municipales de 1898.* Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1899. Tipografía y Litografía "La Europea" de J. Aguilar Vera, pp. 233-238,570-576.
- *Discurso del C. Miguel S. Macedo Presidente del Ayuntamiento. Memoria documentada de los trabajos municipales de 1899.* Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1900. Tipografía y Litografía "La Europea" de J. Aguilar Vera, pp. 277-282,378-380,542-564.
- *Discurso del Sr. D. Guillermo de Landa y Escandón Presidente del Ayuntamiento en 1900. Memoria documentada de los trabajos municipales de 1900.* Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1901. Tipografía y Litografía "La Europea" de J. Aguilar Vera, pp. 394-399.
- *Discurso del Sr. D. Guillermo de Landa y Escandón Presidente del Ayuntamiento en 1901. Memoria documentada de los trabajos municipales de 1901.* Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1902. Tipografía y Litografía "La Europea" de J. Aguilar Vera, pp. 413-421.
- *Discursos del Sr. D. Fernando Pimentel y Fagoaga Presidente del Ayuntamiento en 1902. Memoria documentada de los trabajos municipales de 1902.* Formada por el Secretario Juan Bribiesca. México 1903. Tipografía y Litografía "La Europea" de J. Aguilar Vera, pp. 459-469.
- *Memoria del Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal, 1° de julio de 1903 al 31 de diciembre de 1904,* presentada al Secretario de Estado y del Despacho de Gobernación, México, 1906, Talleres de tipografía, encuadernación y rayados de Pablo Rodríguez, pp. 161-164.

Algunos tipos de vehículos que se usaron en el transporte público del cuadro arriba expuesto.

Calesas: Carruaje de cuatro y más comúnmente de dos ruedas con la caja abierta por delante, dos o cuatro asientos y capota de baqueta.

Berlinas: Coche cerrado de dos asientos comúnmente, en las diligencias y otros carruajes de dos o más departamentos, el que es cerrado, está delante y sólo tiene una fila de asientos.

Coches cerrados: Carruaje de cuatro ruedas, con caja dentro de la cual hay asiento para dos o más personas.

Coche de Plaza o de punto: El matriculado y numerado con destino al servicio público de alquiler y que tiene un punto fijo de parada en plaza o calle.

Ómnibus: Carruaje de gran capacidad. Sirve para transportar personas, generalmente dentro de las poblaciones a precio módico.

Landó: Coche de cuatro ruedas con capotas delanteras y trasera para poderlo usar cerrado o descubierto.

Diligencias: Coche grande, dividido en dos o tres departamentos, arrastrado por caballerías y destinado al transporte de viajeros, y Carros que se le denominaron: Coupés; Victorias; Briscas;

Trois Carts.



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1879 | Vía ancha. Acuerdo del 26 de diciembre de 1879.- Vía en la calzada occidental de la Viga. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito. | Ante la solicitud de prolongar la vía férrea de la calzada de la Viga, a la garita del mismo nombre, y construir un escape en el callejón de Dolores, para el servicio de la línea de la colonia de los Arquitectos, la Comisión presentó su dictamen el 26 de diciembre de 1879, determinando las siguientes proposiciones: 1° Con los mismos derechos y obligaciones con que el Ayuntamiento otorgó a la empresa el establecimiento del ramal de San Juan de Letrán al Niño Perdido se concede ahora para que establezca una vía en la calzada occidental del paseo de la Viga. 2° Se aprueba el escape bajo las mismas condiciones, con la obligación de empedrar la calle de Dolores y hacer la limpia de las atarjeas. 3° Deberán ser aprobados los planos por el Ayuntamiento conforme lo previene la cláusula 4° del acuerdo de Cabildo de 18 de febrero. - En lo referente a la vía de la Calzada de la Viga la empresa se sujetará a las condiciones fijadas por la Dirección de Obras Públicas y, - Deberá terminarla y tenerla en explotación antes de un año. - En cuanto al escape deberá terminarlo en un mes a la fecha de su aprobación. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 22 de mayo de 1880 en lo referente a la línea de la calzada de la Viga. | En lo referente al escape del callejón de Dolores no fue aprobado. - Para el 12 de julio de 1881, la empresa solicitó se le revalidara la concesión lo cual fue concedido en la misma fecha. - El Gobierno del Distrito aprobó esta revalidación el 21 de julio y se comunicó a la empresa el 25 del mismo mes con la modificación de que levanten los rieles de la doble vía que resulte en la calle de Guatimotzin, desde el punto de entrada al depósito, hasta el lugar en que hoy termina. |
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 13 de enero de 1880.- Línea de las Escalerillas a la Santísima, ligándose con la de las calles de Tacuba y la Alhondiga, y con la del Seminario a San Lázaro. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito. | El Ayuntamiento da permiso a la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito, para establecer y explotar un ferrocarril urbano en las calles mencionadas, señalando los derechos y obligaciones que constan en la escritura de transacción del 29 de julio de 1879, con arreglo a las 17 cláusulas insertas en la escritura del 23 de septiembre de 1878. - La empresa tendrá la obligación de conservar en buen estado empedrado de las entrevías, así como cuatro varas de anchura de las vías. - Previamente deberán ser aprobados los planos. | Aprobado por el Gobernador el 25 de mayo de 1880. | Con la finalidad de homogenizar los tiempos la concesión fue otorgada por 99 años contándose a partir del 14 de marzo de 1878, fecha en que se consideraba la concesión de las vías con las que había de enlazarse. |
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 20 de enero de 1880.- Línea de Alconedo a la calzada de la Reforma, y prolongación de la de Tarasquillo por las calles de Pelota y Revillagigedo, avenida Juárez hasta el monumento de Carlos IV. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito. | Se otorga la concesión con los derechos y obligaciones que constan en las bases aprobadas por Cabildo en 1° de agosto de 1879 y en las 17 cláusulas de la escritura de 23 de septiembre de 1878. - En las calles de Providencia y siguientes, la empresa tendrá la obligación de conservar una faja de empedrado de cuatro varas de anchura fuera de la línea y en todas las demás calles de dos varas. - Previamente serán aprobados los planos conforme a lo dispuesto por Cabildo en 15 de abril de 1880. | Aprobado por el C. Gobernador el 18 de marzo de 1880, con la modificación de que sólo pondría una curva en la calle de Patoni en vez de dos ramales que debían atravesarla diagonalmente. - Se comunicó a la empresa el 24 de marzo, aprobándose los trazos el 11 de junio de 1880. | En todas las curvas, así como en las boca-calles y al atravesar la calle de Patoni y Paseo de Bucareli, cada riel estará resguardado por un doble contrarriel. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 16 de marzo de 1880.- Línea de la Perpetua y de la Cerbatana hasta el puente de San Pedro y San Pablo. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 30 de enero de 1880. | Se otorgó permiso para prolongar la línea, con las tres condiciones que consta en la parte expositiva del dictamen y con las que se expresan en las 17 cláusulas insertas en la escritura del 23 de septiembre de 1878. - Deberá dejar libre más de cincuenta metros de la parte sur, para que quepa una vía de escape de la Compañía Limitada de los Tranvías del Distrito. | Aprobado por la Superioridad el 4 de mayo de 1880. - Los trazos se aprobaron por la Comisión de Obras Públicas el 10 de Diciembre de 1881. | Ante la solicitud de dejar 50m. libres se le informó al C. Agustín López, para proseguir con la aprobación superior. |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo del 16 de marzo de 1880.- Vía de escape en la calle del puente de San Pedro y San Pablo. | Sra. Julia G. de Escalante 16 de enero de 1880. | Se concede permiso para la vía de escape, bajo las condiciones que se expresan en las cláusulas aprobadas por el Cabildo el 16 de noviembre de 1887 y las modificaciones dadas por el Gobernador del Distrito a la 18ª cláusula el 19 de diciembre del mismo año. - No se concede permiso a la Sra. para extender por más de 50 m. - Previamente a los trabajos deberán ser aprobados los planos | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 19 de marzo de 1880. | Los planos fueron aprobados por la Comisión de Obras el 6 de abril de 1880. |
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 8 de junio de 1880.- Línea de la calle de Matadero al Hospital Juárez. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 24 de marzo de 1880. | Se concede el permiso en los mismos términos en que el Ayuntamiento concedió permiso a la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito en 25 de abril de 1873, para establecer un ferrocarril urbano del Empedradillo al puente del Molino. - La empresa ejecutará a su costa la limpieza de las atarjeas. - No se podrán iniciar los trabajos ni hacer ninguna modificación, sin que previamente haya presentado los planos a la Comisión de Obras Públicas. | Aprobado por el C. Gobernador del Distrito el 11 de junio de 1880. - Comunicado a la empresa el 16 de junio de 1880 | |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo del 18 de junio de 1880.- Ramal del paseo de Bucareli a la casa llamada "Jardín de Tolsa" | Sr. Carlos Álvarez Rul, representante de la Compañía Limitada de Tranvías con correspondencia de fecha 11 de junio de 1880 | Se concede permiso a la Compañía para prolongar la vía férrea. - La vía se hará con sujeción a las bases fijadas por el Ayuntamiento. - Previamente se aprobarán los planos por la Dirección de Obras Públicas. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 23 de junio de 1880. | Los planos se aprobaron el 6 de julio de 1880. |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo del 25 de junio de 1880.- Línea de la Estampa de la Merced, Callejón de Talavera, calle de Chaneque, hasta la Ciudadela. | Sr. Romualdo de Zamora y Duque con fecha 22 de junio de 1880. | El Ayuntamiento concede permiso bajo los mismos términos en que se dio permiso a la Empresa de Morelos para establecer una vía urbana el 8 de abril de 1879 y con la modificación dada por el Gobernador el 19 del mismo. - Esta vía férrea podrá entroncarse con la de Toluca y Cuautitlán en la calle de la Puerta Falsa de la Merced y en la calzada norte de la Ciudadela, si para ello no tiene inconveniente la Empresa de Toluca y Cuautitlán. | La Comisión del ramo presentó su dictamen el 25 de junio pidiendo la aprobación superior. | No se menciona la fecha de aprobación. |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo del 6 de julio de 1880.- Circuito de Baños, plazo para comenzar los trabajos y duración de la concesión. | C. Romualdo de Zamora y Duque. | A su solicitud la Comisión presentó las modificaciones siguientes: - El Plazo para iniciar los trabajos será de 8 meses a partir de la aprobación, debiendo concluir los trabajos en 14 meses desde la misma fecha. - La concesión será por 50 años a partir de la aprobación del Gobernador. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 10 de julio de 1880. Se elevó a escritura pública el 18 de noviembre de 1880. | Se notificó al interesado el 3 de septiembre. Los planos se aprobaron el 26 de noviembre de 1880. |

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|--|---|---|--|
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 7 de septiembre de 1880.- Se reforma el contrato para la explotación de la línea de Chapultepec al panteón Dolores. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito. | Se solicitó que no corriera el plazo señalado en el contrato aprobado por el Ayuntamiento en 19 de septiembre de 1879, debido a que los planos aún no eran autorizados, debido a que el Ejecutivo solicitó hacer un nuevo estudio. Ante esto el 7 de septiembre de 1880, se presentó y aprobó un nuevo proyecto de contrato con los siguientes términos: - Mantener en buen estado la vía así como dotarla de los vehículos necesarios. - La tarifa será la misma que para el servicio a los otros panteones, no excederá de un peso el transporte de última clase (para los cadáveres)... - Fuera de la cláusula 4ª (referente a los carros o vagones fúnebres), el precio de los pasajes lo fijará la empresa. - No se cobrará pasaje a Regidores y al administrador del panteón, pagando, en compensación, una subvención de \$ 2.200** por kilometro de vía por parte del Ayuntamiento. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 12 de octubre de 1880. | Con la aprobación del Gobernador se modificó la cláusula 2ª indicando que la tarifa no será mayor que para los otros panteones. -En la cláusula 3ª se indica que la tarifa para los cadáveres procedentes de hospitales, la Comisión de Beneficencia celebrará contratos con la empresa para obtener precios menores. |
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 17 de septiembre de 1880.- Ramal de la plazuela de Buenavista para unirse con la vía del Ferrocarril Central | C. Agustín López, Superintendente de los Ferrocarriles de Distrito. | El Ayuntamiento concede permiso a la empresa bajo los mismos derechos y obligaciones con que tiene concedida la vía entre la misma plazuela de Buenavista y el edificio que debió servir de palacio de exposición. | Aprobado por la superioridad el 22 de septiembre de 1880. | |
| 1880 | Vía ancha. Acuerdo del 12 de octubre de 1880.- Vía de escape, frente al Portal de Mercaderes. | Empresa de Ferrocarriles del Distrito, con fecha 12 de octubre de 1880. | Se concede permiso bajo los mismos términos y condiciones que se establecieron en líneas anexas a ese punto. | Aprobado por el Gobernador de Distrito el 23 de octubre de 1880. | Se le comunicó a la empresa el 27 de octubre de 1880. |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo de 10 de diciembre de 1880.- Circuito de Baños, vía de escape en el Puente Colorado | Sr. Romualdo de Zamora y Duque con fecha 19 de noviembre de 1880. | Se concede permiso para establecer la vía de escape, bajo las condiciones que se expresan en las cláusulas aprobadas por el Cabildo el 25 de junio de 1880, respecto a la concesión principal. - Previamente se autorizarán los planos. - El Ayuntamiento se reserva para cuando se abran las calles prolongación del frente de la Ciudadela, el resolver sobre la concesión que se solicita para extender su vía férrea en las calles referida. | Aprobado por la superioridad el 22 de diciembre de 1880. | Se comunicó al interesado el 25 de diciembre de 1880. |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo de 24 de diciembre de 1880.- Circuito de Baños, se modifica el trazo de ese circuito en las calles que se expresan. | Ing. Director de Aguas. | El Ing. Director de Aguas recomendó a la Empresa suspendiera sus trabajos por quedar la vía encima del ramal principal del agua en las calles de la Escondida, Puente Quebrado y San Felipe Neri. - Ante la petición se autoriza a la Empresa que representa el Sr. Zamora y Duque para modificar los trazos en las calles mencionadas con la condición de que la modificación sea la estrictamente necesaria para dejar libre la cañería del agua. | Aprobado por el Gobierno del Distrito el 29 de diciembre de 1880. | Se comunicó a la Empresa el 3 de enero de 1881. |
| 1880 | Vía angosta. Acuerdo de 24 de diciembre de 1880.- Permiso para establecer un ramal del Paseo Nuevo al antiguo depósito del ferrocarril de Tlalpan. | Sr. James Sullivan, por la Compañía Constructora Nacional Mexicana con fecha 7 de diciembre de 1880. | El Ayuntamiento concede permiso bajo los mismos términos en que se dio a la Empresa de Morelos para establecer una vía urbana el 8 de abril y con las modificaciones hechas por el Gobernador del Distrito el 19 de abril de 1879, siempre que para ello esté conforme la Empresa de Toluca. - Previamente se aprobarán los planos por la Dirección de Obras Públicas. | Aprobado por la superioridad el 29 de diciembre de 1880. | Comunicado a la Empresa el 3 de enero de 1881. - El trazo reformado se aprobó el 7 de enero de 1881 |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1880 | Vía angosta. Vía ancha. Acuerdo del 31 del diciembre de 1880.- Relativo a la facultad del Ayuntamiento para conceder permiso para establecer líneas férreas en calles ocupadas por otra empresa. | Solicita el C. Agustín López, Superintendente de los Ferrocarriles de Distrito. | Ante la petición del C. López de no otorgar a la Empresa de Tranvías el permiso para no construir una nueva vía, con fundamento en la transacción de 29 de julio de 1879 y elevada a escritura pública el 11 de agosto, se le indica que es decisión del propio Ayuntamiento, otorgar o no permisos para la construcción de vías férreas. | | Negada la petición se le comunica al C. Agustín López el 3 de enero de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo de 28 de enero de 1881.- Ramal de la calle de la Merced, uniéndose con el existente en parte de esa calle y con la línea del Puente del Correo Mayor. | Sra. Julia G. de Escalante, representante de la Compañía Limitada de Tranvías con correspondencia, de fecha 14 de enero de 1881. | Se le comunica a la interesada que presente constancia de que la Empresa del Ferrocarril de Morelos le ha traspasado la concesión para establecer una vía urbana. Presentada dicha constancia se le concede permiso para establecer la vía férrea bajo los términos siguientes: - El trazo de la línea y las obras serán con conocimiento y bajo la inspección de la Dirección de Obras Públicas conforme a los planos aprobados por la Comisión el 11 de julio. - Las obras para nivelar el terreno serán por cuenta de la empresa, a todo lo ancho de la calle. - Mantener limpias las atarjeas. - Conservación del empedrado en toda la longitud de la vía además de una faja de 2 m. en torno de la vía - Permitir que la Dirección de Aguas realice las obras encomendadas. - Medio de tracción solo la animal. - Iniciar los trabajos a los quince días de la aprobación de la concesión por el Gobernador. - Cumplir con los reglamentos vigentes. - Cualquier conflicto será resuelto por el Ayuntamiento, sin más recurso que el fallo del Gobernador con exclusión de la autoridad judicial. - Durante los trabajos no se debe obstruir el libre tránsito. - La anchura de la vía será la misma que la empresa tiene actualmente establecida en sus demás líneas. - La concesión concluirá cuando finalice la de la empresa de Morelos otorgada el 8 de abril de 1879. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 30 de julio de 1881. Se comunicó a la empresa el 3 de agosto de 1881. | Derivado de este caso, se comunicó a todas las empresas ferrocarrileras, que cada vez que hagan traspaso de todo o parte de sus respectivas concesiones, lo avisen directamente a la Secretaría de la Corporación para que ésta dé o niegue su consentimiento en cada caso. - El Ayuntamiento podrá autorizar otra u otras concesiones en las mismas calles. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 25 de febrero de 1881.- Línea de la calle de Robles a la calzada de San Jerónimo, terminando en la parte de la estación de Morelos. | Sr. Carlos Álvarez Rul, por la Compañía Limitada de Tranvías con correspondencia de fecha 4 de febrero de 1881. | Se concede permiso para establecer la vía férrea. El trazo de la línea será con conocimiento de la Comisión y la inspección de la Dirección de Obras Públicas. - Será por cuenta de la empresa las obras de nivelación del tramo. - Hacer limpieza de las atarjeas. - El empedrado de las calles y de una faja de 2 m. en toda la vía será por cuenta de la empresa. - No iniciar un nuevo tramo hasta que el anterior esté concluido y libre de escombros. - Medio de tracción animal. - Iniciar los trabajos a más tardar en 50 días y terminados en dos meses a partir de la fecha de la aprobación. - Cualquier conflicto será resuelto por el Ayuntamiento, sin más recurso que el fallo del Gobernador con exclusión de la autoridad judicial. - Cumplir con los reglamentos vigentes. - El término de la concesión será por 30 años. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 2 de marzo de 1881. Comunicado a la empresa el 5 de marzo de 1881. | - El Ayuntamiento podrá autorizar otra u otras concesiones en las mismas calles. - La concesión caduca por no hacer uso continuo durante un año. - Por daños a terceros será la empresa la responsable de cubrir las indemnizaciones. |

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|---|--|---|--|
| 1881 | Vía ancha. Acuerdo del 5 de abril de 1881.- Ramal de línea férrea para ligarlo con la línea establecida en la nueva calle de la exposición hasta la 4ª avenida de los Hombres Ilustres. | Solicita el C. Agustín López, Superintendente de los Ferrocarriles de Distrito. | Se concedió el permiso bajo la base misma de las concesiones que recientemente se hayan hecho a la empresa. - Los trabajos se iniciarán previa autorización de los planos por la Comisión de Obras Públicas. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 11 de abril de 1881. | Comunicado a la empresa el 13 de abril de 1881. - Los planos fueron aprobados el 13 de mayo de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 5 de abril de 1881.- Vía de escape en las calles de la Primavera. | Sr. Romualdo de Zamora y Duque, con fecha del 18 de marzo de 1881. | Se concede establecer vía de escape en la calle de la Primavera hacia el número 7 ^{1/2} con las mismas cláusulas de la concesión de Circuito de Baños. - Previa autorización de los planos y perfiles por la Comisión de Obras Públicas. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 11 de abril de 1881. | Los planos se aprobaron el 13 de mayo de 1881. Se comunicó a la empresa el 13 de abril. |
| 1881 | Vía ancha. Acuerdo del 12 de abril de 1881.- Prolongación de la línea de Guerrero hasta la 10ª calle del mismo nombre y concesión de dos ramales, uno de la 1ª calle de la Violeta al ferrocarril central y otro de la calle de Ciprés a la 4ª calle de Santa María la Rivera. | Solicita el Superintendente de los Ferrocarriles de Distrito, con fecha 24 de febrero de 1881. | Se concede permiso a la empresa para la construcción de ambos ramales y prolongación de la vía, bajo las mismas bases de las concesiones anteriores. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 23 de abril de 1881. Se elevó a escritura pública el 6 de mayo de 1881. | Se comunicó a la empresa el 18 de marzo de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 27 de mayo de 1881.- Aprobación de los planos del Circuito sur, presentado por la Empresa de Tranvías con correspondencia. | D. Carlos Álvarez Rul, superintendente de la Empresa de Tranvías con correspondencia. | Se aprueban los planos presentados con fecha 12 de mayo de 1881. - Se permite iniciar los trabajos. | No hay dato de aprobación. | Queda pendiente de resolver sobre la aprobación o no del plano del ramal del 5 de mayo. Se comunicó a la empresa el 30 de mayo de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 8 de julio de 1881.- Aprobación de planos de las líneas concedidas en los puntos que se expresan | Sr. Salvador Malo por la Empresa de Tranvías por correspondencia con fecha 27 de junio de 1881. | Se aprobaron los planos de las líneas de las calles y puntos señalados | Aprobado por Cabildo el 8 de julio de 1881. | Se comunicó a la empresa el 9 de julio de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 8 de julio de 1881.- Aprobación de los planos de la línea de la calle de Cuevas al Puente del Molino. | Sr. Salvador Malo representante de la Empresa de Tranvías con correspondencia con fecha 7 de junio de 1881. | - Se aprueban los planos presentados por la Compañía. - Se autoriza iniciar los trabajos. | No hay datos de aprobación. | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
638

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1881 | Vía ancha. Acuerdo del 2 de agosto de 1881.- Ramal de la vía de San Lucas a la garita, pasando por la calzada de San Antonio Abad. | Solicita el Superintendente de los Ferrocarriles de Distrito. | Se concede el permiso siempre que la empresa presente los planos a la Obrería, y se sujetará a las mismas obligaciones de las anteriores concesiones. | Aprobado el 5 de agosto de 1881. | Se comunicó a la empresa el 10 de agosto de 1881, y además solicitó el 18 de octubre se le permitiera poner una doble vía cerca de la garita de San Antonio Abad, concediéndose el 8 de noviembre. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 19 de agosto de 1881.- Se declara sin lugar la solicitud de la Empresa de Tranvías con correspondencia para establecer un ramal en la calle de Arquillo. | Representante de la Empresa de Tranvías con correspondencia con fecha 9 de agosto de 1881. | Se contesta a la empresa que no es de accederse a su solicitud, por no tener ya objeto el establecimiento de un ramal provisional de vía férrea del calle del Arquillo al Barrio de los Angeles. | | Se comunicó a la empresa el 20 de agosto de 1881. |
| 1881 | Vía ancha. Acuerdo del 30 de agosto de 1881.- Prolongación de la vía de escape del frente del Portal de Mercaderes hasta la calle de Empedradillo. | Solicita la Empresa de Ferrocarriles del Distrito el 7 de abril de 1881. | Permiso concedido a la empresa bajo las bases de las anteriores escrituras de concesión. | Aprobado por el Gobernador el 5 de septiembre de 1881. | Comunicado a la empresa el 8 de septiembre de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo de 13 de septiembre de 1881.- Permiso a la Compañía Constructora Nacional Mexicana para levantar los rieles de la avenida Balderas. | Secretario de la Compañía Constructora Nacional Mexicana con fecha 7 de septiembre de 1881. | Se permite a la compañía levantar los rieles que tenía establecidos en la avenida Balderas para ligar la línea de Toluca y Cuautitlán con las interiores del depósito situado en la esquina de las calles 1ª de la Providencia y Balderas. - Debe dejar la empresa en buen estado el pavimento en la zona que ocupaba la vía. | | Se comunicó a la empresa el 14 de septiembre de 1881. |
| 1881 | Vía ancha. Acuerdo del 23 de septiembre de 1881.- Prolongación del Puente Blanco a la Garita de Peralvillo. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 22 de julio de 1881. | Se concede permiso a la empresa bajo las mismas condiciones de las anteriores concesiones, siendo de su cuenta la construcción de puentes sobre las zanjas que atraviese. - Obtener la autorización de los planos . | Aprobado el 28 de septiembre de 1881. | Comunicado a la empresa el 1º de octubre de 1881. - Los trazos para los trabajos de Puente Blanco a Peralvillo fueron aprobados el 24 de febrero de 1882 |

ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|--|--|--|--|
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 30 de septiembre de 1881.- Línea de la plazuela de Tequesquite al Tecpan de Santiago. | Sr. Carlos Álvarez Rul, superintendente de la Compañía Limitada con correspondencia con fecha 17 de mayo de 1881 | Se permite a la empresa establecer la vía férrea con sujeción a las bases que el Ayuntamiento ha aprobado para las últimas concesiones sobre ferrocarriles. - No se concede el tramo que atraviesa los terrenos de Santiago por ser de propiedad particular. - Los trabajos sólo se inician si se aprueban los planos. - El 10 de noviembre, la empresa solicitó se le permitiera establecer una doble vía frente al Tecpan de Santiago, y dos escapes en la plazuela del Tequesquite. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 5 de octubre de 1881. | - La nueva solicitud fue aprobada por el Presidente el 13 de diciembre de 1881. - Los planos fueron aprobados el 9 de diciembre de 1881. - Comunicado a la empresa el 12 de octubre de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 30 de septiembre de 1881.- Permiso a la Compañía Constructora Nacional Mexicana para construir una vía de escape. | James Sullivan con fecha 24 de septiembre de 1881 | Se le permite establecer un escape de la línea férrea establecida frente a la Ciudadela, a fin que puedan entrar y salir los trenes de la compañía que representa. - La tracción será animal. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 5 de octubre de 1881. | El Sr. Sullivan se pondrá de acuerdo con la empresa del Ferrocarril de México a Toluca en lo referente a que el tráfico se haga por tracción animal. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 14 de octubre de 1881.- Prolongación de la vía de la calle de Regina por San Salvador el Seco hasta la Zanja Cuadrada. Prolongación de la línea de Loreto por las Inditas al paño norte de la calle de la Cerbatana. Desviación de la línea en la Plaza de Zaragoza y construcción de otros ramales. | La Empresa de Tranvías con correspondencia con fecha 22 de junio de 1881. | Con sujeción a las bases acordadas por el Ayuntamiento de la concesión del Ferrocarril urbano en las calles de Escalerilla, se concede la prolongación de la vía que tiene establecida en Regina. - Se concede prolongar la vía establecida en la plazuela de Loreto. - Se permite hacer una desviación de la línea que tiene establecida en la plazuela de Zaragoza, siempre que los terrenos que atraviese no pertenezcan a particulares. - Se concede el ramal que parte de la esquina de la plazuela de Madrid hasta la fábrica que hoy existe (otrora Mercado de Guerrero) - Los trabajos se iniciaran previa aprobación de los planos por el Ayuntamiento. - La empresa queda obligada a construir el empedrado aún en las calles en que no exista. | Aprobado por la Comisión del ramo el 14 de octubre de 1881. | |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 11 de octubre de 1881.- Ramal de la plazuela de Tecpan de San Juan por la plazuela y callejón de las Vizcainas, plazuela y calle de Regina, calle de Corchero hasta la esquina del Puente de la aduana vieja. | Representante de la Empresa de Ferrocarriles del Distrito, con fecha 11 de agosto de 1881. | Aprobado el permiso con sujeción a las bases acordadas por el Ayuntamiento a favor de la empresa en la concesión Escalerillas Santa Teresa, Hospicio de San Nicolás, Plazuela de la Santísima, además obligada a construir el empedrado en las calles que no exista. - Previa autorización de los planos por el Ayuntamiento. | Aprobado por el Gobernador del Distrito, el 18 de octubre de 1881. Se elevó a escritura pública el 11 de enero de 1882. | |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 8 de noviembre de 1881.- Permiso para establecer un ramal partiendo de la vía existente en la calle de Patoni siga por la calle Humboldt hasta ligarse en la 2ª calle de la Providencia. | Empresa de Ferrocarriles del Distrito. | Permiso concedido previa autorización de los planos respectivos. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 25 de noviembre de 1881. | Comunicado a la empresa el 26 de noviembre de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 11 de noviembre de 1881.- Ferrocarril de Cintura. se declara sin lugar la solicitud del representante de esa empresa, para pasar su línea por la garita de Belem | Representante de la Empresa Ferrocarril de Cintura con fecha 10 de agosto de 1881. | Se le comunica a la empresa que no habiendo solicitado el Ayuntamiento las respectivas concesiones para pasar por las garitas, no pueden aprobarse los trazos antes de tener las concesiones respectivas. | | Se le comunica a la empresa el 11 de agosto de 1881. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 9 de diciembre de 1881.- Ferrocarril de Cintura, permiso para pasar por las garitas de la ciudad. | General D. Manuel F. Loera concesionario del ferrocarril de Circunvalación con fecha 22 de noviembre de 1881. | Con excepción del ramal para el servicio del rastro y de paso por la plazuela de San Lázaro, que la Comisión se reserva aún estudiar, se concede a la empresa pasar por las garitas de la ciudad, debiendo arreglarse con los particulares y las demás empresas, ya sea para ocupación de terrenos o cruzamientos. | Aprobado por el Gobierno del Distrito el 13 de diciembre de 1881. | La Comisión solicitó que se comprobara la legalidad de los derechos de la venta a la compañía del sitio en la plazuela de San Lázaro por parte del C. Miguel Rivera. |
| 1881 | Vía ancha. Acuerdo del 20 de diciembre de 1881.- Ramal de la calzada frente al panteón Americano para unirse con la que existe frente a Chapultepec. | Superintendente de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 18 de octubre de 1881. | Se concede permiso con las mismas bases otorgadas de la concesión de Las Escalerillas. - Previa autorización de los planos. | | No fue aprobado por haberse opuesto la Secretaría de Fomento. |
| 1881 | Vía angosta. Acuerdo del 30 de diciembre de 1881.- Ferrocarril elevado. Se declara sin lugar la solicitud del Sr. Leopoldo Blanco para establecerlo. | Sr. Leopoldo Blanco con fecha 22 de noviembre de 1881. | Previo informe de la Dirección de Obras Públicas y Dictamen de la Comisión del ramo se le informó al Sr. Blanco que no es de accederse por ahora a lo que solicita | | Rechazada la solicitud de tren elevado. |

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|---|---|---|--|
| 1882 | Via angosta. Acuerdo del 7 de febrero de 1882.- Ferrocarril de Cintura. Servicio para atravesar la vía pública en las garitas de la Viga y San Antonio Abad. | E m p r e s a Ferrocarril de Cintura. | Se aprueba el trazo propuesto por la empresa. - Deberá acordar con la empresa del Ferrocarril del Distrito el modo conveniente de atravesar sus líneas | Aprobado el 7 de febrero de 1882. | Llegado al acuerdo con la empresa del Distrito se podrán iniciar los trabajos. |
| 1882 | Via angosta. Acuerdo del 17 de marzo de 1882.- Permiso para establecer una doble vía en las calles 4ª de Soto, Rosales y Puente de los Gallos para figurar por medio de curvas las calles Puente de Jesús María, Puente de la Merced, 2ª del Indio Triste y Montealegre. | Sr. Salvador Malo el 17 de febrero de 1882. | Se otorga permiso para modificar alguna de las líneas que tenía en explotación condicionado al informe de la Dirección el ramo y al dictamen de la Comisión. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 21 de marzo de 1882. | |
| 1882 | Via ancha. Acuerdo de 31 de marzo de 1882.- Convenio entre el Presidente Municipal y la Empresa de Ferrocarriles del Distrito, para la compostura del pavimento de las calles que ocupen sus líneas. | | El Ayuntamiento recuerda a la Empresa de las obligaciones de empedrar la parte de las calles que ocupan los carriles, según lo estipulado en cada una de sus concesiones y hacerlo de manera conjunta a lo ancho de toda la calle con la Dirección de Obras, con cargos a la parte que faltara a este convenio | Aprobado el 7 de abril de 1882 | Este convenio no alteraba las obligaciones contraídas en lo relativo a empedrados por la empresa. |
| 1882 | Via angosta. Acuerdo del 26 de junio de 1882.- Permiso para establecer dos tramos de vía férrea, uno de la Concepción de Tepequihuca, hasta el ángulo noroeste de la escuela industrial de huérfanos, y otros que, partiendo del mismo punto, siguiese al occidente por la calle de Granada hasta Peralvillo. | Sr. Delfín Sánchez, representante de la empresa del Ferrocarril del troleo con fecha 15 de mayo de 1882 | Se permite a la empresa establecer dos tramos de vía con sujeción a las bases acordadas por el Ayuntamiento con la empresa de Ferrocarriles de Morelos y con las condiciones otorgadas a la Empresa del Distrito de la concesión de la línea de las Escalerillas a la Santísima. - Construir la faja del empedrado que le corresponda. - Los trabajos se harán previa autorización de los planos. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 29 de junio de 1882. | El 9 de junio la Comisión de Obras Públicas solicitó el plano de las calles por donde se pretende establecer los tramos, mismo que fue presentado el 15 de mayo. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|---|--|---|--|
| 1882 | Vía angosta. Acuerdo del 29 de agosto de 1882.- Tramo de doble vía en la calzada norte de la Ciudadela, atravesando el paseo norte de Bucareli para completar el Circuito de Baños. | Sr. Romualdo de Zamora y Duque. | Con sujeción a las bases de la concesión para el establecimiento del Circuito de Baños se permite poner el tramo de doble vía. - Para iniciar se necesita la aprobación de planos por el Ayuntamiento. - Se concede un plazo de dos meses, contados desde la aprobación del acuerdo para dar inicio a los trabajos, y uno después para terminarlos. | Aprobado por la superioridad el 4 de septiembre de 1882. | Se comunicó al Sr. Zamora el 11 de septiembre. |
| 1882 | Vía angosta. Acuerdo del 24 de octubre de 1882.- doble vía frente a los baños llamados "Panel" y concesión para establecer línea férrea cuando se abra la calle Prolongación de la Primavera. | Sr. Romualdo de Zamora y Duque con fecha 29 de septiembre de 1882. | Con sujeción a las bases de la concesión de Circuito de Baños se permite establecer la doble vía, ligándola con la que ya existe cerca del depósito de la extinguida compañía de Toluca y Cuautitlán. - Cuando se abra la calle de la Primavera se le otorgará la concesión. - Se iniciarán los trabajos previa autorización de los planos. - La vía debe tener una distancia de separación de la banqueta de 1.50 m. | Aprobado por la superioridad el 20 de marzo de 1883. | Se le comunicó a la empresa el 23 de marzo de 1882. |
| 1882 | Vía ancha y angosta. Acuerdos del 1° y 5 de diciembre de 1882.- Se refunden en un solo contrato las concesiones hechas a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito y a la Compañía de Tranvías con correspondencia. | C. Francisco P. del Castillo representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito, 26 de septiembre de 1882. | Se consideró conveniente se refundieran los diversos contratos y condiciones a que estaban sujetas ambas empresas bajo las siguientes condiciones: - Hacer por su cuenta la limpia de atarjeas de las calles ocupadas por sus líneas siempre que lo acuerde con la Comisión respectiva del Ayuntamiento. - Conservar en buen estado y también por su cuenta, el pavimento que en las calles ocupe la vía, y de un metro a cada lado en toda su extensión. - Conservar el nivel de la vía a la misma altura del resto de la calle. - Permitir que la Dirección de Aguas realice las obras que le sean asignadas. - Construir en las calles, que por su anchura lo permitan y se fijen, de acuerdo con la Comisión de Obras, los escapes dobles vías que fueren convenientes. - Se construirá cada año cuando menos dos kilómetros de vía. - Las obras serán de acuerdo a los planos autorizados. - La tracción será animal. - La concesión será por 99 años. - Durante los trabajos de la vía no se debe obstaculizar el libre tránsito | Aprobado por el Gobernador el 26 de diciembre 1882. Se elevó a escritura pública el 24 de febrero de 1883. | Con base en el convenio escrutado el 11 de agosto de 1879, subsistirá que a ninguna compañía o corporación se otorgue permiso por el Ayuntamiento para establecer nuevas líneas en las calles y lugares expresados. - Cualquier controversia será resuelta por el Ayuntamiento, no habrá más recurso que el fallo del C. Gobernador, con exclusión de la autoridad judicial. - Este contrato anula los anteriores. |
| 1883 | Vía ancha. Acuerdo del 12 de enero de 1883.- Se aprueba el proyecto de doble vía en las calles de la Mariscal, San Andrés y Santa Isabel. | Francisco P. del Castillo, representante de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 23 de diciembre de 1882. | Se aprueba el proyecto de doble vía y curva en las calles establecidas, con las siguientes condiciones: - Mantener una distancia de un metro con las guarniciones de las banquetas. | Aprobado el 8 de febrero. | No se menciona quién lo autoriza. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1883 | Vía angosta. Acuerdo del 19 de enero de 1883.- Avisa el superintendente de la Compañía de Tranvías con correspondencia, que traspasó sus líneas a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito. | Da aviso al Ayuntamiento el C Salvador Malo con fecha 17 de agosto de 1882. | Da aviso al Ayuntamiento el C. Salvador Malo con fecha 17 de agosto de 1882 que ha traspasado sus líneas y propiedades con todas las concesiones y derechos que le correspondían a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito, la cual debería cumplir con todas sus obligaciones desde el 1° de julio de 1882 | | El 19 de enero de 1883 se contestó de enterado. |
| 1883 | Vía angosta. Acuerdo del 9 de febrero de 1883.- Vía de escape en la plazuela de San Lázaro que ligase con la línea del Ferrocarril de Morelos con sus depósitos de leña situado en la misma plazuela. | Sr. Domingo Durruty con fecha 21 de diciembre de 1882. | Se permite establecer la vía solicitada. - Es un permiso por 5 años. - La vía se alzará si el Ayuntamiento no concede nuevo permiso. - Se deberá contar con la anuencia de la empresa del Ferrocarril de Morelos para hacer la conexión. - El costo de una zona de terraplen y el empedrado de la entrevía y 6 m. a cada lado de ésta será a cargo del Sr. Durruty. - Conservar el buen estado del pavimento mientras dure la construcción. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 14 de febrero de 1883. | |
| 1883 | Vía ancha. Acuerdo del 21 de diciembre de 1883.- Modificación del trazo de la línea en la plazuela de San Lucas. | | La Dirección de Obras solicita a la empresa Ferrocarriles del Distrito para que haga un estudio correspondiente de una línea con motivo de la construcción del mercado de San Lucas. | | La empresa remitió el estudio a la Dirección de Obras el estudio, el cual fue aprobado el 21 de diciembre de 1883. |
| 1885 | Vía ancha. Acuerdo del 8 de diciembre de 1885.- Permiso para establecer nuevas líneas en las calles que se expresan. | C. Francisco P. del Castillo, administrador general de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 24 y 28 de octubre de 1885. | Aprobado con los siguientes términos: - La concesión se hace por el término que fija la cláusula 7ª del contrato celebrado el 24 de febrero de 1883 entre la Compañía Limitada del Distrito y el Ayuntamiento. - Los trabajos se iniciarán hasta la aprobación de los planos. - La concesión caduca si en tres meses no se inician los trabajos, si en un año no están concluidos y si la compañía deja de explotar los tramos durante un año. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 23 de diciembre 1885. | Se comunicó a la compañía el 28 de diciembre de 1885. |
| 1886 | Vía ancha. Acuerdo del 26 de marzo de 1886.- Se permite a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito levantar la vía angosta desde la 1ª calle de Manzanera hasta la esquina de San Lázaro. | Representante de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito, con fecha 8 de febrero de 1886. | Se autoriza proceder a levantar la vía, con la obligación de reponer y dejar en buen estado el pavimento de todo el trayecto. - Si otra empresa o individuo solicita ocupar alguna vía en esas calles la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, tendrá la preferencia. | | Comunicado a la empresa el 27 de marzo de 1886. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1887 | Vía angosta. Acuerdo del 6 de mayo de 1887.- Se declara sin lugar la solicitud de los Sres. R. Torres Romero y Cia. para establecer líneas férreas en algunas calles de la ciudad. | Sres. Torres y Cia. | El 12 de abril de 1887 dio cuenta el Cabildo a los Sres. R. Torres y Cia. que en atención a que las calles de la ciudad que tratan de ocupar con vías férreas, no permiten el establecimiento de más de una vía férrea. No es posible acceder a lo que solicitan. | | Sin mayores datos. |
| 1887 | Vía ancha. Acuerdo del 23 de septiembre de 1887.- Vía de escape en la calle de la Universidad. | Representante de los Ferrocarriles de la ciudad. | Se concede permiso para construir la vía de escape bajo la inspección de la Comisión de Obras Públicas. | | Se comunicó a la empresa el 24 de septiembre de 1887. |
| 1887 | Vía angosta. Acuerdo del 7 de octubre de 1887.- Se reconocen a la empresa de Ferrocarriles del Distrito sus derechos para conservar la línea férrea en las calles 1ª y 2ª de la Merced, así como del callejón de las Cruces. | Administrador general de la empresa de Ferrocarriles del Distrito. | El Ayuntamiento reconoce los derechos de la línea férrea en los puntos referidos, pidiendo continuar con su explotación, ya como línea directa, al mercado o como escape de las otras líneas. | | |
| 1887 | Vía angosta. Acuerdo del 21 de octubre de 1887.- Permiso para construir un tramo de vía férrea, sistema "Decauville", entre las calles de Portaccelli y Puente de Venegas. | Sr. Ramón Díaz Barreiro con fecha de 5 de agosto de 1887. | Se concede el permiso necesario. - Si a juicio de la Comisión de Obras los materiales utilizados ponen en peligro la vida de los pasajeros, así como la ruptura de los bultos, se solicitará que sean cambiados. - Presentar planos y proyectos a la Comisión de Obras dentro de los tres meses siguientes a la autorización de la concesión. - La compañía pondrá a disposición del Ayuntamiento dos plataformas para el acarreo de materiales de la Obrería Mayor, o para el servicio de limpia de la ciudad a cambio de la limpieza de las atarjeas. - Permitir que la Dirección de Aguas y la Dirección de Obras Públicas realicen sus trabajos. - El C. Barreiro otorgará antes de dos meses de la aprobación del contrato una fianza de mil pesos como garantía de cumplimiento del contrato. | Aprobado por el Gobernador del Distrito. | Este permiso se sometió a juicios técnicos y se le hicieron varias modificaciones antes de su aprobación. |
| 1887 | Vía ancha. Acuerdo del 11 de noviembre de 1887.- Línea Férrea a la Penitenciaría. | C. Francisco P. del Castillo, representante de la empresa de los Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso con sujeción a las estipulaciones del contrato general de concesión de 24 de febrero de 1883, por el tiempo que falte para el vencimiento de esta concesión. - La compañía se obliga a resolver las dificultades con los dueños de los terrenos por donde atraviese la línea. | Aprobado por la Superioridad en noviembre de 1887. | |



ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1887 | Vía angosta. Acuerdo del 11 de noviembre de 1887.- Se declara sin lugar la solicitud del C. Ramón Díaz Barreiro para poner una vía de escape en la calle de la Universidad. | Ramón Díaz Barreiro con fecha 6 de septiembre de 1887. | En virtud de que con anterioridad se había dado el permiso a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito para establecer una línea de escape en la citada calle, se declaró sin lugar dicha solicitud | | Se comunicó al interesado el 11 de noviembre de 1887. |
| 1887 | Vía ancha. Acuerdo del 20 de diciembre de 1887.- Permiso para establecer un circuito en la colonia Guerrero. | C. Francisco P. del Castillo. | Previo a los trabajos se deberá obtener la autorización de los planos. - Se sujetará a las estipulaciones del contrato del 24 de febrero de 1883. | Aprobado por el Gobernador del Distrito el 24 de enero de 1888. | La solicitud abarca un escape en la calle de Palma que no se autorizó. - Se comunicó a la empresa el 24 de enero de 1888. |
| 1887 | Vía angosta. Acuerdo del 20 de diciembre de 1887.- Se declara sin lugar la solicitud del C. Juan Gutiérrez en la que pidió permiso para establecer líneas férreas en algunas calles de la ciudad. | C. Juan Gutiérrez con fecha 3 de noviembre de 1887. | El Ayuntamiento no puede conceder el permiso que solicita con fundamento en: - El inconveniente de colocar más rieles en calles de mucho tráfico y de establecerlos en calles angostas. - Por los derechos adquiridos por parte de la empresa de los Ferrocarriles del Distrito en dichas calles. | | Se comunicó al interesado el 26 de diciembre de 1887. |
| 1888 | Vía ancha y angosta. Acuerdo del 20 de enero de 1888.- Para que en lo futuro no se permitiese a ningún nuevo concesionario el uso de riel de "patín". | | En adelante el Ayuntamiento condiciona las nuevas concesiones de vías férreas en la ciudad, a esta disposición. | | Se prohibió el uso del riel de "patín" en las líneas de ferrocarriles urbanos. - Se le informó a la Dirección de Obras Públicas y al notario de la ciudad. |
| 1888 | Vía ancha. Acuerdo del 12 de junio de 1888.- Se avisa a la empresa de Ferrocarriles del Distrito que ya se dio el permiso para la construcción del ramal de la plazuela de Villamil al panteón de Santa Paula. Se le permite construir una curva en la esquina de las calles de Guerrero y Camelia. | Representante de los Ferrocarriles del Distrito con fecha 7 de mayo de 1888. | La construcción será de conformidad con el plano que presentó la empresa a la Comisión de Obras Públicas. - La Comisión de Obras Públicas indicará la sección y el peso que deberán tener los rieles que se empleen en lo sucesivo. | | Se comunica a la empresa el 14 de junio de 1888. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1888 | Vía angosta. Acuerdo del 15 de junio de 1888.- Se previene a la empresa de Circuito de Baños remueva la vía en la calle de Balvanera a la distancia de un metro de la guarnición de la banqueteta. | | Con motivo de un accidente ocasionado en la calle de Balvanera se le previene a la empresa para mover la vía a un metro de la guarnición, dando un plazo de 8 días para iniciar los trabajos, de lo contrario, se le suspende el servicio. | | |
| 1888 | Vía angosta. Acuerdo del 24 de julio de 1888.- Permiso a la empresa de Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo para que use durmientes de madera en vez de los de fierro. | C. Ramón Díaz Barreiro con fecha 13 de julio de 1888 | El Ayuntamiento le permite hacer uso de durmientes de madera en la vía de próxima construcción en la calle de Portaceli a la plazoleta de la Isla de Venegas. - El Ayuntamiento concede la ampliación por tres meses más el plazo fijado en el contrato del 5 de enero de 1888. | | Se comunicó al interesado el 25 de julio de 1888. |
| 1888 | Vía angosta. Acuerdo del 14 de septiembre 1888.- permiso al C. Ramón Díaz Barreiro para cambiar el ancho de la vía que tiene concedida. | C. Ramón Díaz Barreiro con fecha 21 de agosto de 1888. | Se otorga permiso apegándose a lo siguiente: - Que el ancho de la vía pase de 0.60 a .914 m. en el entendido que el C. Díaz y sus sucesores sólo usarán en lo referente a plataformas y furgones, el que tenga como máximo de 1.90 a 2.0 m. de ancho. - El material rodante no debe pasar por las banquetas al dar vuelta en las curvas. - Conservar el pavimento a 1.5 m. de cada uno de los lados de la vía. - Hacer limpieza de atarjeas. | Aprobado por el Presidente de la República el 6 y por el Gobernador del Distrito el 9 de octubre de 1888. | Se comunica al interesado el 10 de octubre de 1888. El permiso concedido no altera los acuerdos anteriores, salvo lo que se señala en este permiso. |
| 1888 | Vía angosta. Acuerdo del 13 de noviembre de 1888.- Permiso al C. Ramón Díaz Barreiro para reducir la altura del Puente de Curtidores. | C. Ramón Díaz Barreiro con fecha 6 de noviembre de 1888. | Se le permite reducir el Puente de Curtidores previa licencia expedida por la Dirección de Obras Públicas. - Para cruzar los demás puentes que solicita, será poniéndose de acuerdo con la Dirección de Obras Públicas. | Aprobado el 13 de noviembre de 1888. | Se comunicó al interesado el 14 de noviembre de 1888. |
| 1888 | Vía angosta. Acuerdo del 14 de diciembre de 1888.- Se amplía el plazo a la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo para su construcción en las calles que le ha concedido la ciudad. | C. Antonio Pliego Pérez con fecha 7 de diciembre de 1888. | El Ayuntamiento le concede hasta el 31 de enero de 1889 el plazo para terminar los trabajos. | Autoriza el Presidente de la República el 27 y el Gobierno del Distrito el 29 de diciembre de 1888. | Se comunicó al interesado el 4 de enero de 1889. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|--|--|--|--|
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 8 de febrero de 1889.- Permiso al C. Agustín Cerdán para establecer vías férreas en las calles de la esquina del Hospicio de Pobres, hacia el sur, por las calles de Balderas, siguiendo en esa dirección los alineamientos que correspondan a las calles 8 sur de la nueva nomenclatura. | C. Agustín Cerdán con fecha 11 de septiembre de 1888. | Se autoriza dicha petición con las siguientes condiciones: - Siempre que otras empresas no tengan instaladas sus líneas, se podrá establecer doble línea. - Hacer limpieza de atarjeas correspondientes y en su caso se pagará al Ayuntamiento la cantidad del referido servicio previo acuerdo. - Construir y conservar en buen estado el pavimento, en caso de que sea empedrado queda a opción del Ayuntamiento mantener la conservación de las zonas laterales pagando la empresa 40 centavos por metro lineal de vía cada año. - Permitir los trabajos de la Comisión de Aguas. - La construcción y explotación de las líneas urbanas se sujetará a los acuerdos de Cabildo disposiciones generales, reglamentos de ferrocarriles y los que se expidan. - Construir cada año cuando menos dos km. de vía. - Las obras se iniciarán previa autorización de los planos por la Comisión de Obras Públicas. - Medio de tracción será animal. - La concesión será por 50 años. - Cualquier dificultad entre el Ayuntamiento y la empresa será resuelto por el C. Gobernador sin más recurso que el fallo de la Secretaría de Gobernación con exclusión absoluta de la autoridad judicial. - Todas las indemnizaciones a particulares que correspondan serán por cuenta de la empresa. | Aprobado por el Presidente de la República el 22 y por el Gobernador del Distrito el 25 de febrero de 1889. Se otorgó la escritura el 22 de abril de 1889. | - La empresa dejará transitar por sus líneas 5 vehículos para el servicio del Ayuntamiento, sin que esto perjudique el servicio. - La empresa iniciará los trabajos a más tardar a los seis meses de otorgada la concesión, y deberán estar concluidos a los diez meses de haberse iniciado. - Caduca la concesión por no hacer uso continuo durante un año. |
| 1889 | Vía ancha. Acuerdo del 12 de febrero de 1889.- Permiso para construir un ramal de la avenida Balderas a la 2ª calle de la Providencia y unir por medio de una curva la 3ª calle de la Providencia con el ramal existente en la calle de Humboldt | Representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito con fecha 4 de septiembre de 1888. | Se concede permiso de acuerdo a las cláusulas del contrato del 24 de febrero de 1883 con la modificación de la base 8ª, indicando que debe cumplir con los reglamentos vigentes y lo que se dicte sobre ferrocarriles urbanos y policía urbana, además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888. | Aprobado por el Presidente de la República el 28 de febrero y por el Gobernador del Distrito el 21 de marzo de 1888. Se elevó a escritura pública el 20 de abril de 1888. | Los planos se aprobaron por la Comisión el 21 de julio de 1889. |
| 1889 | Vía ancha. Acuerdo del 12 de febrero de 1889.- Permiso a la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito para establecer el circuito de las calles de la Nueva Tenochtitlán. | Representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito con fecha 18 de noviembre de 1888. | Se permite a la compañía ocupar con vía férrea las calles de los Aztecas desde la plazuela del Carmen a la avenida Nueva Tenochtitlán a fin de ligar esta vía con la establecida en la avenida de la Paz, con arreglo de las cláusulas del 24 de febrero de 1883. - La cláusula 8a ordena cumplir con los reglamentos vigentes y lo que se dicte sobre ferrocarriles urbanos y policía urbana, además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888. | Presidente de la República 20 de febrero y por el Gobernador del Distrito el 1º de marzo de 1889. Se elevó a escritura pública el 20 de abril de 1889. | Los trazos se aprobaron por la Comisión del Ramo el 28 de mayo de 1889. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1889 | Vía angosta. Vía angosta. Acuerdo de 8 y 12 de marzo de 1889.- Concesión al Sr. Agustín Cerdán para establecer vías férreas en algunas calles de la capital. | C. Agustín Cerdán con fecha 25 de septiembre de 1888. | Se autoriza construir una vía férrea en las calles de la capital mencionadas en la concesión. - Previa autorización de los planos por parte de la Dirección de Obras Públicas. - Se establecerán dobles líneas, siempre que otras empresas no tengan establecidas sus líneas en las calles que se solicitan. - Hacer limpieza de atarjeas, o bien pagar al Ayuntamiento la cantidad que corresponde. - Conservar el pavimento entre los rieles y a un metro de anchura a cada lado de las líneas. - Si es empedrado queda a opción del Ayuntamiento hacer la conservación, pagando la empresa 40 centavos por metro lineal al año. - Permitir que la Dirección de Aguas realice sus trabajos. - El contrato se sujetará a los acuerdos de Cabildo, disposiciones generales, reglamentos de ferrocarriles y demás que se expidan. - Construir cuando menos dos km. de vía por año, de acuerdo con la autorización de planos por la Comisión de Obras Públicas - La concesión será por 99 años. - Cualquier dificultad entre la empresa y el Ayuntamiento será resuelta por el Gobernador del Distrito sin más recurso que el fallo de la Secretaría de Gobernación con exclusión de la autoridad judicial. - Las indemnizaciones a particulares por causa de explotación y construcción será por cuenta de la empresa. | Aprobado por el Presidente de la República el 23 y por el Gobernador del Distrito el 26 de marzo de 1889. Se otorgó la escritura el 22 de abril de 1889. | - La empresa se obliga a dejar pasar por sus líneas 5 vehículos del Ayuntamiento sin ningún costo. - Se rectifica la duración de la concesión pasando de 99 a 50 años. - No se podrá traspasar la concesión sin el acuerdo del Ayuntamiento. - La empresa permitirá el libre paso a los agentes uniformados del servicio municipal. |
| 1889 | Vía ancha. Acuerdo del 22 de marzo de 1889.- Permiso a la empresa de Ferrocarriles del Distrito para mover por tracción de vapor los trenes de la línea de Tlalpan. | Representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito el 11 de febrero de 1889. | Se le autoriza en la parte que al Ayuntamiento corresponde para mover por tracción de vapor los trenes en el tramo comprendido desde la posta de San Antonio Abad hasta la Garita de ese nombre (Zaragoza) - A consideración de la Comisión de Obras Públicas se establecerán a costa de la empresa las barreras fijas o móviles que eviten los accidentes en las boca-calles u otros lugares. - La entrada de la locomotora será con el mínimo de la velocidad, anunciándose esta entrada desde antes de llegar a la puerta de la garita por medio del silbato de vapor. | Aprobado por el Presidente de la República el 6 y por el Gobernador del Distrito el 9 de abril de 1889. | Si el Ayuntamiento considera conveniente puede retirar el permiso que concede; lo hará por escrito a la empresa para que cambie la tracción de vapor por animal, con un mes de plazo para su cumplimiento. |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 21 de mayo de 1889.- Se declara sin lugar la solicitud del C. Agustín Cerdán, en que se opone a que se conceda a la empresa de Ferrocarriles del Distrito poner vías férreas en algunas calles que él tiene solicitadas | C. Agustín Cerdán con fecha 26 de abril 1889. | No se toma en cuenta la oposición del C. Serdán por ser muy anteriores las solicitudes de la Empresa Ferrocarriles del Distrito. | Acuerdo de Cabildo de 21 de mayo de 1889. | Se le permite continuar con su solicitud en lo referente a la vía angosta en las calles que también están concesionadas al C. Pliego Pérez representante de la empresa de Ferrocarriles de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|--|--|---|--|
| 1889 | Via ancha. Acuerdo del 18 de junio de 1889.- Permiso a la empresa de Ferrocarriles del Distrito, para ocupar las calles 3ª a 8ª de Humboldt. | Sr. Francisco P. del Castillo representante de la Empresa de Ferrocarriles del Distrito el 22 de septiembre de 1888. | Se permite a la empresa ocupar con una vía férrea las calles 4ª, 3ª y 2ª de Mina y 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª y 8ª de Humboldt, con arreglo a las cláusulas del contrato del 24 de febrero de 1883, y con sólo la modificación de la cláusula 8ª que ordena cumplir con los reglamentos vigentes y lo que se dicte sobre ferrocarriles urbanos y policía urbana, además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888. | Aprobado por Cabildo el 18 de junio de 1889, con las modificaciones hechas por el C. Castillo en lo referente a las calles de Mina. | El 30 de mayo de 1889 el C. Castillo pidió que se omitiera su petición a ocupar las calles 2ª 3ª y 4ª de Mina, siendo que éstas las tenía concedidas por el contrato del 24 de febrero de 1883. Ante esto se reformó el dictamen presentado por la Comisión de Obras Públicas. |
| 1889 | Via angosta. Acuerdo del 5 de julio de 1889.- Permiso a la empresa de Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, para ligar su depósito de la calle de Carretones con la vía que pasa por la 2ª Calle de Santo Tomás. | Sr. J. Antonio Pliego Pérez gerente del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo con fecha 25 de julio de 1889. | Se concede a la referida empresa construir el tramo de vía férrea. | Aprobado por el Presidente de la República el 7 y por el Gobernador del Distrito el 9 de agosto de 1889. | Los trazos se aprobaron por la Comisión de Obras Públicas el 9 de noviembre de 1889. |
| 1889 | Via angosta. Acuerdo del 12 de julio de 1889.- Permiso a los señores Remigio Noriega y Hermano para establecer un caño cubierto entre el canal de la Viga y la fábrica de estampados de San Antonio Abad, y para construir un ramal de vía férrea del Canal de la Viga al costado sur de dicha fábrica. | Sres. Remigio Noriega y Hermano con fecha 3 de septiembre de 1889. | Se concede permiso para establecer un caño cubierto entre el canal de la Viga y la fábrica de Estampados de San Antonio Abad bajo las siguientes condiciones: - Que el caño se construyera de tubos de barro o de metal. - Si por causa de desazolve de los caños u otra causa fuera necesario remover el pavimento o cambiar los tubos, la compostura será a cargo de los solicitantes. - La concesión será por 50 años y en caso de que se requiera cegar alguna parte los solicitantes quedan autorizados para prolongar el caño hasta el punto en que encuentren nuevamente el canal. Se concede permiso para construir un ramal de vía angosta bajo las bases: - La concesión será por 50 años. - Conservar el pavimento de la calle. - Permitir que la Dirección de Aguas realice sus trabajos encomendados. - Previa autorización de planos por parte de la Comisión de Obras Públicas. - Medio de tracción será animal. - Se sujetará a las disposiciones de los reglamentos sobre ferrocarriles, policía urbana y los que se expidan. | Aprobado por el Presidente de la República el 24 y por el Gobernador del Distrito el 25 de julio de 1889. | |
| 1889 | Via ancha. Acuerdo del 19 de julio de 1889.- Permiso a la empresa de Ferrocarriles del Distrito para poner una vía férrea en el Callejón de San Antonio Abad para ligarla con la que pasa por la calle de ese nombre con la línea de la Viga. | C. Francisco P. del Castillo representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito, el 12 de abril de 1889. | Se permite a la empresa realizar lo solicitado con la modificación de la cláusula 8ª que ordena cumplir con los reglamentos vigentes y lo que se dicte sobre ferrocarriles urbanos y policía urbana, además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888. - La empresa comenzará los trabajos en tres meses de aprobada la concesión y concluidos al mes de iniciados los trabajos. - Salvo casos de fuerza mayor se dará por caducada la concesión, y el Ayuntamiento queda expedito a hacerla a cualquiera que la solicite. - Caduca igualmente la concesión y queda obligada la empresa a lo que previene la base III de la Cláusula 4ª de contrato del 24 de febrero de 1883, siempre que no haga uso continuo de la vía durante un año. | Aprobado por el Presidente de la República el 3 y por el C. Gobernador del Distrito el 5 de agosto de 1889. | Los trazos se aprobaron por la Comisión de Obras Públicas el 8 de noviembre del 1889. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|--|---|--|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 20 de septiembre de 1889.- Se permite a la empresa del Ferrocarril de México, Ixtacalco y Mexicaltzingo, construya diversas vías férreas en la parte oriental de la ciudad. | C. J. Antonio Pliego Pérez con fecha 8 de enero de 1889. | Se concede permiso a la compañía solicitante bajo las siguientes bases: - Concesión por 50 años. - Siempre y cuando llegue a un arreglo con las compañías Circuito de Baños y Ferrocarriles del Distrito, que tienen puntos de intersección en las calles por donde pasará la línea solicitada. - Presentar para aprobación a la Comisión de Obras los planos después de tres meses de su autorización. - Conservar y mantener el pavimento a un metro de cada lado de toda la vía. - Hacer limpieza de las atarjeas o en su caso pagar al Ayuntamiento la cantidad correspondiente. - Permitir el paso por sus vías a 5 vehiculos del Ayuntamiento. - Facilitar los trabajos de la Dirección de Aguas. - Concluir cada año por lo menos dos km. de vía. - El ancho de la vía excederá de 914 mm. y el ancho de las plataformas y furgones no exceda de 1.90 a 2.0 m. de ancho. - Cualquier dificultad entre Ayuntamiento y empresa será resuelta por el Ayuntamiento sin más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito con exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por el Presidente de la República el 1 y por el Gobernador del Distrito el 2 de octubre de 1889. Se otorgó la escritura el 8 de noviembre de 1889. | - Caduca la concesión si no se explota continuamente durante un año. - Los gastos de la escritura pública serán a cargo de la empresa. - El 5 de abril se modificó la fracción C (en lo referente a los trazos de las calles). |
| 1889 | Vía ancha y angosta. Acuerdo del 20 de septiembre de 1889.- Se permite a la empresa de Ferrocarriles del Distrito establecer líneas férreas de la calle del Puente de Alvarado hacia el norte hasta la 1ª calle del Sol: ligar las líneas de la Independencia y San Andrés por las de Gante y Bellemitas; ligar la línea de la Puerta Falsa de San Andrés con la del Mirador de la Alameda, y ligar el circuito de Peralvillo y San Lucas con la línea de Belem. | C. Francisco P. del Castillo representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito, el 21 de septiembre de 1888 | Se permite a la Compañía ocupar con una vía férrea las calles solicitadas y sin perjuicio de tercero con arreglo a las cláusulas del contrato del 24 de febrero de 1883 que refundió todas las concesiones dadas a la Compañía. - La empresa se sujeta a la cláusula 8ª que ordena cumplir con los reglamentos vigentes y lo que se dicte sobre ferrocarriles urbanos y policia urbana, además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888. | Aprobado por el Presidente de la República y por el Gobernador del Distrito (sin fecha). | El acuerdo se aprobó con la modificación que presentó en su dictamen la Comisión de Obras Públicas del 12 de abril de 1889. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|--|--|---|--|
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 20 de septiembre de 1889.- Declara sin lugar la solicitud del representante de la Empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, en que pidió permiso para prolongar la vía férrea de la calle de Balvanera hasta la esquina de D. Juan Manuel y Ocampo. | D. José Antonio Pliego Pérez, representante de la Empresa de Ferrocarriles de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo. | No se concede la solicitud a la compañía. | | Se comunicó este acuerdo al peticionario. |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo de 20 de septiembre de 1889.- Se declara sin lugar la solicitud del representante de la Empresa de Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, en la que se pidió no se concediera a otra empresa el establecimiento de vías férreas en las calles de D. Juan Manuel y Ocampo. | Sr. J. Antonio Pliego Pérez gerente de la Compañía de Ferrocarriles de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo. | Se le responde al C. Pliego que lo referente a este punto ya está resuelto a favor del C. Agustín Cerdán. | | |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 27 de septiembre de 1889.- Permiso a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito para unir la vía construida en la 4ª calle de Mina con la que tiene concedida en la 3ª calle del mismo nombre. | C. Francisco P. del Castillo representante de la empresa de Ferrocarriles del Distrito, el 17 de septiembre de 1888. | Se permite unir la vía férrea por medio de un ramal de simple vía, con total sujeción a las bases fijadas en las últimas concesiones a la empresa de Ferrocarriles del Distrito. | Aprobado por el Presidente de la República el 6 y por el Gobernador el 7 de octubre de 1889. | |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 12 de noviembre de 1889.- Permiso a la empresa de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo para prolongar su vía en el tramo comprendido entre la ganita del Niño Perdido y el Puente del Molino. | C. José Antonio Pliego Pérez gerente de la empresa de Ferrocarriles de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo con fecha 1º de julio de 1889. | Con sujeción a las bases del contrato aprobado el 20 de septiembre de 1889, por el Ayuntamiento a favor de la empresa se permite prolongar la vía férrea que solicita, condicionado a construir una banqueta lo suficientemente amplia. - Presentar los planos ante la Dirección de Obras. - Presentar un plano detallado del tramo de la ganita de Niño Perdido y Belén | Aprobado por el Presidente de la República el 23 y por el Gobernador del Distrito el 25 de noviembre de 1889. | Se pasó el expediente al Notario de ciudad para el otorgamiento de la escritura. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
652

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890) | | | | | |
|---|---|--|--|---|-----------------------------|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 29 de noviembre de 1889.- Se permite al C. Agustín Cerdán que establezca un escape de la calle de Balderas a la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano, y que para la construcción de su línea entren a la ciudad trenes movidos por vapor. | C. Agustín Cerdán 4 de noviembre de 1889. | Con sujeción a las bases de la concesión hecha al C. Cerdán, para construir una línea de vía férrea en la calle 8 sur, se permite establecer el escape solicitado. Se permite el uso en este escape de trenes movidos por vapor siempre que: - No se ocasiona daño alguno a los edificios. - Salga y entre, como máximo, tres veces durante el día. - Pasar por las calles con el mínimo de velocidad que es de seis km. por hora. - Para evitar accidentes, en las boca-calles se anunciará desde una regular distancia con la campana de la máquina. - Que el C. Cerdán ponga en el cruce de los Arcos de Belén un guardia que anuncie el paso del tren. - En caso de que el tren ocasionara algún daño, inmediatamente se suspenderá el servicio y el C. Cerdán queda obligado a reparar el daño cualquiera que éste sea. | Aprobado por el Presidente de la República el 16 y por el Gobernador del Distrito el 18 de diciembre de 1889. | |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 20 de diciembre de 1889.- Permiso a la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo para ocupar las calles de Ave María siguiendo por la de la Pulquería Palacio, calle de Roldán pasando por la primera de Manzanares al callejón de Beas. | Empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo con fecha 6 de diciembre de 1889. | Se le concede a la empresa la modificación solicitada sujeta a las siguientes bases: - Que la vía férrea de Ave María siga por la Pulquería de Palacio, y dando vuelta por el costado oriental de la calle de Roldán, pasará por la 1ª de Manzanares al callejón de Beas. - Si alguna vez se prolongare el callejón de Beas hacia el norte hasta la calle de la Pulquería de Palacio, se cambiará el trazo fijado. | Aprobado por el Presidente de la República el 27 y por el Gobernador del Distrito el 28 de diciembre de 1889. | |
| 1889 | Vía ancha y angosta. Acuerdo del 20 de diciembre de 1889.- Concediendo permiso a la empresa de Ferrocarriles del Distrito para establecer una vía férrea de la calle de la Universidad a la de la Merced; y a la empresa del de Ixtacalco otras en Portaceli, Rejas de Balvanera, la Merced y Callejón de las Cruces. | C. Francisco P. del Castillo y C. Antonio Pliego Pérez representante de la empresa del Ferrocarril de Ixtacalco. | La Comisión concilió los intereses públicos con los particulares de las dos empresas y propuso: - A la de Ferrocarriles del Distrito se le concede permiso para una vía férrea desde la esquina de la Universidad y Rejas de Balvanera por la Merced para ligar sus vías. La concesión se hace bajo las mismas bases y condiciones a que la empresa está obligada con el Ayuntamiento. - El Ayuntamiento concede permiso a la empresa Ferrocarril de Ixtacalco para ocupar con una vía férrea las calles de Portaceli, Rejas de Balvanera, 1ª de la Merced y el Callejón de las Cruces, queda obligada a levantar los rieles del Callejón de Tabaqueros quedando sin derecho, en lo futuro, el establecimiento de una vía en dicho callejón. | Presidente de la República el 27 y el Gobernador del Distrito el 28 de diciembre de 1889. | |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 24 de diciembre de 1889.- Permiso al C. Agustín Cerdán para prolongar la línea de D. Juan Manuel (Av. Oriente 10) para formar un circuito. | C. Agustín Cerdán con fecha 8 de noviembre de 1889. | Se concede permiso con sujeción a las bases que se fijaron para el establecimiento de la vía férrea que parte de la esquina de D. Juan Manuel y Ocampo hasta la calle sur 8. - El C. Cerdán procurará un arreglo con la compañía de Ferrocarriles del Distrito en lo referente a la calle sur 7. En caso de no lograr arreglo, situará su línea de modo que deje lugar para que esa compañía pueda establecer otra vía. | Se envió para su aprobación. | No hay fecha de aprobación. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1879-1902

1. Concesiones y Acuerdos sobre ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1890)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|---|--|------------------------------|---|
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 24 de diciembre de 1889.- Permiso concedido al C. Agustín Cerdán para establecer una vía férrea en las calles en las calles que se expresan. | C. Agustín Cerdán con fecha 21 de diciembre de 1888. | El C. Cerdán presentó tres solicitudes para establecer líneas férreas en diferentes calles de la ciudad de las cuales dos no fueron concedidas, la tercera fue aprobada con las mismas bases que han servido para las concesiones al C. Cerdán entendiéndose que la concesión la hace el Ayuntamiento en la parte en que tiene dominio. - En donde tenga que atravesar terrenos de la Secretaría de Fomento o de particulares se deberá solicitar las autorizaciones respectivas. - En el caso donde exista vía férrea de los Ferrocarriles del Distrito procurará llegar a un acuerdo con ésta, en su caso, situar su línea de manera que se pueda establecer otra vía. | Se envió para su aprobación. | No hay fecha de aprobación. |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 24 y 31 de diciembre de 1889.- Permiso a la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo para establecer cuatro ramales en las calles que se expresan. | C. José Antonio Pliego Pérez gerente de la compañía con fecha de 10 de diciembre de 1889. | Se concede permiso con las mismas condiciones estipuladas con la empresa, para el establecimiento de siete vías férreas en las calles señaladas en el contrato. - La empresa debe construir por lo menos dos km. de vía por año. - Presentar dentro de dos meses los trazos de cada una de las vías o, en caso contrario, caduca la concesión. - Se pondrá en explotación al momento de terminar cada vía. | Se envió para su aprobación. | En lo referente al establecimiento de la vía férrea en la calzada de la Verónica y del Río del Consulado, deberá solicitarlo a la Secretaría de Fomento. - No hay fecha de aprobación. |

2. Ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1899)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|---|---|---|---|
| 1899 | Acuerdo del 6 de enero de 1899.- Altura del hilo en la tracción eléctrica y uso de corrientes continuas de 600 volts. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | La compañía de Ferrocarriles del Distrito puede colocar el hilo de trabajo usado en la tracción eléctrica a una altura media de 5.5 m., sobre el hongo del riel, pudiendo descender hasta 4.5 mts., en los puntos en que los alambres de las lámparas del alumbrado público tengan una altura de cinco metros. - Se le permite usar corrientes continuas de 600 volts en el circuito de la tracción eléctrica, quedando sujeta a lo que dispone el acuerdo de Cabildo del 5 de junio de 1896, en la parte final de la base 4ª del dictamen de la Comisión de Obras Públicas en que se concedió permiso para la tracción eléctrica según sistema <i>Trolley</i> . - El permiso que se concede por la cláusula anterior sólo podrá ser efectiva en el caso de que la Secretaría de Comunicaciones acuerde de conformidad, según la base 4ª de la concesión primitiva aprobada por el Gobierno del Distrito con fecha 18 de junio de 1896. | | |
| 1899 | Acuerdo del 21 de febrero de 1899.- Permiso a los Sres. Hasam y Moreno para atravesar con una vía férrea la calzada de Nonoalco. | Sres. Hasam y Moreno | La autorización sólo faculta a los Sres. Hasam y Moreno para hacer el tráfico con los furgones en las primeras horas de la mañana hasta las ocho de la mañana y de las cinco a las seis o siete de la noche, según sea la época de verano o invierno. - Los furgones deberán ser remolcados por tracción animal y de uno en uno. - Los concesionarios están obligados a empedrar una franja de tres metros a uno y otro lado, asimismo la Dirección de Obras Públicas indicará si es más conveniente que dicha franja se ejecute en otra parte. | Aprobado por la Superioridad el 7 de marzo de 1899. | Antes de establecer el tramo de vía férrea, se deberá presentar para su aprobación los perfiles transversales y longitudinales. - El Ayuntamiento puede revocar la concesión dando aviso por escrito en un lapso de tres días, sin otorgar indemnización alguna. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
654

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 2. Ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1899) | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1899 | Acuerdo del 24 de febrero de 1899.- Permiso a la Chapultepec Land Improvement Company, para tender vías férreas en las calles de la colonia Teja. | Lic. D. Luis Elguero por la Chapultepec Land Improvement Company. | Estas vías tendrán en su totalidad el carácter de provisional, para trasladar material para las obras de saneamiento de la citada colonia. - Las vías serán anchas o angostas según los requerimientos, sujetándose al ordenamiento de la Dirección de Obras Públicas. - La tracción será la animal. - Los concesionarios conservarán por su cuenta el pavimento. - El Ayuntamiento no será responsable de daños o perjuicios a terceros por la concesión, en consecuencia las indemnizaciones a particulares será por cuenta del concesionario. - La Comisión de Obras Públicas podrá ir concediendo nuevos permisos a la compañía, para tender nuevas vías férreas en la citada colonia, según los requerimientos. - Cualquier dificultad será resuelta por el Ayuntamiento, sin más recurso que el fallo del C. Gobernador de Distrito, con exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por la Superioridad el 6 de marzo de 1899. | Las vías funcionarán mientras duren las obras. - El Ayuntamiento puede revocar la concesión dando aviso por escrito en un lapso de tres días, sin otorgar indemnización alguna. |
| 1899 | Acuerdo del 27 de febrero de 1899.- Permiso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para colocar postes en el lado norte del Canal de Derivación. | Compañía de los Ferrocarriles del Distrito. | Se permite a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito, la colocación de postes, desde la esquina de la avenida Poniente 28 y a lo largo del lado norte del Canal de Derivación, reservándose el Ayuntamiento de retirar los mencionados postes cuando la colonia de que se trata tenga un notable desarrollo. | | |
| 1899 | Acuerdo del 7 de abril de 1899.- Permiso para la construcción de un escape en la 1ª Calle de Comonfort. | Compañía de los Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso a la Compañía para construir un escape de vía angosta que penetre al almacén de los Sres. Boker y Comp. - Se sujetará al trazo que la Comisión de Obras Públicas apruebe. - El escape queda sujeto a todas las estipulaciones de la concesión general de los Ferrocarriles del Distrito. - El Ayuntamiento podrá mandar retirar el escape, avisando con un mes de anticipación. - La concesión será por tres años a partir de su aprobación. | Aprobado por la Superioridad el 17 de abril de 1899. | En caso de que se retire el permiso, la compañía deberá dejar en buen estado el pavimento de la calle. |
| 1899 | Acuerdo del 21 de abril de 1899.- Permiso solicitado por el empresario del Ferrocarril Industrial para cegar un tramo de la antigua zanja cuadrada. | Lic. Miranda | Se concede permiso para cegar la zanja, con el objeto de ocuparla con una vía férrea. - El terreno no pasa a ser propiedad particular, será destinado a uso público, debiendo conservar las mahoneras hoy existentes. - Que se deje el espacio necesario para construir banquetas (mínimo un metro). | | Al cegar la zanja se sigan las instrucciones de la Dirección de Obras Públicas. |
| 1899 | Acuerdo del 8 de agosto de 1899.- Permiso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para construir un tramo de vía en la avenida Poniente 2 a Rinconada de San Diego. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso a la compañía para construir en la Rinconada de San Diego (A.P.2 A) un tramo de vía férrea que será prolongación de la línea principal del ferrocarril del Valle y que llegue hasta la puerta de la Cervecería de Toluca, situada en la propia Rinconada. - Quedara en todo sujeto a los contratos vigentes que el Ayuntamiento tiene con la expresada Compañía de Ferrocarriles. | Aprobado por la Superioridad el 29 de agosto de 1899. | Se sujetará a las indicaciones de la Dirección de Obras Públicas. |
| 1899 | Acuerdo del 8 de agosto de 1899.- Solicitud del C. Miguel Mateos para establecer una vía férrea. | C. Miguel Mateos | Dígase al C. Miguel Mateos que no hay lugar, en la forma en que lo ha solicitado, a concederle permiso para que ocupe con una vía férrea, ya que la ley del 15 de diciembre de 1874 prohíbe el establecimiento de dos vías férreas y de más de dos en las calles o calzadas cuya anchura marca la citada ley. | | No hay lugar a la solicitud. |



ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 2. Ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1899) | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1899 | Acuerdo de Cabildo del 8 de agosto de 1899.- Modificación al trazo de la vía férrea en la calzada de la Reforma. | | Se modifica el trazo de la vía férrea en la calzada de la Reforma, quedando la minuta de contrato de la siguiente forma: "minuta del contrato celebrado entre la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A. de una parte, y de otra el Sr. Ingeniero Arquitecto Emilio Dondé". - Se fija la posición de las partes involucradas en lo referente a pagos por los terrenos, permutas, gastos de escrituración, derechos y obligaciones de las partes involucradas. - Parte de la resolución consiste en acordar permutas, así como compra - venta, de terrenos, entre el Ayuntamiento, la compañía y el C. Emilio Dondé. | | El Ayuntamiento compra un terreno para abrir una nueva calle, (prolongación de la calle París). - Firman de conformidad Pablo Macedo, Emilio Dondé, H.P. Bradford, con fecha 28 de julio de 1899. |
| 1899 | Acuerdo del 18 de agosto de 1899.- Permiso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para construir una curva en la calle sur 12 (Bucareli). | Compañía de ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso para construir una curva en la calle Sur 12, que desprendiéndose de la línea de Bucareli, frente al frontón Jai Alai entre el terreno que ocupaba la antigua plaza de toros y donde hoy se construye una fábrica de cigarreros. - Esta concesión concluirá cuando se termine la fábrica material del edificio. - La curva queda sujeta a todas las estipulaciones de la concesión general de los Ferrocarriles del Distrito. | Aprobado por la Superioridad el 29 del mismo. | En lo referente al pavimento de la vía férrea el Ayuntamiento puede mandar levantar la curva, avisando con un mes de anticipación. |
| 1899 | Acuerdo del 25 de agosto de 1899.- Permiso a la Compañía de mejoras de terrenos de Chapultepec para cruzar la calzada de la Reforma. | Compañía de mejoras de terrenos de Chapultepec. | Se concede permiso a la compañía para que pueda transportar cascajo a los terrenos de la colonia de la Teja, por medio de trenes movidos por vapor del Ferrocarril Nacional Mexicano, siempre que obtenga el permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. - Los trenes únicamente cruzarán la parte de la colonia que carezca de construcción. - El paso de los trenes será de las ocho de la noche hasta las cinco de la mañana. - La concesión será por el término de cuatro meses, pudiendo el Ayuntamiento retrarla cuando sea conveniente. | Aprobado por la Superioridad el 5 de septiembre de 1899. | Son trenes movidos por vapor, pero si aún así requieren vías para agilizar el tráfico, deberán quitarla al concluir la concesión o cuando el Ayuntamiento lo determine. |
| 1899 | Acuerdo del 8 de septiembre de 1899.- Permiso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para prolongar hacia el poniente la línea de vía angosta del Callejón de San Antonio (avenida Poniente 14). | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso para prolongar hacia el poniente la línea de la vía angosta que tiene establecida en el callejón de San Antonio (Av. P. 14), línea que ocupará la calle nuevamente abierta hasta conectarla con la del Ferrocarril del Valle en la calle de Balderas, así como para poner un tercer riel en la vía de la plaza Carlos Pacheco. - La concesión queda en todo sujeta a los contratos relativos que la compañía tiene con el Ayuntamiento. | Aprobado por la Superioridad el 21 de septiembre de 1899. | Sólo se hará servicio con tracción eléctrica o animal. |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 2. Ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1899) | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1899 | Acuerdo del 6 y 10 de octubre de 1899.- Permiso al C. Ramón Miranda y Marrón para establecer una línea férrea ancha de penetración que, desprendiéndose de la zanja cuadrada que limita la calzada de los Insurgentes, termine en el extremo norte de la calle sur 12 A. | Sr. Miranda y Marrón. | Se permite establecer en la ciudad una vía férrea ancha de penetración con las siguientes bases. - Conservará el pavimento de la entrevista y un metro de cada lado. - Se permitirá que el Ayuntamiento ejecute las obras necesarias para los servicios municipales, sin más requisito que dar aviso al concesionario. - Como medio de tracción se usará la animal, pudiendo emplear la electricidad si así conviniera a sus intereses. - El concesionario se obliga a cumplir con las prevenciones de los reglamentos vigentes de los ferrocarriles urbanos. - El Ayuntamiento no queda de manera alguna responsable por daños o perjuicios que pudieran sobrevenir, por lo que las indemnizaciones a particulares las hará el concesionario por su cuenta. - Cualquier dificultad será resuelta por el Ayuntamiento, no habrá más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito, con absoluta exclusión de autoridad judicial. - Se declara sin efecto la concesión otorgada en Cabildos de 17 y 24 de febrero último, en favor de los Sres. Miranda y Marrón. - El concesionario pagará mil pesos anuales en compensación de la limpieza de atarjeas. - La concesión será por 99 años. | Aprobado por la Superioridad el 23 de octubre de 1899. | - La concesión caduca: a) Si los trabajos no comienzan dentro de los primeros seis meses. b) Porque no estén concluidos los trabajos en un año. c) Porque se deja de explotar de manera continua durante un año. - La aclaración a la cláusula 1 es mediante acuerdo del 3 noviembre de 1899. |
| 1899 | Acuerdo de Cabildo del 10 de octubre de 1899.- Permiso a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito para la ocupación de la calle del Portal de Tejada (A.O.14). | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso para que pueda ocupar la calle del Portal (A.O.14) con una vía férrea que ligue la 2ª de Mesones (A.O. 14) con la calle de Vizcaínas (A.O.14) y Pañeras (C.S.I.B) a fin de completar un circuito. - La compañía presentará a la Dirección de Obras Públicas el plano correspondiente. | Aprobado por la Superioridad el 27 de octubre de 1899. | La vía queda en todo sujeta a las prescripciones de la concesión general que tiene otorgada dicha compañía, en especial lo relacionado a pavimentación y limpieza de atarjeas. |
| 1899 | Acuerdo del 24 de octubre de 1899.- Permiso a la empresa de Circuito de Baños para establecer dos Y y tres escapes. | Lic. Ernesto Jiménez de la Cuesta. | Se concede permiso para establecer dos Y, una en el callejón de Peñeras (C.S.I.B) y otra en la cerrada de Jesús (C.S.A.7) y tres escapes, en los lugares señalados. - Las obras se iniciarán de conformidad con los planos aprobados, y con los términos y obligaciones a que se ajusta la línea del F.C. de Baños. | Aprobado por la Superioridad el 3 de noviembre de 1899. | |
| 1899 | Acuerdo del 7 de noviembre de 1899.- Permiso a los Sres. Felipe G. Roeder y Julio Zwicker para construir un tramo de vía entre la estación de Santiago y la calzada de Nonoalco. | Sres. Felipe Roeder y Julio Zwicker. | Se concede permiso siempre que los Sres. Roeder y Zwicker obtengan de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la autorización correspondiente. - Sólo faculta para hacer el tráfico con los furgones en las primeras horas hasta las ocho de la mañana y de las 5 a las 6 de la noche. - Presentar ante la Dirección de Obras Públicas para su aprobación los perfiles transversales y longitudinales. - La concesión no constituye un derecho de propiedad sobre la vía pública, quedando en el entendido de que si el Ayuntamiento lo considera pertinente retirará el tramo de la vía, dando aviso por escrito con tres días de anticipación. - Los concesionarios conservarán el pavimento de la vía en tres metros por cada lado. | Aprobado por la Superioridad el 20 de noviembre de 1899. | La vía debe tener una altura conveniente para no pasar arriba de la calzada. - Si el Ayuntamiento lo considera procedente se puede pavimentar en otro lugar. |



2. Ferrocarriles urbanos (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1899)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|--|---|------------|--|
| 1899 | Acuerdo de Cabildo del 22 de diciembre de 1899.- Permiso a la sucesión del Sr. Romualdo de Zamora y Duque para construir un tramo desde la avenida Poniente 18 hasta el cruce de la calle Sur 16 y la avenida Poniente 14, así como para la construcción de otro tramo entre las avenidas Poniente 12 y 14. | Sr. Romualdo de Zamora y Duque. | Se concede permiso para construir en tramo de vía férrea por las calles que se señalan en el plano. - El concesionario pagará anualmente al Ayuntamiento cincuenta centavos por metro lineal para la limpieza de las atarjeas por donde pase la vía férrea. - El riel que puede usarse será el de tranvía, pudiendo emplear el de hongo mientras el pavimento de las calles sea el de empedrado común. - Queda sin efecto la concesión si en un plazo de seis meses no se ha procedido a construir algún tramo de vía. - Queda sin efecto, si no terminare en un plazo de un año la construcción de las vías o si no usare riel de tranvía. - Quedará igualmente sin efecto la concesión con respecto a cualquier otro tramo o ramal que durante seis meses consecutivos no se halle en explotación. | | Plano autorizado por el Director de Obras Públicas y rubricado por el Secretario del Ayuntamiento. - No hay fecha que indique la aprobación de la Superioridad. |
| 1899 | Permiso a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito para construir un ramal de la vía férrea con objeto de llegar a los almacenes de la Dirección de Obras Públicas. | | Se autoriza a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito para construir un ramal de vía, que despréndiéndose, a elección de la compañía, parta de la avenida Poniente 20 o por la calle Sur 2 o por Poniente 26 hasta penetrar a los almacenes de depósito de la Dirección de Obras Públicas. - El ramal queda en todo sujeto a la concesión general de 1883. - El trazo y los perfiles respectivos se sujetará a la aprobación de la Comisión de Obras Públicas. | | No hay Fecha del permiso. |
| 1899 | Datos estadísticos referente a las empresas de los Ferrocarriles del Distrito y del Ferrocarril de Baños. | En cabildo del 1º de diciembre, se acordó se remitiera al Gobierno del Distrito un estado presentado por la Comisión de Obras Públicas y que contiene los datos que dispuso la Secretaría de Obras Públicas se le mostraran. De estos datos aparece que la compañía de los Ferrocarriles del Distrito tiene 257.5 km. de vías férreas, de las cuales, 185 son de 1.44 metros de anchura y 72.5 de 0.914; que de ese mismo número de kilómetros, 218 corresponden a la tracción animal y 39.5 a la de vapor; y que cuenta con 218 vagones de 1ª clase, 5 mixtos, 143 de 2ª clase, 94 furgones, 30 funebres, 4 gavetas y 9 máquinas. El ferrocarril de Baños comprende una extensión de 3.558.60 metros de 0.92 de anchura, siendo toda su línea de tracción animal y contando con 6 coches de verano, 7 cerrados y 2 plataformas para balast. | | | Informe solicitado por el Gobierno del Distrito. - Secretaria del Ayuntamiento.- México, diciembre 31 de 1899. <i>Ignacio Bonilla</i> , Oficial 2º |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 3. Concesiones y acuerdos sobre ferrocarriles urbanos | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1889 | Vía angosta. Acuerdo del 12 de julio de 1889.- Permiso a los Sres. Noriega Hermanos para establecer un ramal de vía férrea del Canal de Vigas a la fábrica de estampados de San Antonio Abad. | Señores Noriega Hermanos, con fecha 22 de junio de 1889. | Se concede permiso a los Sres. Noriega Hermanos para construir y explotar un ramal de vía angosta. - La concesión será por cincuenta años. - Los Sres. Noriega y Hermanos construirán y conservarán en buen estado y por su cuenta el pavimento, de uno y otro lado, de la calle que ocupe la vía la anchura total del pavimento no será menor de cuatro metros. - El nivel de la vía estará uniforme al nivel de la calle. - Consentirán que la Dirección de Aguas coloque y reponga los tubos que fueren necesarios, sin más requisito que el de dar aviso a los concesionarios para que envíen a los operarios que ejecuten el empedrado en la parte que le corresponde. - Como medio de tracción, sólo podrá emplearse la animal. - La Compañía se compromete a cumplir con las prevenciones de los reglamentos sobre ferrocarriles urbanos, policía urbana, los que en adelante se dicten y al acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888. | Aprobado por el Presidente de la República el 24 y por el Gobernador del Distrito el 25 de julio, elevándose a escritura pública el 4 de diciembre de 1889. | La obra se ejecutará con arreglo a los planos que por triplicado y para su aprobación, presentarán los interesados a la Comisión de Obras Públicas. |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 14 de febrero de 1890.- Permiso al C. Agustín Cerdán para establecer una vía férrea, siguiendo un costado del Canal de Derivación, desde el punto de intersección con la calle 8 Sur, hasta la de 4 Sur, y continuando al sur el trazo por esta misma calle hasta el límite de la colonia Hidalgo. | C. Agustín Cerdán, con fecha 28 de Diciembre de 1889. | - El Ayuntamiento concede permiso al C. Agustín Cerdán. - El C. Cerdán queda obligado a presentar a la Comisión de Obras Públicas el plano respectivo de la vía férrea que solicita para su estudio y autorización. - El permiso se concede bajo las mismas bases y condiciones de los demás permisos dados al mismo C. Cerdán para el establecimiento de otras vías férreas en la ciudad, y cuyas bases y condiciones se harán constar en la respectiva escritura de concesión. | Aprobado por el Presidente de la República y por el C. Gobernador del Distrito, el 26 de febrero. Se elevó a escritura pública el 6 de agosto de 1890. | |
| 1890 | Vía ancha. Acuerdo del 4 de julio de 1890.- Permiso a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito para extender sus vías férreas hasta la nueva estación del Ferrocarril Nacional Mexicano en Santiago Tlatelolco. | C. Francisco P. del Castillo, administrador general de la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito con fecha 16 de junio de 1890. | - La Compañía podrá ocupar con sus vías las calles que en la actualidad están abiertas, y el resto cuando tenga lugar su apertura. - La cláusula 8ª del contrato primitivo quedará en los siguientes términos: "La Compañía se compromete a cumplir con las prevenciones de los reglamentos sobre ferrocarriles urbanos, policía urbana, los que en adelante se dicten, y además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888, relativo a la sección y peso de los rieles que deben emplearse". | Aprobado por el Presidente de la República el 10, y por el Gobernador del Distrito el 11 de julio. Se elevó a escritura pública el 9 de diciembre de 1890. | |



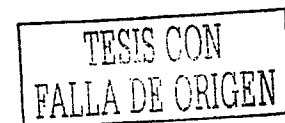
ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 3. Concesiones y acuerdos sobre ferrocarriles urbanos | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1890 | Vía ancha. Acuerdo del 5 de septiembre de 1890.- Permiso a la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito para establecer una vía férrea simple en las calles de Portacelli y Rejas de Balvanera, levantando el ramal de la calle de la Universidad. | El administrador general de la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito. C. Francisco P. del Castillo. 19 de agosto de 1890 | - Con arreglo a las cláusulas del contrato del 24 de febrero de 1883, y con la modificación de que la base 8ª y las adiciones de unas cláusulas que se agregarán se permita a la Compañía ocupar una vía férrea simple en las calles mencionadas, en el concepto de que levantará, por carecer de objeto, el ramal de la calle Universidad. - La cláusula 8ª del contrato quedará en los siguientes términos. La Compañía se compromete a cumplir con las prevenciones de los reglamentos sobre ferrocarriles urbanos, policía urbana, los que en adelante se dicten, y además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888, relativo a la sección y peso de los rieles que deben emplearse. - Se adicionan las cláusulas siguientes: 14.- La empresa es la responsable de la limpieza de las atarjeas en las calles de origen - destino, por lo cual pagará el servicio al Ayuntamiento. 15.- La vía debe estar construida en tres meses, salvo caso de fuerza mayor, si no es construida con las condiciones respectivas, se cancela la concesión. | Aprobado por el Presidente de la República el 13 y por el Gobernador el 17 de septiembre. - Se elevó a escritura pública el 23 de diciembre de 1890. | La empresa se compromete a cambiar los rieles de sus vías por otros de ranura, propios de tranvía, de manera que no haya diferencia de nivel que ocasione golpe a los carruajes, cuando se construya pavimento de asfalto u otro equivalente. Caduca igualmente la concesión y queda obligada la empresa a lo que previene la base III de la cláusula 4ª del contrato de 24 de febrero de 1883, siempre que no haga en cualquier época un uso constante de la vía durante un año. |
| 1890 | Vía ancha. Acuerdo del 5 de septiembre de 1890.- Permiso a la empresa de Ferrocarriles del Distrito, para construir una línea que ligue por la calle de Dolores la que recorre las calles de la Independencia hasta la avenida Juárez. | C. Francisco P. del Castillo, administrador general de la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, 16 de agosto de 1890. | - Con arreglo a las cláusulas del contrato del 24 de febrero de 1883, y con la modificación de que la base 8ª y las adiciones de unas cláusulas que se agregarán se permita a la Compañía ocupar una vía férrea simple en las calles mencionadas. - La cláusula 8ª del contrato quedará en los siguientes términos: La Compañía se compromete a cumplir con las prevenciones de los reglamentos sobre ferrocarriles urbanos, policía urbana, los que en adelante se dicten, y además con el acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888, relativo a la sección y peso de los rieles que deben emplearse. - Se adiciona la cláusula 14: La empresa tendrá construida la vía en tres meses, salvo causa de fuerza mayor, caso contrario se cancela la concesión. | Aprobado por el Presidente de la República el 13, y por el Gobernador del Distrito el 17 de septiembre de 1890. Se elevó a escritura pública el 10 de diciembre de 1890. | Caduca igualmente la concesión y queda obligada la empresa a lo que previene la base III de la cláusula 4ª del contrato de 24 de febrero de 1883, siempre que no haga en cualquier época un uso constante de la vía durante un año. - El 10 de octubre la compañía solicitó prórroga, para el 28 se determinó que "la construcción de la vía férrea comenzará a contarse desde la fecha del otorgamiento de la escritura respectiva. |
| 1890 | Vía ancha. Acuerdo del 14 de octubre 1890.- Permiso a la empresa de Ferrocarriles del Distrito para edificar y ampliar el kiosco que tiene establecido en la Plaza de la Constitución. | C. Francisco P. del Castillo, administrador general de la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, con fecha junio de 1890. | Se concede a la empresa ampliar el kiosco, con sujeción a las siguientes bases: - La concesión será por diez años prorrogable. - La obra se ejecutará previa autorización de la Comisión de Obras Públicas. - Cuando el kiosco se quite, la empresa repondrá a satisfacción de la Dirección de Obras, el pavimento respectivo. - El municipio tiene los derechos sobre las vías públicas y sus plazas. - Se otorgará escritura pública de la concesión a costa de la empresa de Ferrocarriles del Distrito. | Aprobado por la superioridad el 26 de diciembre de 1890. Se pasó al Notario de la Corporación para el otorgamiento de la escritura respectiva. | |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 3. Concesiones y acuerdos sobre ferrocarriles urbanos | | | | | |
|---|--|---|---|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1890 | Vía ancha. Acuerdo del 21 de octubre de 1890.- Permiso a la Compañía Limitada de ferrocarriles del Distrito para ligar sus vías férreas por las calles de Chiquis y la Academia. | El administrador general de la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, con fecha 4 de julio de 1890. | Con arreglo a las cláusulas del contrato del 24 de febrero de 1883, se otorgó permiso con el acuerdo de Cabildo de 20 de enero de 1888 referente al peso y sección del riel. - Obligándose a cambiar los rieles de esta vía por otros de ranura propios de tranvía. | Aprobado por el Presidente de la República el 29, y por el Gobernador del Distrito el 30 de octubre. Se elevó a escritura pública el 8 de diciembre de 1890. | |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 13 de junio de 1890.- Permiso a la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, para prolongar la vía de San Lázaro hasta la estación del Ferrocarril Interoceánico. | C. Antonio Pliego Pérez, gerente del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo. | - Las bases y condiciones serán las mismas con que se han concedido al C. Antonio Pliego Pérez, en las últimas concesiones. - La empresa presentará a la Comisión de Obras Públicas los planos respectivos para su estudio y aprobación y se sujetará al acuerdo de Cabildo del 20 de enero de 1888 referente al peso y sección del riel que determine la Dirección de Obras Públicas. - Este permiso se limita únicamente a la parte en que la ciudad tiene dominio para aquella que no lo tiene, el C. Pliego Pérez queda obligado a recabar la correspondiente autorización de la Administración Principal de Rentas del Distrito. | Aprobado por la Superioridad, según oficio del 1° de julio, se elevó a escritura pública el 26 de diciembre de 1890. | No se le permite cruzar con su vía la puerta por la cual solicita pasar por estar ocupada por la línea de los Ferrocarriles del Distrito, el mismo C. Pliego queda obligado a solicitar el permiso correspondiente de la Administración Principal de Rentas del Distrito. |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 25 de julio de 1890.- Permiso a la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, para prolongar su línea por la avenida 6 Oriente, desde la calle 17 Sur, hasta la calle 7A Sur. | C. Antonio Pliego Pérez, gerente del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, con fecha de 31 de marzo de 1890. | - Presentar a la Comisión de Obras Públicas, por triplicado dentro de tres meses a la fecha en que se apruebe el contrato, los planos, perfiles y detalles para sujetarlos a aprobación de la Comisión. - Mantener en buen estado el pavimento, un metro de cada lado de la vía, si el Ayuntamiento cambia el tipo de pavimento la empresa lo hará también. - Hacer por su cuenta la limpieza de las atarjeas o, en su caso, pagar al Ayuntamiento el servicio, previo acuerdo. - La empresa queda obligada a permitir el paso por sus vías a cinco vehículos del Ayuntamiento para servicios municipales, sin que se perjudiquen los de la empresa. - La empresa se compromete a cumplir con las prevenciones de los reglamentos vigentes sobre ferrocarriles urbanos, con los que se dicte, y con los acuerdos de Cabildo que con ellos se relacionen, observar el del 20 de enero relativo a la sección y peso del riel. - Cualquier dificultad que pueda suscitarse entre el Ayuntamiento y la empresa, con motivo de la construcción y explotación de las líneas a que se refiere el contrato será resuelto por el mismo Ayuntamiento; de cuya resolución no habrá más recurso que el fallo del C. Gobernador del Distrito, que será definitivo, con absoluta exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por el Presidente de la República el 2, y por el Gobernador del Distrito el 4 de agosto de 1890. Se elevó a escritura pública el 24 de diciembre de 1890. | La concesión se elevará a escritura pública, siendo los gastos por cuenta de la empresa. - Caducará la concesión si durante un año no hiciere el servicio de forma regular. - Los trabajos de construcción y reparación de la vía férrea, se ejecutará sin estorbar en lo posible el tránsito de las calles. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 3. Concesiones y acuerdos sobre ferrocarriles urbanos | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 26 de agosto de 1890.- Modificación a la concesión hecha el 24 de diciembre de 1889 al C. Agustín Cerdán, para prolongar su línea férrea de la calle Sur 8 hasta la avenida 2 A. | | En la concesión dada al C. Agustín Cerdán por acuerdo del 24 de diciembre de 1889 se hará la siguiente modificación, anotándose en la respectiva escritura. En donde dice: "seguirá por toda la calle hacia el sur para dar vuelta por la calle de las estaciones, Avenida Poniente 5 hasta la calle 22 Norte A por donde dará vuelta siguiendo por la de Nicolás Álvarez," se pondrá "seguir por toda esta calle hacia el sur para dar vuelta por la calle de las estaciones, Avenida Poniente 5 hasta la calle de Ramón Fernández por donde dará vuelta, siguiendo por la de Nicolás Álvarez." | Aprobado por la superioridad el 1º de septiembre de 1890, y se remitió el asunto al notario de ciudad para el otorgamiento de la escritura respectiva. | |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 9 de septiembre de 1890.- Permiso a los Sres. Serrano y Castillo para establecer un ramal de vía férrea que ligándose con el Ferrocarril de Cintura, frente a la Iglesia de San Lázaro, entre a la casa que dichos señores tienen establecida en aquel punto. | Sres. Serrano y Castillo, con fecha 21 de julio de 1890 | - Previa la justificación de que la empresa del Ferrocarril de Cintura les permite ligar con su línea el escape, se les concede permiso para proceder con su solicitud. - El trazo del escape será con arreglo al plano que remiteron. - Arreglarán el pavimento del mismo material o poner empedrado común. - Cualquier dificultad que pueda suscitarse entre el Ayuntamiento y la empresa, con motivo de la construcción y explotación de las líneas a que se refiere el contrato, será resuelto por el mismo Ayuntamiento; de cuya resolución no habrá más recurso que el fallo del C. Gobernador del Distrito, que será definitivo, con absoluta exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por el Presidente de la República y por el Gobernador del Distrito el 6 de octubre de 1890. - Se remite al notario de la ciudad para el otorgamiento de la escritura. | - Es una casa empaedora - Los concesionarios se comprometen a cumplir con los reglamentos vigentes. - La concesión es por 25 años y caduca si no se hace un uso continuo de la vía por un año. |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 23 de septiembre de 1890.- Permiso al C. Agustín Cerdán, para que haga uso en sus líneas del riel de patín; y se declara que para el establecimiento de la línea de vía férrea simple, no le corren los plazos estipulados, sino que la construirá conforme lo exijan las necesidades del servicio. | C. Agustín Cerdán, con fecha 11 de septiembre de 1890. | - Se le permite seguir haciendo uso en las líneas de ferrocarril, que el Ayuntamiento le ha concedido, del riel de patín, mientras el pavimento de la calle sea de empedrado común, con la obligación de cambiarlo en todas sus líneas por el riel de tranvía, de la sección y peso que determine la Dirección de Obras Públicas, conforme se vaya cambiando el pavimento por el de asfalto comprimido u otro equivalente. - Se concede permiso que en las calles que recorre el Circuito de Baños no le corran los plazos para la construcción de esa línea, sino que queda autorizado para ir la haciendo conforme lo exijan las necesidades del servicio de la línea, pero dando aviso previo cada vez que vaya a hacerlo a la Comisión de Obras Públicas. | Aprobado por el Presidente de la República, y por el Gobernador del Distrito el 27 y 29 de septiembre de 1890, respectivamente. | |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 30 de septiembre de 1890.- Permiso al C. Agustín Cerdán, para que enlace la línea del Ferrocarril del Valle con la del Circuito de Baños en las calles que se expresan. | C. Agustín Cerdán, con fecha 12 de septiembre de 1890. | Se permite al C. Cerdán que enlace la línea del Ferrocarril del Valle con la de Circuito de Baños en las calles avenida Balderas (calle 8 Sur), calle de Jesús (avenida 12 Oriente), y Ocampo (calle 7 A Sur), haciendo dichos entaces en los términos que determine la Comisión de Obras Públicas, hecho por ésta el examen del plano respectivo. | Aprobado por el Presidente de la República el 8, y por el Gobernador del Distrito el 9 de octubre de 1890. Se elevó a escritura pública el 18 de octubre de 1890. | Se colocará doble vía. - En lo relativo al uso del riel de tranvía sólo será obligatorio cuando el pavimento sea de asfalto comprimido u otro equivalente. |

TESIS CON
FALLA DE CINGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
662

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

3. Concesiones y acuerdos sobre ferrocarriles urbanos

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|---|--|---|---------------|
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 10 de octubre de 1890.- Se permite a la empresa del Ferrocarril del Valle prolongar al norte hasta llegar a la avenida 10 Poniente la vía férrea concedida en la calle 4 Sur. | C. Agustín Cerdán, por la empresa del Ferrocarril del Valle, con fecha 1º. de septiembre de 1890. | - Se le permite prolongar la línea con sujeción a las concesiones concedidas al C. Cerdán y con la aclaración de que la cláusula relativa a la construcción y conservación del pavimento de las calles debe adicionarse lo siguiente: "y quedando obligado el concesionario a cambiar el sistema de pavimento que tenga puesto en la zona de la vía y un metro a uno del otro lado de la misma, por el que el Ayuntamiento ponga en el resto de la calle, cada vez que esto tenga lugar." | Aprobado por el Presidente de la República el 18 y por el Gobernador del Distrito el 21 de octubre de 1890. Se escribió el 30 de octubre de 1890. | |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 10 de octubre de 1890.- Permiso a la Empresa del Circuito de Baños para establecer un tramo de doble vía férrea, en la prolongación de la "Avenida de Morelos" (avenida 10 Poniente), entre el antiguo paseo de Bucareli y el paseo de la Reforma, denegándosele la calle perpendicular a la de Donato Guerra. | C. Manuel E. Olaguibel, en representación del C. Romualdo de Zamora y Duque, con fecha 22 de abril de 1890. | <ul style="list-style-type: none"> - Se concede permiso para establecer un tramo de vía férrea doble. - Presentar a la Comisión de Obras Públicas por triplicado y que se le dé la concesión, los planos y perfiles del proyecto para su estudio y aprobación. - Conservar en buen estado el pavimento cuando menos con un metro de ancho por donde pase la vía, conforme a las características del mismo, y en donde no lo hubiere, poner empedrado común. - Como medio de tracción sólo podrá emplearse la animal. - La concesión será por 19 años, al término del plazo el Ayuntamiento, si lo juzga conveniente, podrá hacerlo al mismo concesionario o a otra empresa. - El concesionario se compromete a cumplir con los reglamentos vigentes sobre ferrocarriles urbanos y lo referente a la materia. - La limpia de las atarjeas estará a cargo del concesionario, o bien pagará el servicio al Ayuntamiento. - Permitir los trabajos de la Dirección de Aguas, así como los de la Dirección de Obras Públicas. - Cualquier dificultad se resolverá por el Ayuntamiento o por el fallo del C. Gobernador de Distrito con absoluta exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por la superioridad el 21 de octubre de 1890. Se remitió el expediente al notario de la ciudad, para el otorgamiento de la escritura respectiva. | |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 21 de octubre de 1890.- Permiso a la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo para establecer una vía férrea para unir la línea de la calle de Meleros con la calle de las Rejas de Balvanera. | C.J. Antonio Pliego Pérez, gerente del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, con fecha 22 de agosto de 1890. | <ul style="list-style-type: none"> - Digase al C.J. Antonio Pliego Pérez que no hay lugar al permiso que solicita para establecer una línea férrea en las calles 2ª de la Merced, Puente de la Merced y San Miguelito. - Se le concede establecer la línea de la calle de Meleros con la calle de las Rejas de Balvanera. - La concesión se hace en los mismos términos en que se dio el permiso para ocupar la calle de Meleros. - Se le concede permiso para establecer un escape en la calle de San Miguelito. | Aprobado por el Presidente de la República el 30, y por el Gobernador del Distrito el 31 de octubre de 1890. Se elevó a escritura pública el 26 de diciembre de 1890. | |



3. Concesiones y acuerdos sobre ferrocarriles urbanos

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|---|---|---|--|
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 21 de octubre de 1890.- Aprobación del trazo propuesto por la empresa Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, para ligar la vía de San Lázaro con el mercado de Loreto. | Acuerdo entre el Sr. Napoleón Baldy, gerente de la Sociedad Anónima "Compañía de Guano Artificial," y el Sr. José Antonio Pliego Pérez, gerente de la Empresa de Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo con fecha 20 de octubre de 1890. | - Se acepta el trazo propuesto por la empresa del Ferrocarril México a Ixtacalco y Mexicaltzingo, para ligar la vía de la plazuela de San Lázaro con el mercado de Loreto. - Construir un tramo de tres rieles, en el tramo de la calle 25 Norte y avenida 2 Oriente hasta la calzada de San Lázaro, para que por la vía ancha se haga el servicio de limpia de ciudad, en el entendido de que será por todo el tiempo que dicho ferrocarril goce de su concesión para la explotación de sus vías. - Para el arreglo del tráfico, el C. J. Antonio Pliego Pérez se pondrá de acuerdo con el Sr. Napoleón Baldy, gerente de la Compañía de Guano Artificial. | Aprobado por el Presidente de la República el 29 de octubre y por el Gobernador del Distrito el 3 de noviembre de 1890. Se remitió el expediente al notario de la ciudad para el otorgamiento de la escritura. | |
| 1890 | Vía angosta. Acuerdo del 21 de octubre de 1890.- se designa a la Compañía del Guano Artificial las calles que debe ocupar con su línea férrea. | Sr. Napoleón Baldy, gerente de la sociedad anónima "Compañía de Guano Artificial," con fecha 23 de septiembre de 1890 | - Se le indican las calles y puntos por donde debe construir la línea férrea para el servicio de limpia de la ciudad. - El tramo comprendido entre las calles 25 Norte y avenida 2 Oriente hasta la calzada de San Lázaro, no lo construirá la Compañía de Guano Artificial. - Se le indica al Sr. Baldy que asista a la Dirección de Obras Públicas para que ponga a disposición de la Compañía de Guano Artificial el terreno de la Plazuela de Mixcalco en que debe construirse la estación. | Aprobado por la superioridad el 5 de noviembre de 1890. | Se entrega a la Dirección de Obras Públicas los materiales, del tramo que deja de construir. - Se remite el expediente a la Comisión de Limpia, para atender el asunto de los tiradores de basura y desperdicios. |

4. Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1891)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|--|---|--|---|
| 1891 | Acuerdo del 20 de febrero de 1891.- Tracción eléctrica. | Representante de la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito. | Se autoriza la utilización de la tracción eléctrica en sus líneas férreas. Que en las calles pueda sostener por medio de ménsulas y columnas de hierro los conductores eléctricos, limitado por ahora a una sola vía. | Aprobado por la Comisión el 20 de febrero de 1891. | El Ayuntamiento se reserva la facultad de fijar las condiciones definitivas para permitir el empleo de la tracción eléctrica o negarlo. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

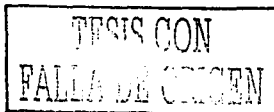
| 4. Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1891) | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 27 de febrero de 1891.- Ramal entre las líneas de la Viga y de San Antonio Abad por la calzada de Santa Cruzita. | C o m p a ñ i a Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, el 26 de diciembre 1890. | Se concede el permiso bajo las condiciones siguientes: - Conservar el pavimento a un metro de cada lado de la vía, poniendo empedrado en la entrevía. - El medio de tracción será el animal. - El término de esta concesión estará sujeta al contrato del 24 de febrero de 1883. - La empresa se compromete a cumplir con los reglamentos y acuerdos de Cabildo vigentes en lo referente a ferrocarriles urbanos, y demás que se dicten sobre policía urbana. - Cualquier dificultad será resuelta por el propio Ayuntamiento, sin más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito, con exclusión de la autoridad judicial. - Permitir que la Dirección de Aguas realice las obras que se requieran. - Previa autorización de los planos por la Comisión de Obras. | | - La concesión caducará si: a) Los trabajos no inician en tres meses. b) En cuatro meses no se concluyen los trabajos. c) No se explota de forma continua la vía durante un año. |
| 1891 | Acuerdo del 17 de marzo de 1891.- Circuitos en la colonia Santa María la Ribera. | C o m p a ñ i a Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, el 31 de enero de 1891. | Se concede permiso para establecer circuitos, conservando en buenas condiciones el pavimento de las partes de la calle que ocupe la vía. - Conservar el nivel de la vía. - Limpiar la atarjeas de las calles ocupadas. - Permitir que la Dirección de Aguas realice las obras que se requieran. - Medio de tracción será el animal. - La empresa se compromete a cumplir con los reglamentos y acuerdos de Cabildo vigentes en lo referente a ferrocarriles urbanos, y demás que se dicten sobre policía urbana. - Cualquier dificultad será resuelta por el Propio Ayuntamiento, sin más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito, con exclusión de la autoridad judicial. - Previa autorización de los planos por la Comisión de Obras. - Durante los trabajos no se debe obstruir el tránsito. - La concesión es por 99 años. - Las indemnizaciones por daños y perjuicios a particulares estarán a cargo de la empresa. | Aprobado por el Presidente de la República el 2 de abril de 1891. Firmada la escritura el 20 de octubre de 1891. | - La concesión caducará si: a) Los trabajos no inician en tres meses. b) En cuatro meses no se concluyen los trabajos. c) No se explota de forma continua la vía durante un año. |
| 1891 | Acuerdo del 23 de junio de 1891.- Unión de las vías de las calles Norte 6 y 16, de la calle Norte con la Norte 6 y las de las avenidas 3 y 11 Oriente. | C o m p a ñ i a Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, el 9 de febrero de 1891. | Se concede permiso para establecer la unión de vías en las calles mencionadas, conservando en buen estado el pavimento en la parte que ocupe la vía. - conservar el nivel de la vía. - Limpiar las atarjeas de las calles ocupadas. - Permitir que la Dirección de Aguas realice las obras que se requieran. - Previa autorización de los planos por la Comisión de Obras. - Medio de tracción será el animal. - La empresa se compromete a cumplir con los reglamentos y acuerdos de Cabildo vigentes en lo referente a ferrocarriles urbanos, y demás que se dicten sobre policía urbana. - Cualquier dificultad será resuelta por el propio Ayuntamiento, sin más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito, con exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por el Presidente de la República el 8 de junio de 1891. Firmada la escritura el 20 de octubre de 1891. | La concesión es por 99 años. - Las indemnizaciones por daños y perjuicios a particulares estarán a cargo de la empresa. - La concesión caducará si: a) Los trabajos no inician en tres meses. b) En un año no se concluyen los trabajos. c) No se explota de forma continua la vía durante un año. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

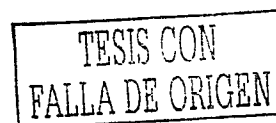
4. Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1891)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|---|---|---|--|
| 1891 | Dictamen del 29 de mayo de 1891.- Continuación hacia el Poniente de la vía de la 7ª calle de Carpio hasta la 2ª calle de la Industria. | Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, el 26 de febrero de 1891. | La aprobación está sujeta a que la compañía llegue a un acuerdo con los dueños de los terrenos y casas que cierran la prolongación para poder situar la vía. | Aprobado por el Presidente de la República el 8 de junio de 1891. Firmada la escritura el 20 de octubre de 1891. | |
| 1891 | Sesión del 21 de abril de 1891.- Construcción de una vía en la calle de Lerdo o calle Sur 5B. | Representante de la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito, el 7 de febrero de 1891. | Con arreglo a las bases del contrato de 24 de febrero de 1883 se concede permiso a la compañía construir la vía férrea que enlace en la calle de Capuchinos o avenida 8 Oriente con la del Refugio o avenida 6 Oriente. - El Niel que utilice será de tranvía, de la forma y peso que indique la Dirección de Obras Públicas. - La vía de enlace de la calle sur 5B se destinará al servicio de plataformas de carga y trenes especiales. | Se obtuvo la aprobación superior el 30 de abril de 1891. Firmada la escritura el 20 de octubre de 1891. | En los días de festividad en que se impida a los trenes la entrada a la plaza principal, podrá hacerse también el servicio de pasajeros por la vía de enlace. |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 3 de abril de 1891.- Unión de la calle de San Bernardo con la 1ª de la Merced. | Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito. | Se concede a la compañía el permiso de ligar la línea mencionada, con la condición de que si dentro de un mes de la fecha en que el gobernador apruebe el convenio no se inicia la línea, la concesión caducará. | Aprobado el 14 de abril de 1891. | No se menciona quien aprueba. |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 23 de enero de 1891.- Concesiones a la Empresa de Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo - permiso para establecer en la banqueta del puente de Palacio un kiosco para expendio de boletos y servicio de líneas de la empresa. | | Se concede el permiso solicitado con las siguientes bases: - El permiso es sin el pago de renta alguna y por término de dos años pudiendo ser prorrogable. - El lugar será señalado por la Comisión de Obras Públicas. - El área que ocupe será de 1.75 m. por 3.50 m. - Se debe presentar el proyecto a la Comisión de Obras. | | |
| 1891 | Modificación del Acuerdo de Cabildo del 24 de diciembre de 1889, hecha en la sesión de 6 de noviembre de 1891. | | Se modifica la fracción II de la proposición primera del dictamen del 24 de diciembre de 1889 sobre concesión a la empresa de varios tramos de vía férrea. | Aprobado por el Gobierno del Distrito el 11 de noviembre de 1891. | Se le comunica al gerente de la empresa C. Antonio Pliego Pérez se haga la anotación correspondiente en la escritura de concesión y se presenten planos a la Comisión de Obras Públicas. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 4. Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1891) | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo de 13 de febrero de 1891.- Concesión a los Sres. Velázquez Gayol y Compañía para establecer un escape de la vía del Ferrocarril Nacional Mexicano a un terreno de su propiedad. | Sres. Velázquez, Gayol y Cia. | Se concede el permiso por el término de 10 años, obligándose a empedrar la entrevía del escape y un metro a uno y otro lado del mismo. | Aprobado el 19 de marzo de 1891. | |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 27 de enero de 1891.- Circuito de Baños.- Modificación al acuerdo para el establecimiento de un tramo de vía férrea en la prolongación de la avenida Morelos. | Sr. Manuel E. Olaguibel en representación del C. Romualdo de Zamora y Duque. | Se modifica el acuerdo de Cabildo del 10 de octubre de 1890 en lo referente a que la concesión de 19 años a que se hace referencia sea por el número de años que faltan para el cumplimiento de los 50 años a que se refiere la escritura del 18 de noviembre de 1880. | | La concesión se puede revocar por el acuerdo de Cabildo del 10 de octubre de 1890. - No se menciona quién aprueba la modificación. |
| 1891 | Concesiones solicitadas por la Compañía del Ferrocarril del Valle.- Prolongación de la doble vía de la avenida Balderas y tramo de vía entre las avenidas 11 y 17 Oriente. | C. Agustín Cerdán, presidente de la Compañía, con fecha 6 de febrero de 1891. | Con sujeción a las bases de las concesiones dadas por el Ayuntamiento para las líneas respectivas se permite prolongar la doble vía de la avenida Balderas hasta el extremo de esta calle, que se encuentra con la avenida Juárez. - La empresa recabará el permiso de la empresa del Circuito de Baños para utilizar su vía en la parte que fuere necesario. - La tracción será la animal. - En ninguna parte tendrá vía de tres. | Aprobado por el Presidente de la República y por el Gobernador del Distrito, por comunicación de Cabildo del 3 de abril de 1891. | - Se pasó el expediente al notario de la ciudad para el otorgamiento de la escritura, la que quedó firmada el 20 de octubre de 1891. |
| 1891 | Oposición de la Compañía a que se concedan a otras empresas las calles que debería ocupar para transportar el material militar. | C. Agustín Cerdán, presidente de la Compañía del Ferrocarril del Valle. | El presidente de la compañía solicitó se le tuviera formalmente opuesto a que se concediera a otras empresas autorización para establecer líneas urbanas en las calles fijadas en el contrato que celebró con la Secretaría de Guerra para transportar el material militar perteneciente a la Federación. - A esta petición se responde que las estipulaciones acordadas con el Poder Ejecutivo no ligan de ninguna manera ni ellas significan que tenemos el deber de admitirlas. Los Ayuntamientos tienen facultades naturales que el poder público no puede desconocer. | | La municipalidad no reconoce el oponerse a las concesiones que pueda llegar a otorgar el Ayuntamiento a otras empresas. |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 10 de abril de 1891.- Tramo de vía para uso de la Compañía de Guano Artificial, por la calle Norte 25 y avenida Oriente 2. | | Se acuerda ultimar a la Compañía a través del C. Antonio Pliego Pérez que si en el plazo de 15 días a la fecha de la comunicación puede comenzar, y un mes después puede dejar terminada la construcción del tramo de vías de tres rieles, la cual está obligada a ser la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicalzingo por motivo de su concesión de fecha 24 y 31 de diciembre de 1889, como consta el acta que se levantó el 20 de octubre de 1890. - En caso de no serle posible, se manifieste para que la construcción se haga por cuenta de la compañía de Guano Artificial. | No hay resolución definitiva. | En caso de ser la construcción por la Compañía de Guano Artificial deberá pagar de acuerdo al valor que corresponda, sin que por esto se altere o modifiquen los derechos y obligaciones que por motivo de su concesión tiene la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicalzingo. |



ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

4. Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito (Discurso leído por el Presidente del Ayuntamiento de México en 1891)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|-----------|---|--|--|
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 21 de abril 1891. | | Se le informa al Sr. Baldy que ha manifestado su conformidad la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo que la de Guano Artificial construya el tramo de vía férrea para el servicio de limpia de la ciudad, con el fin de ligar las calles 25 Norte y avenida 2 Oriente las líneas que ya tiene construidas. - Con sujeción al plano aprobado por la Comisión de Obras Públicas. | | No se eliminan los derechos ni obligaciones de la empresa del Ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo. |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 26 de mayo de 1891. | | Se concede a la Compañía de Guano Artificial el libre paso por los puntos marcados por las letras E.F.G. aprobados en los planos. - Se concede el paso provisional sobre el puente situado en la calle Norte 25. - La Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito permite a la empresa Guano Artificial haga uso de su tramo de ferrocarril siempre que los gastos de conservación y reparación del empedrado sean por su cuenta. - La Compañía de Guano Artificial se compromete a establecer una doble vía si así lo quiere la Compañía de Ferrocarriles del Distrito. - Para cualquier movimiento de tramo de vía, conservación y reparación del empedrado los gastos serán por mitad, entre las empresas. | Aprobado por la Superioridad el 26 de mayo de 1891. | |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 9 de junio de 1891. | | Se notifica al Sr. Baldy que se aprueban por el Ayuntamiento los planos que presenta para la estación de Mixcalco, y que para los efectos correspondientes se le devuelve, autorizados por la Comisión de Obras Públicas, un ejemplar de esos planos. | Aprobado por el Ayuntamiento. | |
| 1891 | Acuerdo de Cabildo del 21 de agosto de 1891.- Ferrocarril de la Compañía Constructora del Nacional Mexicano.- Prohibición para que las máquinas de vapor transiten por la calzada de la Reforma, Bucareli, colonia de Tecuac y calles de la Ciudadela. | | Única hágase saber al gerente del Ferrocarril de la Compañía Constructora del Nacional Mexicano, que un mes después de la fecha de aprobación superior de este acuerdo, no se permitirá el tránsito de máquinas de vapor dentro de la ciudad por las calzadas de la Reforma, Bucareli, colonia Tecuac y calles de la Ciudadela. - El servicio de los ferrocarriles que atraviesan esas vías públicas se hará precisamente por medio de tracción animal. | Aprobado por el Gobierno del Distrito el 25 de agosto de 1891. | Por un acuerdo posterior se amplió el plazo fijado, determinándose que el 1° de diciembre comenzará a tener efecto la prohibición de que se trata. |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 668

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 5. Ferrocarriles (Discurso del Presidente del Ayuntamiento de México en 1893) | | | | | |
|---|--|--------------------------------------|---|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1893 | Ferrocarril del Valle.- Prohibición para que entren a la ciudad los trenes movidos por vapor. Relativo al Acuerdo del 27 de diciembre de 1892 que fuera aprobado en 13 de junio de 1893. | Aviso al C. Agustín Cerdán. | La empresa del Valle solicitó el 30 de mayo un nuevo plazo y último para dar cumplimiento al acuerdo de 27 de diciembre de 1892, la Comisión de Obras Públicas presentó el siguiente dictamen que fue aprobado el 13 de junio. - Se le concede el plazo de seis meses para que dejen de entrar a la ciudad los trenes del Ferrocarril del Valle movidos por vapor, y se establezca el servicio de éste por la calle ancha, conforme a la disposición del Ayuntamiento. - Al fenecer el plazo no se hubiere cumplido con lo ordenado, la Corporación Municipal procederá en la forma en que corresponde, a suspender el movimiento de los trenes en la Ciudadela. - En Cabildo del 26 de diciembre se determinó lo siguiente: a) Se le concede tres meses para que surta efecto el acuerdo de Cabildo del 13 de junio de 1893. b) Le corresponde a la compañía cegar la parte de la zanja que se encuentra en su terreno, lo que queda fuera del alineamiento y ya en la vía pública deberá de ponerse de acuerdo con Dirección de Obras para realizar la obra simultáneamente. | Primer dictamen, 16 de junio. Segundo y definitivo dictamen 26 de diciembre de 1893. | Para el 16 de junio se aprobó este acuerdo, sin embargo, la compañía pidió que el plazo se contara hasta el momento en que la Obrería Mayor deje cegada la acequia o al menos la parte conforme al alineamiento dado por ella. - Para el 26 de diciembre se aprobó en Cabildo un nuevo dictamen. |
| 1893 | Modificación del Acuerdo del 27 de diciembre de 1892, sobre prolongación de la vía de la calle Norte. | C. Agustín Cerdán, en junio de 1893. | Se modifica el trazo aprobado a la empresa del Ferrocarril del Valle para unir las líneas de las calles Norte y Norte 4. - Subsistirán todas las bases de esa concesión. - En el nuevo plano existe en la avenida Poniente 29 un caño descubierto el cual se debe sustituir por un albañal cerrado, en donde la Dirección de Obras Públicas fijará la sección y situación del albañal. | Aprobado en Cabildo de 29 de agosto de 1893. | La empresa presentó los planos con las modificaciones, solicitando un ejemplar autorizado. |
| 1893 | Resolución sobre la ocupación de las calles a que se refiere el contrato celebrado entre la Secretaría de Guerra y la empresa del Ferrocarril del Valle, para el establecimiento de líneas para el servicio militar. | | No es posible para el Ayuntamiento el establecimiento de las líneas 2,3,4,5,6,7 y 8, por existir en ellas otras líneas. - En lo referente a la línea número 1 no existe inconveniente. - En lo referente al terreno norte del edificio de la Ciudadela quedó destinado a plazuela, con la aprobación del Presidente, por ende la compañía debe solicitar al Ayuntamiento la conveniencia de modificar el destino de alguna parte de dicho terreno. | Aprobado por Cabildo de 11 de julio de 1893. | El principal obstáculo consiste en la saturación de vías en las calles por las cuales atravesarían las vías requeridas. |
| 1893 | Sustitución de los trucks y frenos de los coches de Ferrocarril del Valle. | Dirigido a C. Agustín Cerdán. | Se le solicita al C. Cerdán manifieste al Ayuntamiento las razones por lo que no ha cumplido con lo dispuesto en acuerdo del 27 de mayo de 1892, relativo a la sustitución y modificación de los trucks y frenos a los coches expresados. - El encargado indica que en los de primera clase ya se han cambiado y pide un plazo de un año para cambiarlos en los coches de segunda. - Se le concede la prórroga por seis meses. | Aprobado en cabildo de 11 de julio de 1893, y se comunicó a la empresa el 12 de julio del mismo año. | En lo referente al nuevo plazo se le informa que el C. Gobernador del Distrito comunicó que fue aprobado por el presidente de la República, comunicándose a la empresa el 23 de julio de 1893. |

ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 5. Ferrocarriles (Discurso del Presidente del Ayuntamiento de México en 1893) | | | | | |
|---|--|---|---|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1893 | Curva en la prolongación de la calle Sur 4 para entrar por la avenida Poniente 26 al terreno destinado para estación, y modificación del trazo de esta avenida. | C. Agustín Cerdán | Se aprueba el plano con el trazo modificado de la línea que pasando por la avenida Poniente 26 entre la Sur 4 y Sur 8: pase por el ángulo suroeste al terreno de la estación y en cuyo plano está también contenida la curva a que se refiere la proposición primera. - Para la debida autorización, el C. Cerdán debe remitir a la Dirección de Obras Públicas los dos ejemplares que faltan del plano modificado. | Aprobado por Cabildo el 19 de septiembre, por el Presidente de la República y por el Gobernador del Distrito el 21 de octubre de 1893. | Se comunicó al C. Cerdán el 21 de octubre del mismo año. |
| 1893 | Ferrocarril Metropolitano de Cintura.- Líneas para comunicar la Fábrica Nacional de Armas y la Fundación Nacional de Artillería. | | En atento oficio, y por los conductos debidos, dígame a la Secretaría de Guerra que se sirva enviar a la Corporación Municipal los datos correspondientes al trazo que pretende establecer la empresa del Ferrocarril Metropolitano (tales como los planos respectivos y la expresión del medio de locomoción que se va a usar), a fin de que el Ayuntamiento resuelva si puede concederse el permiso solicitado. | | Esto surge porque la Empresa presentó el 30 de mayo a la Secretaría de Comunicaciones un plano general en que estaba considerada dicha conexión. |
| 1893 | Modificación al acuerdo para ocupar el bordo sur del Canal de Derivación.- Ramal sobre la margen septentrional del Canal norte.- Vía en la margen oriental de la zanja de San Lázaro.- paso por la calle 10 Sur. | C. Juan A. Certucha. | Se solicita que precise sus deseos en todos los puntos que no están definidos, y que aparecen vagos o mal explicados en su curso del 20 de junio. - Para el 28 de julio el C. Certucha presentó un nuevo curso haciendo las aclaraciones a su anterior curso. - Para el 22 de septiembre la Comisión señala diversos puntos que deben ser considerados por la Secretaría de Comunicaciones, como son los trazos y el tipo de ferrocarril que se utilizará. | | Entre los inconvenientes se encuentra: la dificultad de la calle Sur 10 y otras, y que la tracción será de vapor. - Lo anterior por los antecedentes de la Compañía del Valle, en la que se le obliga deje de usar por tracción el vapor en la ciudad. |
| 1893 | Circuito de Baños | E I C. M. E. Olaguibel, con fecha de 27 de junio de 1893. | Solicitud de permiso para establecer una línea férrea angosta (0.914 metros) que partiera del cruce de la avenida Oriente 12 y calle 12 Sur, para entroncarse con el actual Circuito de Baños. - La solicitud es denegada porque se atravesarán varias calles en la que ya están concesionadas las vías. - Habiéndose mencionado esto, el interesado presentó un nuevo curso, mismo que el Cabildo le indica que necesita el permiso de las parte involucradas para atravesar sus vías. | | Para el 17 de octubre, en acuerdo de Cabildo, se le indica al interesado que necesita el permiso de la empresa de los Ferrocarriles del Distrito. |
| 1893 | Ferrocarriles de Hidalgo y Noroeste.- Cruzamiento de la vía del nuevo rastró. | C. Gabriel Mancera. | Se concede permiso a la solicitud para cruzar los rieles establecidos para el tranvía que conduce al nuevo rastró en terrenos de la colonia De Ghest, en lo que se refiere a la vía férrea propiedad del Ayuntamiento, con la obligación de no rebajar los bordos del canal del norte al atravesar éste, ni estrechar su sección de grado tal que se perjudiquen los desagües de la ciudad. | Aprobación del Superior del 17 de octubre de 1893. | |

TESIS CON
 FALLA DE CONTEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 670

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1899 | Acuerdo de Cabildo del 22 de diciembre de 1899.- Permiso a la sucesión del Sr. Romualdo de Zamora y Duque para construir un tramo desde la avenida Poniente 18 hasta el cruce de la calle Sur 16 y la avenida Poniente 14, así como para la construcción de otro tramo entre las avenidas Poniente 12 y 14. | | Se aprueba | Aprobado por el Presidente de la República (sin fecha) | No se da a conocer el total del dictamen. |
| 1899 | Acuerdo de Cabildo del 22 de diciembre de 1899.- Permiso a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito para construir un ramal de vía férrea, con el objeto de llegar a los almacenes de Obras Públicas. | Compañía de los Ferrocarriles del Distrito. | Se aprueba | Aprobado por el Presidente de la República (según un comunicado del Gobierno del Distrito del 9 de enero de 1899) | No se da a conocer el total del dictamen |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 12 de enero de 1900.- Tracción eléctrica de México a Tacubaya. | Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso a la Compañía para poner en explotación el sistema de tracción eléctrica. - Se sujetará la concesionaria a los reglamentos dados por la Secretaría de Comunicaciones y a las disposiciones de policía que dicte el Ayuntamiento para el mejor servicio. | Sin dato. | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 23 de enero de 1900.- Rejillas de protección en las ventanas y aventadores en el frente de los carros de tracción eléctrica. | Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito. | A partir de las bases sexta y octava de la concesión para cambiar de tracción animal por eléctrica aprobada en Cabildo el 5 de junio de 1896, se solicita a la empresa el cumplimiento de que sus carros "reúnan todas las condiciones de seguridad para el público" y por tanto instale aventadores al frente de los carros y rejillas de protección a las ventanas. | Sin dato. | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 30 de enero de 1900.- Reparación de pavimentos y limpia de atarjeas por las empresas ferrocarrileras. | | - Que las empresas en cuyos contratos está estipulada la obligación de pavimentar y limpiar las atarjeas, lo hagan. - En las calles que tengan pavimento se proceda a hacer las reparaciones necesarias. - En las calles que sean de piedra se harán los trabajos de pavimentación | | |

ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|---|---|--|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 30 de enero de 1900.- Tracción eléctrica a Guadalupe Hidalgo. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso a la empresa para que haga uso de la tracción eléctrica en su vía de Guadalupe Hidalgo. - Con los mismos términos y obligaciones de su línea de tracción eléctrica de la capital a Tacubaya. | Sin dato. | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 20 de febrero de 1900.- Que la Compañía de Ferrocarriles del Distrito despeje la vía pública en la prolongación de Arcos de Belén. | | El despejar esa vía consistió en retirar unos escombros y rieles de la prolongación de Arcos de Belén. | | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 23 de marzo de 1900.- Permiso al Sr. Remigio Noriega para cruzar la calzada Nonalco con una vía férrea. | Sr. Remigio Noriega. | Se concede permiso sujetándose a las siguientes bases: - Para pasar de la estación al terreno del Sr. Noriega, durante el día sólo podrá hacerlo en cuatro ocasiones: dos para salir y dos para entrar. - El concesionario pondrá un guardavía para anunciar la salida y llegada del tren. - Poner contrarrieles y pavimentar la entrevía. - Conservar el pavimento que construya. - Presentar los planos a la Comisión de Obras para su aprobación. - Cuando lo crea pertinente el Ayuntamiento podrá retirar el permiso. - Si se retirase el permiso, el concesionario dejará en buen estado la calzada o pagará al Ayuntamiento por este concepto. | Aprobado por la superioridad el 7 de abril de 1900. | Se trató de un pequeño ramal dirigido a un terreno de propiedad del Sr. Noriega para transportación de productos agrícolas. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 27 de marzo de 1900.- Concesión a los Sres. Ernesto Díaz y José García, para una vía férrea ancha, que entrando por la calle de Carpio (Av. Poniente 29), llegue a la calle de Leandro Valle (calle Norte 5A). | Sres. Ernesto Díaz y José García. | Se concede permiso solicitado con las siguientes bases: - La concesión será por 50 años. - Depositar en la Admón. de Rentas Municipales 10 mil pesos que perderán en caso de que se declare caduco el contrato. - Presentar por triplicado los planos de la vía a la Comisión de Obras Públicas para su aprobación. - El riel será del peso que determine la Dirección de Obras Públicas. - Se utilizará tracción animal. Para hacer cambio de ésta se necesita autorización del Ayuntamiento. - Hacer reparación y mantenimiento de las calles por donde pase la vía. - Pagar 1.50 pesos al Ayuntamiento por metro lineal de vía durante los primeros 5 años, a partir del 6° año pagará un 5% más sobre la cuota que esté pagando. - Permitir que la Dirección de Obras, la de Agua o cualquier empresa que tenga permiso del Ayuntamiento puedan cruzar sus vías. - Cualquier dificultad será resuelta por el Ayuntamiento sin más recurso que el fallo del C. Gobernador con absoluta exclusión de la autoridad judicial. | Sin dato. | La concesión caduca por: - No depositar la fianza solicitada en tiempo. - No iniciar los trabajos a los seis meses de aprobado el contrato. - No concluirlos dentro de un año al iniciarlos. - Dejar de explotar la línea de manera regular durante un año. - En caso de ser declarada la caducidad se perderá la cantidad depositada. - La concesión no es enajenable sin el consentimiento del Ayuntamiento |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 672

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 27 de marzo de 1900.- Concesión a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para construir un tramo de vía ancha, de la línea del Niño Perdido, por la colonia Hidalgo, a la 4ª calle Ancha. | Compañía de Ferrocarril del Distrito. | Se concede permiso a la Compañía para construir y explotar la vía ancha con las siguientes bases: - Por un periodo de 50 años. - Presentar por triplicado los planos de la vía férrea a la Comisión de Obras Públicas. - El riel será el que determine la Dirección de Obras Públicas. - La tracción será animal o eléctrica excluyendo la de vapor. - Hacer la reparación de la calle que se requiera por la construcción de la línea. - La Compañía pagará al Ayuntamiento 1.50 pesos por metro lineal de vía durante los primeros 5 años y por cada nuevo periodo de 5 años un 5 % sobre la cuota que se esté pagando. - Permitir que la Dirección de Obras, la de Aguas o cualquier empresa que tenga permiso del Ayuntamiento pueda cruzar sus vías, sin que se perjudique la vía. - Cualquier dificultad será resuelta por el Ayuntamiento sin más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito con absoluta exclusión de la autoridad judicial. | Aprobado por la superioridad el 7 de abril de 1900. | La concesión caduca por: - Enajenar la concesión sin el permiso del Ayuntamiento. - No iniciar los trabajos a los seis meses de aprobado el contrato. - Por no concluir los trabajos a los seis meses. - En cualquiera de los dos casos la compañía pagará al Ayuntamiento 1000 pesos. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 20 de abril de 1900.- Convenios con el Sr. Ernesto Jiménez de la Cuesta como representante de la sucesión de D. Romualdo de Zamora y Duque, relativos al establecimiento de vías férreas en la calle de "Quién la hizo" (calle Sur 14) y en la calzada que une la de la Reforma con la avenida Poniente 14; y con el Sr. E. N. Brown, superintendente de la Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana, respecto de dos vías y un escape en la mencionada calle sur 14. | | Fueron discutidos los derechos y obligaciones de ambos representantes en la que resultó una minuta en la que se comprometieron sobre distintos puntos entre el Ayuntamiento y los interesados en relación a lo contratado para establecer vías férreas y escape solicitadas. | Aprobado por la superioridad el 12 de mayo de 1900. | El contrato referido fue concertado el 7 de noviembre de 1899, el cual tuvo varias modificaciones que retrasaron su aprobación final. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 24 de abril.- Permiso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para establecer una vía provisional en la calle de la Espalda de la Misericordia. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se concede permiso a la Compañía para establecer con carácter provisional se pueda establecer en esa calle una vía. - La vía no tiene carácter de definitivo, sólo mientras duren las obras de saneamiento. - Concluidas las obras de saneamiento la citada Compañía levantará la vía provisional y repondrá el pavimento. - La vía provisional no debe alterar la nivelación ni perjudicar los desagües de la calle. | Aprobado por la superioridad el 4 de mayo de 1900. | La vía provisional servirá para el tráfico de coches de otra concesión a causa de su interrupción por razón de obras de saneamiento. |

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|--|---|---|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 11 de mayo de 1900.- Permiso a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para la instalación de unas casillas para abrigo de los encargados del cambio de las manijas de los coches eléctricos, en las garitas de Belén y Peralvillo. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se permite a la Compañía la instalación de las casillas siempre que: - Se sujete estrictamente a las condiciones que marca la Dirección de Obras Públicas. - El lugar sea fijado por la Dirección de Obras. - Las dimensiones de las casillas no sean mayores de 1.50 por 1.20 m. - Se acepte el dibujo de elevación presentado. - Si el Ayuntamiento así lo juzga conveniente, la Compañía retirará las casillas. | Sin dato. | |
| 1900 | Acuerdos de Cabildo del 18 y 22 de mayo de 1900.- Contrato celebrado con la Compañía de Ferrocarriles del Distrito para que por el término de diez años quede relevada de la obligación de limpiar las atarjeas y conservar parte del pavimento de las calles que ocupan sus líneas, en compensación de la cual queda establecida una obligación pecuniaria. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | El convenio fue concertado de siguiente manera: - Todas las concesiones y las que se otorguen en el futuro a la Compañía expirarán en febrero de 1982. - La compañía no está obligada a limpiar las atarjeas ni a construir y conservar en buen estado la parte de las vías públicas que ocupan sus líneas, salvo cuando la misma lleve a cabo obras de reparación o cambio de vías férreas el Ayuntamiento hará las reparaciones y le cobrará únicamente el precio del costo. - La compañía queda obligada a pagar por bimestres vencidos 50 mil pesos cada año, siempre que sus líneas construidas dentro del perímetro de la ciudad no excedan de 107 km, por cada km. más la compañía pagará en el futuro 600 pesos. - Si la compañía no estuviere de acuerdo, quedará obligada a sujetarse a lo establecido en el contrato del 24 de febrero de 1883. - No podrá aumentar el costo del pasaje sin el consentimiento del Ayuntamiento. - Levantar todas las vías que no sean necesarias. - El Ayuntamiento no otorgará concesiones de vías férreas donde esté la calle ocupada por vías de la compañía. - Al sustituir por tracción eléctrica, la compañía mudará el riel de hongo. - Las líneas concesionadas aún no construidas deberán hacerse por lo menos a razón de 10 km. de vía cada 10 años. - Los gastos de escrituración será por mitad entre la compañía y el Ayuntamiento. | Aprobados por la superioridad el 8 de junio de 1900. | Nota: quedan en vigor todas las estipulaciones del contrato del 24 de febrero de 1883 y todas las demás concesiones otorgadas después de esa fecha, en cuanto no hubieren sido derogadas o modificadas por este contrato. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 29 de mayo de 1900.- Permiso a la Compañía Ferrocarriles del Distrito para colocar una vía provisional en las calles Octava y Novena de la Magnolia. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se concede establecer vía provisional con las siguientes bases: - La vía no tiene carácter definitivo, sólo mientras duren los trabajos de saneamiento. - Cuando se restablezca el tránsito en dichas calles, la compañía levantará la vía provisional y reparará el pavimento. - La vía no debe alterar el nivel ni perjudicar los desagües de las calles. | Aprobado por la superioridad el 7 de junio de 1900. | La vía tuvo como objetivo no afectar a la Compañía mientras se hacían los trabajos de saneamiento del Ayuntamiento. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
674

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|--|--|---|---|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 5 de junio de 1900.- Medidas consultadas para el servicio de los ferrocarriles urbanos. | Promovido por el C. Regidor Jesús Galindo y Villa. | Por la comodidad de los habitantes se promueve corregir los males con las acciones siguientes: - Que los conductores de los trenes traten con educación al público usuario. - Que las paradas sean únicamente en las esquinas. - Que las órdenes de la empresa a los conductores no se avise únicamente al interior de los trenes, sino en plazas públicas. | | Esta promoción se deja a consideración de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 27 de julio de 1900.- Señal para indicar en los coches de los Ferrocarriles del Distrito por la noche, en caso de "carro completo", y orden para que no se permita mayor número de pasajeros del que marca el reglamento. | | Para evitar trastornos en este servicio se dé a conocer lo siguiente: - Cuando no hay asientos disponibles y que la leyenda de "carro completo" no es completamente visible de noche, la empresa proponga subsanar esta dificultad para evitar la incomodidad del público. - Que la empresa dé orden terminante para que los conductores no suban mayor número de pasajeros que el permitido por el reglamento. | | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 17 de agosto de 1900.- Permiso al Sr. Claudio Pellandini para construir un ramal de vía angosta en la calle del Ferrocarril (avenida Oriente 27) para ligarse con el circuito de Don Toribio y Santiago. | Sr. Claudio Pellandini. | Se concede permiso para construir el ramal solicitado bajo las siguientes bases: - El Sr. Pellandini negociará con la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito para hacer las conexiones necesarias de la línea que se propone construir. - El solicitante conservará por su cuenta el pavimento de la parte de la calle que ocupe la vía. - Conservar el nivel de la vía con el de la calle. - Permitirá que la Dirección de Aguas realice los trabajos de entubamiento de la vía. - Previa autorización de planos por la Comisión de Obras. - La tracción será animal. - Sujeción a los reglamentos vigentes. - El permiso será por 5 años y prorrogable si así lo considera el Ayuntamiento. | Aprobado por la superioridad el 29 de agosto de 1900. | El ramal solicitado fue para que éste llegara hasta la entrada del corral de una fábrica, propiedad del solicitante |



ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

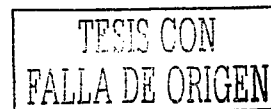
| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|---|---|--|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 17 de agosto de 1900.- Autorización a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito, para ocupar dos tramos, provisionalmente, en la colonia Hidalgo, y para modificar el trazo del ferrocarril del Valle en la parte comprendida entre las calles sur 4 y Hospital General, comprometiéndose dicha compañía a retirar la estación terminal de la Ciudadela. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se autoriza a la compañía ocupar provisionalmente la colonia Hidalgo con las siguientes condiciones: - Que se proteja al público con puertas y cercas para que el tráfico no ofrezca peligro alguno, sin que esto implique ningún tipo de indemnización por parte del Ayuntamiento. - La empresa se compromete a cambiar la estación de la Ciudadela a la nueva estación, sin que este plazo sea superior a los seis meses. - Reponer el pavimento y quede en buen estado. - La empresa modifica el trazo del Ferrocarril del Valle de la manera que indique el plano. - La tracción que se use será la animal o eléctrica. | Aprobado por la superioridad el 16 de octubre de 1900. | El cambio no modifica de manera alguna las obligaciones a que está sujeta la línea primitiva. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 17 de agosto de 1900.- Autorización a la compañía de Ferrocarriles del Distrito, para modificar el trazo de la vía de la plazuela del Árbol y callejón del Zacate. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se autoriza modificar el trazo de la vía: - El cambio de trazo no modifica de manera alguna las obligaciones a que está sujeta la empresa de acuerdo con el último contrato entre el Ayuntamiento y la compañía. | Aprobado por la superioridad el 21 de agosto de 1900. | |

TESIS CON
 FALLA DE CEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 676

ANEXO N° 5
 Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|---|----------------------------|--|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 24 de agosto de 1900.- Concesión al C. Ramón Miranda y Marrón para prolongar la vía de la calle sur 14, hasta ligarla con la vía del Ferrocarril de Baños, y la que tiene concedida en la avenida Reforma 4, hacia el suroeste y noroeste. | C. Ramón Miranda y Marrón. | <p>Se autoriza ocupar con una la vía férrea de 0.914 m. de anchura con las siguientes bases:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En caso de que el trazo de la vía sea por terrenos particulares, la empresa negociará las condiciones con éstos. - La empresa obtendrá por su cuenta el permiso de la compañía de Ferrocarril de Baños para los cruces en las calles que lo requieran. - Construir por su cuenta el pavimento a lo largo de la vía cuando menos a un metro de cada lado. - Permitir que el Ayuntamiento pueda realizar las obras para los servicios municipales. - Presentar por triplicado los planos a la Comisión de Obras para su aprobación. - La obra se iniciará hasta que la Dirección de Obras considere que están reunidos los elementos para ejecutarla. - En caso de no concluir satisfactoriamente los trabajos de pavimentación, el Ayuntamiento concluirá los trabajos cobrando el costo de la reparación más un 20 % por vía de multa. - El medio de tracción será animal o eléctrica. - Cumplir con los reglamentos vigentes y los que se expidan. - Pagar al Ayuntamiento 550 pesos por concepto de limpia de las atarjeas. - Todas las indemnizaciones serán por cuenta del concesionario. - Cualquier dificultad será resuelta por el Ayuntamiento sin más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito con la exclusión de la autoridad judicial. - La empresa pagará 1 peso por metro lineal de vía durante los primeros 5 años, incrementándose por cada periodo de 5 años un 5% y quedará exenta de hacer la reparación de pavimentos salvo los siguientes casos: <ol style="list-style-type: none"> 1.- Cuando el Ayuntamiento determine cambiar el sistema de pavimentos. 2.- Cuando por obras del concesionario se dañe el pavimento, en cuyo caso el Ayuntamiento lo repondrá con costo a cargo de éste. 3.- Por construcción de nuevas vías o cambio de localización de las existentes siendo el pago por parte del concesionario. | Aprobado por la superioridad el 13 de septiembre de 1900. | <p>La concesión caducará:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuando los trabajos no se inicien durante los seis meses a partir de la aprobación. - Porque en un año no esté concluida la línea. - Porque se deje de explotarla de manera continua durante un año. |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 2 de octubre de 1900.- Velocidad del tren de balastre de la compañía de Ferrocarriles del Distrito. | | <p>El acuerdo consiste en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que el tren no rebase la velocidad permitida en los reglamentos vigentes ni de día ni de noche. | | Este tren es remolcado por tracción eléctrica. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 6. Ferrocarriles Urbanos (Memoria del Ayuntamiento de México en 1900) | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 9 de octubre de 1900.- Autorización a la compañía de Ferrocarriles del Distrito para formar un solo circuito con las de Oriente y Sur. Modificación de la línea de Buenavista y construcción de una línea en las calles segunda, tercera y cuarta de Mina y en las de Dolores y El Progreso. Ocupación de las calles octava y novena de la Magnolia. | Compañía de Ferrocarriles del Distrito. | Se autoriza a la empresa para formar un solo circuito. Se autoriza modificar el trazo de la línea de Buenavista. Se autoriza ocupar las calles octava y novena de la Magnolia para arreglar el circuito de Guerrero y línea de los Angeles. Todas las líneas quedan sujetas a las bases de las concesiones principales y a las establecidas en el convenio del 3 de mayo de 1900. | Aprobado por la superioridad el 24 de octubre de 1900. | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 23 de octubre de 1900.- Tramo de vía entre la estación del Ferrocarril Nacional Mexicano y la calle de las Artes. | Sr. D. Carlos C l e g g , superintendente general de la compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano. | El Ayuntamiento le informa que no hay inconveniente en que se levante la vía solicitada. | | |
| 1900 | Acuerdo de Cabildo del 9 de noviembre de 1900.- Autorización al Ministerio de Comunicaciones para construir y explotar una línea entre la estación del Ferrocarril de Veracruz y el terreno del Palacio del Poder Legislativo. | | Se autoriza al Ministerio de Comunicaciones para la construcción de la línea solicitada de acuerdo al plano presentado con las siguientes condiciones: - Podrá utilizar al inicio el riel de hongo, hasta que las condiciones del terreno permita la utilización del riel de tranvía para circular con máquinas de vapor. - Por cuenta de la Secretaría de Comunicaciones se conservará el pavimento en todo el largo de la vía. - Para su construcción se pondrá de acuerdo con la Dirección de Obras Públicas. - La explotación será de noche yendo los trenes despacio, llevando por delante un hombre con una luz que indique la aproximación del tren. - La explotación se hará únicamente para materiales que vengan consignados al Ministerio de Comunicaciones. | | Si la práctica indica que existen inconvenientes serios para esa explotación deberá suspenderse. La Secretaría del Ayuntamiento informó el 31 de diciembre de 1900. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
678

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| | | | | |
|------|---|-------------------------------|---|--|
| 1901 | <p>Convenio del 8 de octubre de 1901.- Contrato celebrado entre las comisiones de hacienda y de coches, en nombre del Ayuntamiento, por una parte, y el Sr. Charles L. Seeger, por la otra.</p> | <p>Sr. Charles L. Seeger.</p> | <p>El contrato queda diseñado de la siguiente forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quedan rescindidos de común acuerdo los contratos celebrados entre el Ayuntamiento y el Sr. Seeger relativos a la explotación de carruajes y ómnibus-automóviles eléctricos. - El Sr. Seeger se obliga a continuar por dos años la explotación de seis ómnibus-automóviles eléctricos. - Los itinerarios serán fijados por el Sr. Seeger. - Se registrará de acuerdo a los reglamentos vigentes y a todas las disposiciones de policía aplicables. - Los seis ómnibus serán elegantes, cómodos y se conservarán en perfecto estado. - No se permitirán más pasajeros que los del número de asientos del vehículo. - Se devolverán al Sr. Seeger los 6 mil pesos que servían de garantía a los contratos que por el presente convenio se rescinden. - El Sr. Seeger perderá la garantía a favor del Ayuntamiento, si por cualquier causa dejare de darse el servicio por más de un mes. - Podrán imponerse al Sr. Seeger multas que no excedan de 100 pesos por cualquiera otra infracción del presente convenio. - Los sitios que se le conceden para el servicio de ómnibus eléctricos son, uno frente al Palacio Nacional, y otro en la calle de Patoni frente a la estatua de Carlos IV. | <p>La deliberación de Cabildo se hace a partir de las consideraciones hechas al Sr. Seeger por parte de las comisiones de Hacienda y de Coches, al admitir que la explotación del servicio de transporte no ha dado buenos resultados al Sr. Seeger debido al estado de las calles de la ciudad por obras de saneamiento. Al rescindir los anteriores contratos, por no convenir al Sr. Seeger, se acordó devolverle los 6 mil pesos de depósito de garantía disminuyendo ésta a 2 mil pesos en valor nominal en bonos del 5 % de la Deuda Nacional.</p> |
|------|---|-------------------------------|---|--|

7. Ferrocarriles (Memoria de Ayuntamiento de México en 1902)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|--|--|--|---------------|
| 1901 | <p>Acuerdo de Cabildo del 31 de diciembre de 1901.- Para cambiar el sistema de tracción de sangre por el de tracción eléctrica en las líneas que es concesionario el C. Ramón Miranda y Marrón.</p> | <p>C. Ramón Miranda y Marrón.</p> | <p>Se concede permiso al C. Miranda para cambiar el sistema de tracción con las siguientes bases:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que se respeten las condiciones bajo las bases en que se hizo la solicitud. | <p>Aprobado el 7 de enero de 1902, por el Gobernador del Distrito.</p> | |
| 1902 | <p>Acuerdo de Cabildo del 17 de enero de 1902.- Perfiles en el establecimiento de las vías de la compañía de Tranvías Eléctricos.</p> | <p>Compañía de Tranvías Eléctricos</p> | <p>La compañía deberá enmendar los perfiles de las calles que la Comisión de Obras Públicas considere siempre que se apegue a los niveles establecidos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - No cambiar los perfiles del establecimiento de sus vías sin aprobación de los planos respectivos. - En caso de que se requiera cambiar vías en las calles, la Comisión de Obras Públicas le entregará los planos que detallen las reformas que hayan de ejecutarse. | <p>Sin dato.</p> | |
| 1902 | <p>Acuerdo de Cabildo del 4 de febrero de 1902.- Depósitos de los concesionarios Sres. José García y Ernesto Díaz.</p> | | <p>Los Sres. entregarán a la administración de rentas municipales 10 mil pesos en bonos de la Deuda Nacional Consolidada, complementando 25 mil que garantizan el cumplimiento de las concesiones que se le han hecho para el establecimiento de vías en la ciudad.</p> | | |

7. Ferrocarriles (Memoria de Ayuntamiento de México en 1902)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|---|-----------|---|--|---|
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 11 de febrero de 1902.- Previsiones a la Compañía de Tranvías Eléctricos respecto a los materiales pertenecientes a la ciudad que son removidos al ejecutar las obras de sus vías. | | Se le indica a la compañía que debe entregar los materiales que pertenecen a las calles de la ciudad que haya levantado. - Los materiales que no sean utilizados deberán ser transportados a los lugares que la Dirección de Obras les designe para ser ocupados en otras calles y en ningún caso podrá disponer de ellos. - El encubrimiento de estas observancias tendrá una multa de 10 a 500 pesos que impondrá el Regidor de Obras Públicas, sin perjuicio de hacer efectiva la devolución de los materiales o el valor de los mismos. | | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 18 de febrero de 1902.- Línea de San Lázaro, solicitud de la Compañía de Tranvías Eléctricos para ocupar con una vía un tramo de la avenida Oriente 2, con el objeto de hacer el tráfico fuera del patio y terrenos de su propiedad. | | Se le informa que el Ayuntamiento se reserva la resolución del asunto para cuando se establezca definitivamente la tracción eléctrica en el rumbo de San Lázaro. | | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 18 de febrero de 1902.- Ejecución de trabajos en las calles. Disposición concerniente a la compañía de Tranvías Eléctricos. | | Se le informa a la compañía que no debe ejecutar obra alguna en las calles de la ciudad si no se cuenta con la licencia expedida por la Dirección de Obras Públicas. - Si viola esa disposición se le impondrá multa de 20 a 500 pesos por el Regidor del Ramo. | Aprobado por el Gobierno del Distrito el 4 de marzo de 1902. | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 21 de febrero de 1902.- Vía en el cruce de las calles de Monterilla y Tlapaleros. | | Se le informa que esta vía deberá retirarla en el término de 15 días, dejando únicamente la curva de mayor radio que existe en el origen de la calle de Tlapaleros. | | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 28 de febrero y 11 de marzo.- Permiso a la compañía Harinera y Manufacturera Nacional para construir una vía en la calzada de Nonoalco. | | Se le concede permiso de su solicitud y construir un ramal que penetre al terreno de su propiedad en la calle de Nonoalco con las siguientes bases: - Serán remolcados con tracción animal de forma individual. - Pavimentar el ancho de la vía y dos metros de ancho a cada lado de la vía. - Presentar a la Comisión de Obras Públicas los planos para su aprobación. - La compañía queda en el entendido de que si el Ayuntamiento lo dispone se le retirará el tramo de la vía que ahora se le concede, avisándole con tres días de anticipación. | Aprobado por la superioridad el 20 de marzo de 1902. Aprobadas las modificaciones el 16 de mayo del mismo. | Se modificó el Acuerdo: se le pide que ponga un vigilante para anunciar la salida o llegada del tren. - Se permite que atraviese la calzada de Nonoalco cuatro veces al día. |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 7. Ferrocarriles (Memoria de Ayuntamiento de México en 1902) | | | | | |
|--|---|---|--|--|---|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 28 de febrero de 1902.- Permiso a la Compañía del Ferrocarril Interoceánico para cruzar con una vía férrea la calle de la Escobillería (Av. Oriente 2) | Compañía del Ferrocarril Interoceánico. | Se autoriza permiso. - Solo se autorizará durante las horas de la noche. - El término de esta concesión será por seis meses a menos que la compañía de Gas y Luz Eléctrica o la del Interoceánico, ceda antes de ese plazo una faja de 5 m. de anchura para ampliar esa calle. | Aprobado por la superioridad el 13 de marzo de 1902. | El terreno que se solicita es el que abarca toda la calle. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 4 de marzo de 1902.- Refundición de las concesiones del 27 de marzo de 1900 y 25 de junio de 1901, otorgadas a los Sres. José García y Ernesto Díaz. | Sres. José García y Ernesto Díaz. | Se refundan en uno solo las concesiones dadas, aprobándose a la vez el proyecto a que se hace mención. - Será por 50 años la explotación referida. - Los concesionarios deberán arreglarse con los dueños de los terrenos por donde cruce la vía. - Obtener de la Secretaría de Comunicaciones, así como la aprobación de la Dirección de Obras para ocupar las calzadas que figuran en el plano. - Presentar por triplicado los planos de la vía férrea a la Comisión de Obras Públicas. - La tracción será animal o eléctrica. - No podrá iniciarse la construcción sin el permiso de la Dirección de Obras Públicas. - Se reparará el pavimento de las calles. - Se pagará al Ayuntamiento 1.50 pesos por metro lineal de vía durante los primeros 50 años y por cada nuevo periodo de 5 años un 5 % más sobre la cuota. Este punto los exime de hacer la reposición de pavimentos y limpieza de atarjeas. Cualquier dificultad que pueda suscitarse será resuelta por el Ayuntamiento de cuya resolución no habrá más recurso que el fallo del Gobernador del Distrito con exclusión absoluta de la autoridad judicial. | Aprobado por la superioridad el 17 de marzo de 1902 | En caso de caducidad por cualquier causa los concesionarios levantarán los rieles en un plazo fijado por la Dirección de Obras, de no hacerlo, el Ayuntamiento lo hará hasta dejar las calles en buen estado quedando a efectos de dicho pago los rieles, durmientes y carros que tengan los concesionarios en caso de no haber liquidez. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 21 de marzo de 1902.- Contrato con el Sr. Ramón Miranda y Marrón y la Compañía de Pavimentos de Adoquines de Asfalto. | | Es un acuerdo en el que se comprometen ambas partes ante las Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, a construir y conservar el pavimento de una vía pública con motivo de la concesión hecha al C. Miranda. El pavimento, se acuerda, será de lámina de asfalto. | | Las estipulaciones del trabajo de pavimentación será de acuerdo con el contrato de 10 de septiembre de 1898. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 2 de mayo de 1902.- Permiso al Sr. Egisto Sarti para cruzar con un ramal la calzada de San Antonio Abad. | Sr. Egisto Sarti. | Se concede permiso sujetándose a las siguientes bases: - El trazo de la curva se modificará de modo que no cruce la calle proyectada en terrenos del Cuartelito. - La vía sólo se podrá utilizar en cuatro ocasiones al día: dos para entrar y dos para salir. - Se pondrá un vigilante para anunciar la llegada y salida del tren. - Poner contrarriel por dentro y fuera de la vía. - Conservar por su cuenta el pavimento. - Presentar los planos y perfiles para la aprobación de la Dirección de Obras Públicas - El Ayuntamiento se reserva el derecho para retirar el permiso cuando lo crea conveniente avisando con un mes de anticipación. | Aprobado por la superioridad el 13 de mayo de 1902. | En caso de quitar el permiso, el Sr. Zárate o quien lo represente debe dejar en buen estado la calzada, en caso de no hacerlo el Ayuntamiento realizará las obras que deberá pagar el Sr. Sarti más un 20% por vía de multa. |



ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 7. Ferrocarriles (Memoria de Ayuntamiento de México en 1902) | | | | | |
|--|--|-----------------------------------|---|---|--|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 27 de junio de 1902.- Vía del Ferrocarril de Baños en la calle de Morelos. | | Se le indica a la compañía que coloque la vía a 1.20 m. de la guarnición norte de esa calle. | | Se solicita esta medida por el peligro que representa la proximidad de los postes que soportan los conductos de la energía eléctrica a los peatones. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 29 de julio de 1902.- Curva y crucero en la calle Sur 22 y avenida Poniente y escape en la primera. | | Se permite incorporar al contrato de mayo de 1900 la curva y el crucero a que se refiere el escrito. - En compensación se le pide retirar una vía muerta en la calle del Empedradito. | Aprobado por la superioridad el 8 de agosto de 1902. | Para el 29 de julio se le avisa que podrá continuar con la vía del Empedradillo a cambio de emplear riel de ranura. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 29 de julio de 1902.- Permiso al C. Francisco P. Moreno para establecer un escape en la 2ª calle de Lecumberri. | | Se le concede permiso bajo las siguientes condiciones: - Contar con el permiso de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito para hacer la liga. - La vía se podrá utilizar hasta en cuatro ocasiones al día, dos para entrar y dos para salir. - Conservar por su cuenta el buen estado del pavimento de la entrevista y a 2.0 m. de cada lado. - El Ayuntamiento se reserva el derecho de retirar el permiso dando respectivo aviso. | Aprobado por la superioridad el 27 de agosto de 1902. | El escape se construirá en apego al proyecto presentado a la Dirección de Obras Públicas. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 12 de agosto de 1902.- Permiso a la Compañía de Tranvías Eléctricos para colocar un tercer riel en la calle Norte 6. | Compañía de Tranvías Eléctricos. | Se concede el permiso a la compañía, con la condición que en las calles de la avenida Oriente 1 queden sin adición alguna los rieles de ranura instalados para el servicio de tracción eléctrica. | Aprobado por la superioridad el 14 de agosto de 1902. | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 29 de agosto de 1902.- Empleo del riel de hongo provisionalmente en las vías cuyo establecimiento se concedió a los Sres. José García y Ernesto Díaz. | Sres. José García y Ernesto Díaz. | Se permite a los solicitantes emplear el riel de hongo en las calles que carezcan de toda clase de pavimento. - En cuanto las calles tengan cualquier clase de pavimento se sustituirá el riel de hongo por el de ranura, de la sección y peso que indique la Dirección de Obras Públicas. - Como el riel de hongo es poco resistente para el tráfico pesado, se permite su empleo en calidad de que sustituirá por otro de mayor resistencia si las exigencias del servicio lo requieren a juicio de la Dirección de Obras Públicas. | | En las calles que haya obras de saneamiento se deberá establecer el riel de ranura. |

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

7. Ferrocarriles (Memoria de Ayuntamiento de México en 1902)

| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
|------|--|----------------------------------|---|--|--|
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 12 de septiembre de 1902.- Modificación al plano general de las líneas de la compañía de Tranvías Eléctricos, aprobado el 16 de octubre de 1901. | Compañía de Tranvías Eléctricos. | Se concede permiso a la Compañía para hacer las modificaciones al plano general (como en el caso de la avenida Poniente 29 A por ser muy estrecha y no tiene pavimento ni desagües). | Aprobado por la superioridad el 26 de diciembre de 1902. | Son once las modificaciones de origen destino y curvas. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 30 de septiembre.- Permiso a la Compañía de Tranvías Eléctricos para establecer una vía ancha en la avenida Poniente 25. | Compañía de Tranvías Eléctricos | Se concede permiso con las siguientes condiciones: - Retirar la vía angosta que existe en la avenida Oriente 1, dejando únicamente la vía para tracción eléctrica, si adición del tercer riel. - Cuando se pavimenten la 2ª, 3ª y 4ª calle de Soto la compañía retirará a su costa el tercer riel del circuito de los Angeles. | Aprobado por la superioridad el 8 de octubre de 1902 | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 10 de octubre de 1902.- Construcción de una vía en la calle Norte 4 entre las avenidas Poniente 15 y 29. | Compañía de Tranvías Eléctricos. | Se autoriza a la compañía se construya la vía para tracción eléctrica a condición de que - Se retiren las vías que actualmente existen en dichas calles, quedando únicamente la que se construya para tracción eléctrica. | Aprobado por la superioridad el 21 de octubre de 1902. | |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 21 de octubre de 1902.- Supresión de una vía en las calle 3ª, 2ª y 1ª anchas y Guadalupe (calle Sur 4) y permiso para construir otra para tracción eléctrica en la calle Sur 6. | Compañía de Tranvías Eléctricos. | Se le autoriza a la compañía para retirar una de las vías en dichas calles, así como la que existe en la calle de Hoacalco. - Se le autoriza para construir la vía de tracción eléctrica en la calle Sur 6 en lugar de la vía para tracción animal. - Presentar para la aprobación los planos y perfiles a la Comisión de Obras Públicas. - La reposición de pavimentos será por cuenta de la compañía. - Las obras se iniciarán con la aprobación de los planos. | | La medida fue iniciada por la Secretaría de Comunicaciones haciéndola saber al Ayuntamiento con oficio fechado el 15 de julio de 1902. |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 14 de noviembre de 1902.- Modificación a la concesión otorgada al C. Ramón Miranda y Marrón. | C. Ramón Miranda y Marrón. | Se modifica la concesión en los siguientes términos: - En vez de ocupar la avenida Reforma 4 establecerá su vía en Reforma 2. - Si el Sr. Miranda llega a un acuerdo con la empresa del Ferrocarril de Baños construirá su vía en la calle sur 22 A, hasta unirse con la avenida Poniente 18, en cuyo caso no le será permitido establecer vía férrea en la calle de Reforma 5 Sur. | Aprobado por la superioridad el 26 de diciembre de 1902. | Esta modificación no altera las demás prevenciones del contrato vigente. |

ANEXO N° 5
Concesiones de ferrocarriles urbanos en la Ciudad de México 1879-1902

| 7. Ferrocarriles (Memoria de Ayuntamiento de México en 1902) | | | | | |
|--|--|----------------------------|--|--|---------------|
| Año | Acuerdo | Solicitud | Dictamen y/o Términos | Aprobación | Observaciones |
| 1902 | Acuerdo de Cabildo del 16 de diciembre de 1902.- Nuevo trazo de la vía férrea de la calle sur 10 en la concesión al C. Ramón Miranda y Marrón. | C. Ramón Miranda y Marrón. | Se permite al C. Miranda modificar el trazo de la vía férrea que tiene concedida en la calle sur 10. | Aprobado por la superioridad el 24 de diciembre de 1902. | |

- Fuentes:** 1 - Discurso leído el 1º de enero de 1890 por el C. General Manuel González Cosío, Presidente del Ayuntamiento de 1889, Documento núm 7, México, 1890, Imprenta de Francisco Díaz de León, pp.91-189.
 2 - Discurso leído el 1º de enero de 1891 por el C. General Manuel González Cosío, Presidente del Ayuntamiento de 1890, Documento núm. 10, México, 1891, Imprenta de Francisco Díaz de León, pp.123-145.
 3 - Discurso leído el 1º de enero de 1892 por el C. Manuel Ma. Contreras, Presidente del Ayuntamiento de 1891, Documento núm. 11, México, 1892, Imprenta de Francisco Díaz de León, pp 147-168.
 4 - Discurso leído por el Sr. Lic. Miguel S. Macedo, Presidente del Ayuntamiento de 1899, Documento núm. 43, México, 1900, Imp. y Lit., La europea de J. Aguilar Vera y Compañía (S. en C.), pp. 542-564.
 5 - Discurso leído por el C. Dr. Manuel Domínguez, Presidente del Ayuntamiento de 1893, Documento núm. 11, México 1894, Imp. y Lit. de Díaz de León Suc. Sociedad Anónima, pp 168-177.
 6 - *Documentos de la Memoria del Ayuntamiento de México en 1900*, Documento núm. 30, México, 1901, Tip. y Lit., "La europea", de J. Aguilar Vera y Compañía (S. en C.), pp. 235-273.
 7 - *Documentos de la Memoria del Ayuntamiento de México en 1902*, Documento núm. 53, México, 1903, Tip. y Lit., "La europea", de J. Aguilar Vera y Compañía (S. en C.), pp. 243-272.

Se constituye de 7 divisiones cuyas fuentes se señalan al final del cuadro, numerándolas de acuerdo con el consecutivo que acompaña a cada subtítulo. Este cuadro está formado de las Memorias del Ayuntamiento de la Ciudad. En él se reúnen testimonios de los Acuerdos de Cabildo sobre las concesiones a particulares en el transporte público en su modalidad de "camino de fierro". En general, es preciso mencionar que para el otorgamiento de una concesión a particulares era necesario contar con la solicitud del interesado en la explotación de cierto ramal para el transporte tanto de mercancías, personas u otros servicios al respecto. El siguiente paso era someter a Acuerdo de Cabildo la solicitud en turno. De esta manera, serían dictaminadas las condiciones a que dicha solicitud debería sujetarse. En caso de aceptación de las condiciones, el particular se compromete ante las diferentes instancias de gobierno a entregar los estudios correspondientes para su aprobación. El ciclo administrativo de concesionar el transporte en esta modalidad se cierra con la aprobación de la autoridad ejecutiva en la figura Presidencial de la República y/o la del Gobernador del Distrito. El seguimiento del establecimiento de vías férreas corría por cuenta de las distintas comisiones gubernamentales involucradas como la de Obras Públicas, la Comisión de Aguas, la de Rentas, y las supervisiones y negociaciones entre los particulares cuyas vías se entrecruzaban y obligaba a éstos a negociar entre sí. Por ello, es de considerarse el papel de regulación por parte del aparato estatal sobre la prestación del servicio de "caminos de fierro" encargada a particulares.

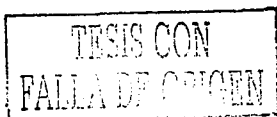


ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Tranvías eléctricos de México | | | |
|----------------------------------|--|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1903 | Con fecha 21 de noviembre la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México pide permiso para construir una vía en la avenida Poniente 26, entre las calles Sur 8 y 10. | Se le otorga el permiso con la condición de que mejore el plano de las vías existentes en la misma calle. - Presentar antes de un mes el proyecto de vías anchas y angostas que se conservarán en el crucero. - Antes de seis meses, después de aprobada, deberá estar concluida la línea. | Autoriza el Presidente de la República. - Se comunicó a la Dirección General de Obras Públicas el 25 de noviembre de 1903. |
| 1903 | La Dirección General de Obras Públicas solicita se cambie el cable que transmite energía eléctrica a los tranvías, de la avenida 6 Oriente entre las calles Sur y 5 Sur, con fecha 29 de diciembre de 1903. | Se le informa a la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México que cambie el cable por otro de mayor diámetro. | Se solicita por los constantes cortes que sufría, lo que significa interrupción del servicio y un peligro para la gente. |
| 1903 | Con fecha 25 de noviembre la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México pide permiso para construir la línea de tracción eléctrica del paradero de Córdoba a la Plaza de Gómez Farias de la población de Mixcoac. | Se le comunica que es necesario reformar los planos de la siguiente forma: - Sin modificar la calle de la Campana hasta la curva para proseguir por la plaza de Jáuregui. - A partir de esta curva se modificará lo necesario para evitar varios cruzamientos, así como evitar perjudicar las vialidades. - Pavimentar la vía a un metro de cada lado. | En cuanto a la vía del tramo, explotado por tracción animal, de la Piedad a Mixcoac, el Consejo de Gobierno, recomienda que no se levante y se le permita a la Compañía explotarla como mejor le convenga, con el objeto de no dejar incomunicadas a estas poblaciones. |
| 1904 | Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México. El 27 de mayo de 1904 la Secretaría de Comunicaciones pidió la opinión del Consejo de Gobierno sobre la solicitud de mover la curva que debía ligar el ramal de Córdoba a Mixcoac. | Se le autoriza el cambio, por representar mayor seguridad para los usuarios. | La Secretaría de Comunicaciones por conducto de la de Gobernación, solicita la opinión del Consejo de Gobierno del Distrito Federal, quien a su vez lo requiere de la Dirección General de Obras Públicas. |
| 1904 | Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México pide permiso para construir un circuito denominado La Merced a la Reforma, con fecha 14 de diciembre de 1903. | En el primer proyecto presentado se encontraron inconvenientes para llevarse a cabo, por lo cual se solicitó se modificara el trazo. Ante esta petición la compañía presentó el 25 de agosto de 1904 su nueva propuesta, la cual fue aprobada por la Dirección General de Obras Públicas siempre que se sujetara a las condiciones siguientes: - Formar un proyecto específico para la glorieta de Colón. - Sobre la calzada de los Insurgentes debe haber únicamente doble vía. - Sólo se permite una curva en la calle Reforma sur 7. - Deberá llegar a un arreglo con la Compañía de Baños y del Nacional a fin de que le cedan sus concesiones que requiere el trayecto. - Se permite ligar por medio de una curva, Insurgentes con Reforma 6, siempre que la compañía ceda el terreno de su propiedad a la ciudad. | Las cláusulas anteriores se le dieron a conocer a la Secretaría de Gobernación, quien la comunicó a la de Comunicaciones para los efectos correspondientes. |
| 1904 | Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México solicita construir un circuito de Niño Perdido hasta los Ángeles, el 9 de enero de 1904 la Secretaría de Gobernación solicita al Consejo su opinión al respecto. | Con el informe de la Dirección General de Obras Públicas, se le autoriza construir, considerando que no es conveniente establecer la doble vía que va de las avenidas Oriente y Poniente 8 (calle Sur 8). | Se le informa a la Secretaría de Gobernación el 23 de enero, la cual, a su vez, le comunica a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. |

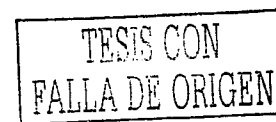
ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Tranvías eléctricos de México | | | |
|----------------------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1904 | Con fecha 23 de febrero de 1904, la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, presenta plano relativo a las modificaciones de las vías existentes y colocación de postes para el establecimiento de la tracción eléctrica alrededor de la plaza de la población de la Piedad. | Con el informe presentado por la Dirección General de Obras Públicas, se le informa que no es posible construir la vía de tracción eléctrica alrededor del jardín de la Independencia, por ser muy estrecha la calle, además de que las construcciones cercanas son débiles. - Por la importancia de comunicar esta población, la Dirección de Obras presenta un proyecto alternativo, además de señalar que indemnizará a la compañía por su cuenta a los particulares que resulten perjudicados con el nuevo trazo. | El informe fue aprobado por el Consejo, enviado a la Secretaría de Gobernación el 21 de junio de 1904, la cual, a su vez, le comunica a la Secretaría de Comunicaciones para su aprobación. |
| 1904 | Con fecha 6 de julio de 1904, la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México solicita establecer una liga en avenida 15 Poniente. | La Dirección General de Obras Públicas recomienda se construya en la avenida 13 Poniente, que es paralela a la solicitada, en virtud de que no hay concesión alguna para esa calle y no presenta inconveniente para el tránsito. | La vía se solicita para que en caso de accidentes o interrupciones, se puedan retirar los trenes. - Aprobado por el Consejo se envió a la Secretaría de Gobernación. |
| 1904 | El 10 de agosto de 1904, la Secretaría de Gobernación solicitó se analizaran los planos de la solicitud del C. Lic. Joaquín D. Casasús, representante de la compañía Limitada de Tranvías Eléctrico, para establecer la vía eléctrica que ha de comunicar las poblaciones de Tacuba y Azcapotzalco. | El informe de la Dirección General de Obras Públicas señaló diversas objeciones a los planos como era el caso de tirar árboles, perjudicar la vialidad, ante esta situación la Dirección elaboró un nuevo trazo que daba mayores ventajas, al mismo tiempo que ofrecía flexibilidad para adecuarse a las nuevas colonias, como era el caso de la colonia Ángel Zimbrón. - Ante esta nueva propuesta se menciona que el gerente general de la Compañía el Sr. W. W. Whealtly, está de acuerdo. | Para formalizar se solicita que la compañía remita los planos con los trazos acordados. - Para el 19 de diciembre la Comisión de Ferrocarriles informó a la Secretaría de Gobernación, la cual, a su vez, le comunica a la Secretaría de Comunicaciones. |
| 1904 | Con fecha 25 de agosto de 1904, la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos solicita se apruebe la curva en Pane y Balderas. | Se informa que la vía debe ser considerada como provisional, la cual desaparecerá cuando se termine el circuito de La Reforma y Merced | |
| 1904 | El 3 de octubre de 1904, la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos solicita permiso para cambiar los durmientes de la vía Oriente 12. | Se le autoriza cambiar los durmientes y cerrar la calle, siempre que se sujete a las instrucciones de la Dirección General de Obras Públicas. | Para el 17 de noviembre de 1904 se comunica a la Secretaría de Comunicaciones. |
| 1904 | Con fecha 12 de octubre la Secretaría de Gobernación solicitó se analizara la petición del representante de la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos, relativa al cambio de vía en la calle Sur 5, entre Oriente y Oriente 4. | El informe de la Dirección General de Obras Públicas, indica que debía impedirse la construcción o dejar un tramo de 500 m. (calle de la Escalerilla hasta el enlace proyectado) sin vía. - Lo anterior por las incomodidades que representa para el público, y por el número de vehículos que transitan por la calle de la Escalerilla. | El cambio de vía era para usar la tracción eléctrica. - El 27 de diciembre de 1904 se comunicó a la Secretaría de Gobernación la opinión del Consejo. |
| 1904 | Representante de la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos solicita permiso para establecer una curva en la calle de Las Ratas y calle de Nahuatlato. | El 12 de noviembre la Dirección General de Obras Públicas opinó que no había inconveniente. | |
| 1904 | Con fecha 27 de Octubre de 1904 el representante de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, solicita extender el circuito de Santa María. | El informe de la Dirección General de Obras Públicas, señala que no hay inconveniente si se reduce el plazo solicitado de cinco años a seis meses (el Consejo determina un año), y que el nuevo circuito fuese independiente pudiendo ser las calles del Fresno y de la Colonia. | El tiempo se reduce para que en caso de no cumplir se pueda concesionar. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Tranvías eléctricos de México | | | |
|---|---|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1904 | Con fecha 29 de noviembre de 1904 la Secretaría de Gobernación pide se analice la solicitud del representante de la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos para reconstruir y electrificar la vía en las calles de la colonia del Rastro. | El informe de la Dirección General de Obras Públicas señala que existen inconvenientes que pueden ser subsanados de la siguiente manera: - Ensanchar la curva del puente. - Que se amplíe la calzada en la proximidad del edificio (en el Rastro). - Que los escapes que se proyectan para el cruzamiento de los motores, se haga hacia el norte de la vía principal. | El Consejo le informa a la Secretaría de Gobernación el 27 de diciembre. |
| a) Ferrocarril de Circunvalación | | | |
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1903 | La Secretaría de Gobernación solicita el 6 de noviembre de 1903, si la Comisión de Aguas dio permiso a la empresa Ferrocarril de Circunvalación para colocar una vía férrea desde la Hacienda de los Leones a Río Hondo. | Se le informa que la Dirección de Aguas otorgó el permiso para cruzar el Acueducto que surte de agua a la ciudad, con la condición que harían previamente a las obras necesarias para llevar a cabo las desviaciones con plena satisfacción de esta Dirección. | |
| 1903 | Informe del Ayuntamiento de Tacuba con fecha 19 de noviembre de 1903, referente a que el 1° de noviembre se inauguró el servicio del Colegio Salesiano en algunas calles de esa población. | Con fecha 30 de noviembre de 1903, el Consejo procedió a realizar la investigación respectiva, constatando que la obra no corresponde hasta esas calles y señalando que cualquier modificación sobre esa vía la compañía Ferrocarriles de Circunvalación era responsable por no contar con la autorización previa. - El Ayuntamiento de Tacuba considera que se puede proseguir con las obras por el beneficio que representa para la población, siempre que se sujeten a las condiciones que fije la Comisión de Obras Públicas. | El 18 de abril de 1904 se pasó el asunto a la Dirección General de Obras Públicas. |
| 1903 | Con fecha 10 de noviembre de 1903, la compañía Ferrocarriles de Circunvalación solicita autorización para dar principio a los trabajos de construcción de la línea de Tlalpan a Xochimilco. | Informa la Dirección General de Obras Públicas que la concesión fue otorgada el 29 de septiembre de 1899 a la compañía que formasen los Sres. José García y Ernesto Díaz. - Ahora se solicita a la compañía un plano de mayor escala que muestre los detalles. - Se solicita que se consideren los señalamientos hechos por los municipios de Tlalpan y Xochimilco; como es el caso de que la vía no pase por los manantiales Oxtotenco y San Juan, así como lo reducido de la calzada del pueblo de Tepepan. - Además, se fijan otras condiciones: a) Mantener y conservar el empedrado o pavimento b) En las calzadas dejar una zona libre para el tráfico común de 8 m. cuando menos. c) En las poblaciones de Tlalpan y Xochimilco alejar la vía de las banquetas. d) Que las curvas sean amplias para el cambio de alineamiento. e) Ajustar la vía de acuerdo a los servicios públicos requeridos. | Ante esto la compañía presentó un nuevo plano en el que se consultó, para su diseño, a todos los vecinos y tomaba en cuenta los señalamientos referidos. - La Dirección General de Obras, con fecha 17 de octubre, opinaba que se aprobase el nuevo trazo. |
| 1903 | Petición del Sr. Alberto Díaz Rugama, representante de los Sres. José García y Ernesto Díaz para ocupar con vías varias calles de la ciudad. | Sólo se le concede la línea de la plaza del Jardín hasta la avenida Oriente 1 y calle Norte 1 B. | Aprueba el Presidente de la República y se le informa a la Dirección General de Obras Públicas el 25 de noviembre de 1903. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Ferrocarril de Circunvalación | | | |
|---|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1903 | Solicitud del representante de la empresa del Ferrocarril de Circunvalación para ocupar un ramal de vía y ponerlo al servicio de carga. | Para los fines establecidos, provisionalmente la empresa adquirió en arrendamiento los lotes 8 y 13 de la manzana N de la colonia de la Paz que se utilizarán mientras se determina o se define el lugar que ocupará la estación del ferrocarril. - Se solicitó a la empresa remitiera el plano a escala mayor con el objeto de que se apreciaran los detalles. | La empresa desistió. |
| 1904 | La empresa del Ferrocarril de Circunvalación expuso, en marzo de 1904, que procedía a la conclusión de la línea entre Tlaxpana y calle Leandro Valle. | La Dirección General de Obras, con oficio de 5 de abril, manifiesta que podría concederse la construcción solamente en el crucero de la calle Norte 1 y la avenida Oriente 13 hasta el de la calle Norte y avenida Poniente 33, en cuyo trayecto el trazo de la línea no debería separarse de la concesión que el Ayuntamiento le otorgó. | El Consejo aprobó el informe y se lo comunicó a la Secretaría de Comunicaciones. |
| 1904 | El representante de la compañía del Ferrocarril de Circunvalación pide permiso para ocupar con una vía férrea las calles Norte 4, entre la avenida Poniente 33, la avenida Poniente 33 A y la calle Norte 8. | La Dirección General de Obras Públicas opina declárese sin lugar la petición, así como cegar la zanja de la calzada de Nonoalco, ya que sería empleada más tarde en banqueta. Además de existir una concesión otorgada a la compañía de Tranvías Eléctricos en la calzada de Nonoalco. | El informe se presentó el 8 de abril de 1904 al Consejo. |
| 1904 | Solicitud del representante de la empresa del Ferrocarril de Circunvalación para prórroga de los plazos concedidos para construir las líneas. | Se amplía por seis meses los plazos para la construcción de las líneas B, C y D. - Para concluir la línea A de tres a seis meses. - Para construir la modificación propuesta de la línea A en el tramo entre la 1ª calle de Álamo y la 2ª de Nonoalco, la empresa queda obligada a expropiarse los terrenos necesarios que se indica en el plano. - La empresa queda en el entendido de que se llega a establecer el Viaducto para comunicar a las colonias Guerrero y Santa María la Ribera, a través del Central y Mexicano, estará obligada a levantar la vía de que se trata. | El 24 de diciembre, la Secretaría de Gobernación informó que se había cumplido con los requisitos y por tanto el C. Presidente de la República dictó la resolución favorable sobre las peticiones de la empresa. |
| 1904 | El representante de la empresa del Ferrocarril de Circunvalación presenta, en marzo de 1904, el plano relativo al enlace proyectado en los terrenos propiedad de las señoras Arcipreste. | La Dirección General de Obras Públicas opina que se autorice el establecimiento de la vía en la prolongación de la calle Sur 40, entre avenida Poniente y la avenida Poniente 29 A, siempre que se sujete al plano aprobado por ésta. | El Consejo aprueba comunicándose a la Secretaría de Comunicaciones a través de la Secretaría de Gobernación. Se cuenta con oficio de autorización, con respecto a los terrenos. |
| 1904 | Con fecha 16 de mayo de 1904, la Secretaría de Gobernación requiere se analice la petición del representante de la empresa del Ferrocarril de Circunvalación, sobre los reconocimientos y trazos en las calles de Rosa y Marte, y proyectado el enlace entre ambas. | La Dirección General de Obras Públicas opina que el proyecto más viable es el marcado con el número 1 siempre que la empresa se sujete a las condiciones siguientes: - Presentar un trazo de mayor escala. - Remitir los proyectos de los cruzamientos con otras empresas. - La autorización comprende únicamente las partes en que existen vías públicas. | En desacuerdo, la empresa presenta un segundo proyecto; en respuesta la Dirección General de Obras le señala el trazo al cual deberá sujetarse. - La empresa hará por su cuenta las expropiaciones necesarias. El 25 de diciembre el Consejo fue enterado de esta resolución. |

**TESIS CON
FALLA DE OFICIO**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
688

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

a) Ferrocarril de Circunvalación

| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
|------|---|--|--|
| 1904 | En junio de 1904, la empresa del Ferrocarril de Circunvalación remite para su aprobación el plano relativo al trazo de sus vías por la calle de Mercado (avenida Poniente 33), donde continuará la línea hasta unirse con la de Tlaxpana. | La Dirección General de Obras opina que exista una saliente muy pronunciada que reduce la anchura de la calle en la esquina de Norte 4 y avenida Poniente 33 A, por lo que no se permitiera la vía hasta que se arreglara. Petición que había sido negada con anterioridad a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito por la misma razón. | Finalmente no se aprueba el trazo por los inconvenientes que existían debido a la anchura de las calles y que esto se traduciría en condiciones inseguras de tránsito. |
| 1904 | Con fecha 13 de septiembre de 1904, la Secretaría de Gobernación solicita se informe sobre las medidas adoptadas, en lo que refiere al impedimento del paso por el borde del Río de Consulado. | Se comunica que el tramo cerrado es de aproximadamente 300 metros que van del puente de Tlaxpana a la curva de Santa Julia, y con el objeto de mantener comunicadas estas dos colonias el consejo propone se construyan unos puentes que permitan comunicar a ambas. | La parte cerrada está cercada con alambrada y puestos unos letreros. |

a) Compañía Mexicana de Tracción

| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
|------|---|---|---|
| 1903 | La Dirección General de Obras Públicas emite dictamen al Consejo a través de oficio fechado el 21 de noviembre de 1903. | Trata de la adquisición de la empresa de Ferrocarril de Baños por el Sr. Ramón Miranda Marrón propietario de la Compañía Mexicana de Tracción. El C. Miranda pide se hagan las siguientes modificaciones a esa concesión adquirida: - Pide que se autorice modificar el tipo de vía de .914 por 1.435 m. - Se le autorice el empleo de la electricidad como medio de tracción. - Se amplíe a 99 años los plazos de las diversas concesiones municipales de que disfruta el Ferrocarril de Baños. - Se le permita poner una doble vía en avenida Poniente 12 entre Sur 2 y 8. - Sustituir la Y de la avenida Oriente 12 y Sur 18 por una doble vía en la avenida Oriente 12 entre Sur 1 y 3. - Cambiar la doble vía de la 10ª calle Sur 15, se le permita continuar por la avenida Oriente 12 y otras calles señaladas. | El Consejo aprueba el dictamen con una modificación; que los convoyes que se formen entre las doce de la noche y las cinco de la mañana, no comprenderán más de seis vehículos. |
| 1903 | La Secretaría de Gobernación pide la opinión del consejo -con la participación de la Dirección General de Obras- sobre los planos presentados por la compañía Mexicana de Tracción, relativos al tipo de riel (acero manganeso) que pretende usar en diversas calles de la ciudad donde pasan sus vías. | Contestación del Consejo: - Es de aceptarse el tipo de riel para curvas que propone la Compañía Mexicana de Tracción, reúne condiciones de resistencia, conveniente para colocar el asfalto, amplitud necesaria para el juego de trucks. - Los cruceros son aceptables por ser de una sola pieza y estar formados de acero manganeso. - Hacer algunas modificaciones técnicas en cuanto a los diseños de curvas y cruzamientos de las vías presentados en los planos. | En general se acepta el tipo de riel, modelos de cruzamiento y radios de curvas, dándose la aprobación respectiva. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Compañía Mexicana de Tracción | | | |
|----------------------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1904 | En oficio de 11 de enero de 1904, la Dirección General de Obras informó que la compañía Mexicana de Tracción en 3 de octubre de 1903, solicitó se le concedieran algunas calles de la colonia de mejoras del Paseo para establecer en ellas algunas líneas de la empresa. | La petición se centró en dos líneas principalmente: - Una por Reforma que cruzara por la avenida Chapultepec hasta unir la avenida de los Insurgentes y la otra a lo largo de las calles de Reforma. - La Dirección General de Obras opinó que se podrían otorgar siempre que la compañía referida hiciera algunas modificaciones de orden técnico. | Después de las modificaciones acordadas tendría que emitir su opinión el consejo para el conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, sobre todo en los asuntos concernientes al enlace de vías de esta compañía con la de Tranvías Eléctricos y el que la calzada de los Insurgentes quedara destinada a uso de la ciudad. |
| 1904 | La compañía Mexicana de Tracción, el 13 de enero de 1904, pidió se le autorizase la construcción de una vía por la colonia del Paseo al centro de la ciudad y a Tacubaya. | El juicio de la Dirección sugería que para la aprobación correspondiente debería modificarse suprimiendo las curvas que ligan calles señaladas. | Se autorizaron la mayor parte de las vías que figuran en el plano con la de acuerdo con la Dirección General de Obras. |
| 1904 | La compañía Mexicana de Tracción pidió, el 2 de marzo de 1904, que se le concediera permiso para construir una vía en la calle Sur 18 hasta ligarse con la línea que tiene esa misma compañía en avenida Reforma. | La Dirección General de Obras consideró que se podría conceder permiso a lo solicitado siempre que la compañía de Tracción presentara un proyecto de cruzamiento con la línea de Tranvías Eléctricos. | La decisión de aprobar o no, se tendría que hacer tratando de evitar dificultades con la compañía de Tranvías Eléctricos, sobre todo para hacer los cruces necesarios donde pasan sus vías. |
| 1904 | Con fecha 7 de marzo de 1904 se dio parte al Consejo de la petición de la compañía Mexicana de Tracción para construir una vía en la calle Sur 18 hasta ligarla con su línea de la avenida Reforma. | La Dirección General de Obras Públicas consideró que la compañía solicitante debía presentar un proyecto de cruzamiento con la línea de Tranvías Eléctricos de la avenida 20 Poniente para evitar dificultades entre éstas. El consejo dictó un acuerdo, en el que dejó en claro que la ley del 15 de diciembre de 1894 impide la prolongación de la calle Sur 1 B, porque prohíbe el establecimiento de ferrocarriles que crucen la avenida Oriente 2. | A pesar de la insistencia de la compañía solicitante y de la cooperación financiera para las obras de ensanchamiento, pavimentación de calles, de tuberías, expropiaciones, etcétera, que ésta ofrecía al gobierno, no se accedió a su petición, entre otras, también porque existía un contrato firmado el 3 de mayo de 1900 con la compañía Ferrocarriles del Distrito, cuya cláusula 8 impedía más establecimientos de vías férreas de penetración al centro del movimiento de la capital. |

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 690

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Ferrocarril "Miniatura" | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1904 | Con fecha 17 de agosto de 1904, el C. Pablo Martínez del Campo presentó un proyecto para construir un ferrocarril sistema "miniatura". | <p>La Dirección General de Obras Públicas estimó que se podía otorgar la concesión por siete años siempre que se sujetara a las condiciones que la misma Dirección propone. De este informe se celebró un contrato entre el Sr. Leandro Fernández, secretario de Estado y del despacho de Comunicaciones y Obras Públicas y el C. Pablo Martínez del Campo para establecerlo en la municipalidad de México, bajo los siguientes artículos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Se permite construir el ferrocarril "miniatura" con su correspondiente teléfono, siguiendo el trazo futuro de la calle de Reforma norte 6 (desde la intersección con Reforma 1) hasta la intersección con la calle de La Verónica. 2.- La acotación será la que marque la Dirección General de Obras y los planos se deberán presentar a la Secretaría de Comunicaciones. 3.- Se deberá terminar la obra en doce meses desde la publicación del contrato. 4.- El concesionario se arreglará con los particulares sobre los terrenos que figuran en el plano. 5.- La concesión será por diez años, si durante este periodo se pavimentan las calles y se llegara a retirar la concesión, la empresa deberá pavimentar la faja que haya ocupado. 6.- El ancho de la vía será de 38 ó 56 cm. Los rieles serán conforme a las especificaciones dadas por la Secretaría de Comunicaciones. 7.- La empresa podrá importar libre de todo gravamen la cantidad limitada que fije la Secretaría por una sola vez los materiales que requiera para la construcción de la vía. 8.- El material rodante deberá ser el apropiado para el sistema. 9.- El precio del pasaje será de 10 centavos. 10.- El concesionario se sujetará a los reglamentos vigentes y futuros que se expidan. 11.- La concesión caducará por no concluirse en el plazo fijado. 12.- Se depositarán 2 mil pesos en Bonos de la Deuda Pública Consolidada como garantía del cumplimiento de las obligaciones. | <ul style="list-style-type: none"> - Se utilizará la tracción de vapor. - El contrato fue firmado el 10 de diciembre de 1904 y; - Se transcribe al Consejo Superior de Gobierno para su conocimiento, el 27 de diciembre de 1904. <p>En una primera instancia la solicitud fue dirigida a la Secretaría de Gobernación.</p> |
| 1904 | El 27 de junio de 1904, la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, para mejorar su servicio de transporte de viguetas, canales y fierro comercial que llegan por ferrocarril, pide que el Ferrocarril Nacional Mexicano construya un escape de ferrocarril que atraviese la calzada Nonoalco con acceso a la bodega de la compañía. | La Dirección General de Obras Públicas opina que no se acceda a la petición por la prohibición de la ley vigente en materia, cuya reglamentación impide establecer tres vías en una misma calle, puesto que, al haber ya una resolución a favor de la compañía de Tranvías Eléctricos de México para el establecimiento de la doble vía, lo mejor para la Fundidora sería llegar a un arreglo con la de Tranvías para aprovechar esa concesión ya autorizada. | La negociación condujo a que la de Tranvías cede su concesión a la empresa del Ferrocarril Nacional y la Secretaría de Comunicaciones autoriza el establecimiento del escape solicitado, siempre que se apegara al trazo indicado en planos. |

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| a) Ferrocarril "Miniatura" | | | |
|---------------------------------|--|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1904 | El 23 de junio de 1904, el Lic., Rodolfo Reyes, representante de la Compañía Cervecera Cuauhtémoc de Monterrey, solicitó la construcción de una vía de escape desde una estación del Ferrocarril Nacional hasta sus bodegas. | La Dirección General de Obras Públicas consideró que se podía conceder el permiso, pero con la condición de que se modificara el trazo de la vía o que sería retirado el escape cuando así lo considerara pertinente, por el peligro que ésta representara en virtud de los posibles cruzamientos con el Ferrocarril Interoceánico y con otras vías férreas o con el cruzamiento con los Tranvías Eléctricos, el paso de peatones o vehículos. En consideración de lo anterior, el 20 de octubre de 1904 se da a conocer la autorización de la Secretaría de Comunicaciones bajo esa condición. | Esta autorización se inicia el 13 de julio de 1904 en que se da a conocer el desacuerdo del Lic. Rodolfo Reyes por la negativa que se le hacía a la empresa que él representa a la autorización de la vía de escape cuya falta representaba pérdidas cuantiosas a la Cervecera. |
| a) Ferrocarril Central Mexicano | | | |
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1904 | La Dirección General de Obras Públicas, en oficio de 18 de marzo de 1904, se dio cuenta en sesión del Consejo e informó que la Secretaría de Comunicaciones le había transcrito la solicitud de la compañía del Ferrocarril Central, relativa a que esa Dirección revocara el acuerdo que dictó dicha oficina, oponiéndose a que se continúen las obras, para clausurar el derecho de vía de esta compañía, en la parte de la "Y" que colinda con la calle de Nonoalco, al norte y nordeste al patio de la estación. | El dictamen consistió en pedir a la compañía que cercara sus terrenos para impedir que utilizara como patio las mismas calles y, por su parte, la Dirección General de Obras iniciaría la construcción de banquetas. En ese sentido fue la determinación por las Secretarías de Comunicaciones y de Gobernación, en acuerdo a la Dirección General de Obras. | La negativa, en primera instancia responde a immoderada tendencia de la compañía a extenderse, sin importar para ésta la nueva reorganización municipal ni en tránsito del Distrito Federal. |
| 1904 | En oficio de 8 de octubre de 1904 el Prefecto de la municipalidad de Guadalupe Hidalgo, presenta la solicitud del Sr. Walter Marcom, gerente del Ferrocarril Mexicano para establecer una estación en la ciudad. | Los términos de esta solicitud son los siguientes: - Que le devuelvan a la compañía las fracciones de terreno marcadas en el plano presentado respecto a las cuales el Ayuntamiento de Guadalupe Hidalgo otorgó título de terceras personas a pesar de ser terrenos de la empresa. - Que se entreguen libre de costo para la empresa, 150 m ³ de piedra en bruto para cimientos de la estación. - Que se coloque dentro de la estación una cañería de fierro de 35 mm. de diámetro libre de costo para la empresa desde la toma de agua de la Ciudad, abasteciendo gratuitamente ésta. - Que se provea de alumbrado eléctrico a la estación, también sin costo. | No se menciona qué resolución se dio a esas peticiones por parte del consejo. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
692

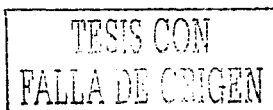
ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| b) Tranvías Eléctricos | | | |
|------------------------|--|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1905 | En sesión de 3 de enero de 1905 se aprobó sin debate el dictamen de la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, Teléfonos y Telégrafos la proposición de la compañía Ferrocarril del Rastro. | El Ayuntamiento de México no se opone a que se autorice, según el proyecto, a abrir al tráfico la vía férrea que el 6 de julio de 1897 traspasó el Ayuntamiento a la compañía Ferrocarriles del Distrito que conduce hacia el Rastro, observando algunas condiciones: - Que los tres escapes que solicita la compañía puedan ser retirados en caso necesario. - Que se le imponga un plazo máximo de un año para ejecutar las obras. - Que la compañía haga un estudio de vía de enlace del Rastro con la de La Paz a fin de derivar por esta nueva línea una parte del tráfico. | En dichas obligaciones se implica el ensanchamiento del puente para el trazo de la vía, lo que significaría para la empresa un gasto elevado y que el Ayuntamiento comprendió que se podía llevar la obra a cabo sin esta condición, por tanto se aprobó. |
| 1905 | 17 de enero de 1905. Solicitud del Sr. Miranda Marrón recibida por la Secretaría de Gobernación para cambiar el tipo de vía de 0.914 a 1.435 m., para emplear la electricidad como medio de tracción y para fijar en 99 años los plazos de sus diversas concesiones y para establecer una doble vía en la avenida Poniente 12. | El dictamen de la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos fue aprobado por el Ayuntamiento así: - Puede autorizarse cambiar el tipo de la vía de 0.914 a 1.435 m., empleando el riel de ranura y reponiendo el desperfecto del pavimento al cambio. - Que puede autorizarse el sistema de tracción eléctrica "Trolley" fijándose un plazo de 10 años para hacer la instalación subterránea, poniendo cercas de alambre en las calzadas y usando algún sistema de salvavidas y permita que circulen trenes del Ayuntamiento por sus vías. - Que el plazo de las concesiones será sólo hasta el 24 de febrero de 1982. - Que construya sus vías definitivas y retire las actuales en un corto plazo. | Lo que no se le permitió fue poner una doble vía en las calles del Ayuntamiento, por haber una concesión anterior. Tampoco doble vía en la calle de San Felipe Neri por la estrechez de la calle. |
| 1905 | El Ayuntamiento en sesión del 17 de enero de 1905 aprobó el dictamen de su comisión en relación a la petición de establecer un escape del Ferrocarril Nacional de México desde la estación de carga hasta la bodega de la compañía de Fierro y Acero de Monterrey ocupando parte de la calzada de Nonoalco. | Para la construcción del escape solicitado, el Ayuntamiento declara que no tiene inconveniente siempre que se ajuste a las condiciones acordadas con la compañía de Tranvías Eléctricos, la cual es la titular de esa concesión y les da permiso para explotarla y, por tanto, se le delegan las obligaciones y derechos a la compañía de Monterrey. - La condición será que el escape construido no es permanente. - Esta será hasta que la compañía de Tranvías haga uso de esa concesión que tiene otorgada. | La negociación de préstamo de la concesión perteneciente a la compañía de Tranvías Eléctricos fue hecha por la compañía de Fierro y Acero de Monterrey, mientras que la de Ferrocarril Nacional sólo permitiría el uso de su estación de carga. |
| 1905 | 31 de enero. Solicitud del Lic. Joaquín D. Casasús por la Compañía de Tranvías Eléctricos para construir un escape en la calle del Mirador de la Alameda. | El Ayuntamiento de México dictamina que no tiene inconveniente en que se aprueben los planos de la compañía solicitante. - Siempre que sea una vía con carácter provisional de exclusivo uso para la facilitación de los trabajos de construcción del nuevo Teatro Nacional. - Al tiempo de terminar con los trabajos de esa construcción, las vías serán retiradas dejando solamente la existente. | Interviene la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, las Secretarías de Gobernación y de Comunicaciones y el Ayuntamiento. |
| 1905 | 7 de febrero de 1905. Solicitud del Lic. Casasús por la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer vías férreas en las calles de Portaceli, Rejas y Estampa de Balvanera y del Correo Mayor al Puente de San Pedro y San Pablo, y varias curvas. | El Ayuntamiento de México dictamina que no hay inconveniente que se aprueben los planos presentados por la compañía solicitante y se le permita la construcción de las nuevas líneas. Se estipula así: - Al hacer la concesión, en caso necesario, podrá la autoridad, sin ninguna indemnización, modificar el trazo de la vía. - La compañía tendrá la obligación de conservar el pavimento de las vías públicas que ocupa. | De esta solicitud, el Presidente Municipal recomendó a la comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos el pronto despacho. |



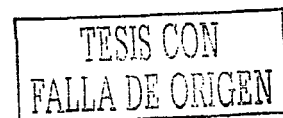
ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| b) Tranvías Eléctricos | | | |
|------------------------|---|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1905 | 7 de febrero de 1905. Solicitud de los Sres. Korff, Honsberg y Cia. para establecer una vía del Ferrocarril Mexicano a sus bodegas en la calle de Manuel González inmediata a la aduana de Santiago. | El Ayuntamiento de México dictamina que se acceda a la solicitud. - Con la restricción de, cuando sea necesario, la autoridad mandará retirar la referida vía sin indemnización alguna. | Para esta solicitud, el Presidente Municipal recomendó a la comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos el pronto despacho. |
| 1905 | 23 de febrero de 1905. Fue aprobado el dictamen de la comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos para la prolongación de la calle de Gante hasta Pañeras y Dolores, y ampliación de los callejones de Betlemitas y Xicoténcatl con el fin de ocupar esas vías públicas con líneas férreas para unir otras del servicio de la compañía de Tracción. | El Ayuntamiento de México acepta la idea de la compañía de Tracción de prolongación de las calles referidas. - La amplitud de 25 m. que se proyecta se considera excesiva, en tal caso se recomienda que sea de 20 m., recomendando se truncasen todas las esquinas para formar <i>pan coupées</i> de 3.5m. - Es insuficiente el subsidio que ofrece la compañía de Tracción de 50% para los trabajos de las obras que se requieren y deberá exigirse una mayor suma, o bien si prefiere se le de una concesión para llevar a cabo por su cuenta el proyecto. | Las obras que son requeridas se refieren a la ampliación, pavimentación, abastecimiento de agua, atarjeas, etcétera. |
| 1905 | 23 de febrero de 1905. Se pide informe de la solicitud del Sr. Carlos Rivas arrendatario de la compañía de Tranvías Eléctricos que solicita permiso para construir una vía de escape de 50 m. en la calle Puente del Cuervo. | El Ayuntamiento de México dictamina que no tiene inconveniente para que se autorice al solicitante la construcción del escape, siempre que se sujete a: - Las especificaciones técnicas de la Dirección General de Obras Públicas. - La estancia de trenes será por tiempo limitado al necesario para el cruzamiento. - El escape será levantado cuando la autoridad lo estime conveniente. | Anexa a esta solicitud se da cuenta de otra del Lic. Joaquín Casasús por la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer dos escapes en la línea férrea del Peñón; uno a la entrada del Canal del Desagüe y otro en la calle del Puente del Cuervo. El Ayuntamiento aprueba los planos presentados para la construcción del escape de la línea de tranvías de los Baños del Peñón en la calle del Puente del Cuervo. |
| 1905 | 16 de marzo. Dio cuenta de la solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos pidiendo se modifiquen las líneas férreas del exterior del terreno en que va a edificarse el nuevo Teatro Nacional para unirías con las vías del interior de ese recinto por la calle de Mirador de la Alameda. | El Ayuntamiento de México no tiene inconveniente de que se haga la modificación de vías como se señala en los planos presentados, siempre que subsista la restricción de que tales vías sean de carácter provisional, es decir mientras se construye el Teatro Nacional. | |
| 1905 | 15 de abril. La Secretaría de Gobernación pide informe de la solicitud del Sr. W. W. Wheatly gerente de la compañía de Tranvías Eléctricos que pide permiso para establecer 7 casetas para los despachadores de sus trenes. | El Ayuntamiento de México dictaminó que por ningún motivo debe permitirse a la compañía solicitante el establecimiento de las casetas, por ser altamente inconveniente el que ocupe con ellas las vías públicas. Además que su fealdad -refiriéndose a las casetas- contrastaría con todo gusto arquitectónico y no iría de acuerdo con el adelanto y cultura de la ciudad. | La Secretaría de Comunicaciones respaldó ese dictamen y negó la aprobación. |



ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| b) Tranvías Eléctricos | | | |
|------------------------|---|---|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1905 | 18 de abril. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la sociedad denominada <i>The Mexican Light and Power Company Limited</i> para que se le permita conectar los terrenos que posee en la calle de Nonoalco y su planta de luz eléctrica por medio de un ferrocarril del sistema <i>Decauville</i> , concesión con carácter provisional. | El Ayuntamiento de México no tiene inconveniente en que se autorice a esa sociedad (<i>The Mexican Light and Power Company Limited</i>) la unión del terreno con el de la planta de su propiedad por medio de la vía. - Siempre que se respete el carácter provisional de esa vía. - Cuando lo juzgue conveniente, la autoridad puede mandar levantar la vía. - Cuando sea levantada la vía, la Compañía hará por su cuenta las obras de reparación de la porción de vía pública que ocupa. - Se usará la tracción cabos a mano o tracción animal. | |
| 1905 | En sesión de 20 de junio la Secretaría de Gobernación pide informe sobre la solicitud de los Sres. Félix Díaz, Lorenzo Elizaga y Luis Ibarra para el establecimiento de un ferrocarril eléctrico, rápido, subterráneo dentro de la ciudad, y elevado en Viaducto en las afueras hasta las poblaciones de Azcapotzalco, San Angel y Tlalpan. | El Ayuntamiento dictamina que no puede emitir opinión alguna al respecto de esa solicitud, por falta de mayores datos. Juzgó que se necesitaría un estudio completo sobre la vía referida tanto de orden técnico como económico. | El Ayuntamiento, sin un estudio más integral, no podía evaluar las ventajas e inconvenientes de los efectos de ese proyecto. |
| 1905 | 20 de junio. La Secretaría de Gobernación pide informe sobre la solicitud del Lic. Joaquín D. Casasús, representante de la compañía de Tranvías Eléctricos en la que pide permiso para instalar vías férreas en la calle Sur 10 hasta la calle Sur 8 para entrar al edificio que se usa como depósito del Ferrocarril del Valle, entre otras vías. | El 12 de septiembre el dictamen de la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos fue aprobado en cabildo con una reforma propuesta sobre las distintas líneas que propone apoyadas en los planos presentados y en virtud del ensanche de la compañía: - La compañía queda obligada a construir por su cuenta y a conservar la pavimentación de las calles colindantes con sus nuevas oficinas. - La clase de pavimento será la misma que la ciudad establezca. - Las operaciones serán supervisadas por la Secretaría de Comunicaciones. - La compañía queda obligada a efectuar por su cuenta las modificaciones de sus líneas en la proximidad de sus nuevas oficinas o a retirarlas cuando determine la autoridad. - Se someterá a los reglamentos que se dicten a medida que el aumento de la población vaya tomando mayor importancia. | Estas obras solicitadas son producto del rápido crecimiento de la compañía mencionada. |
| 1905 | 20 de junio. La Secretaría de Gobernación pide la opinión del Ayuntamiento sobre el nuevo trazo de la vía de la calle de la Puerta Falsa de San Andrés. | El Ayuntamiento de México dictamina, el 4 de julio, que no tiene inconveniente en que, con motivo de la construcción del edificio de la Secretaría de Comunicaciones se modifique el trazo de la vía férrea, que pasa por la Puerta Falsa y además, se construyan los dos escapes que se indican en el plano respectivo siempre que: - Los pavimentos de calles sean reparados. - No se interrumpa el tránsito. - No se hagan bardas y tapias por reducir excesivamente el ancho de la calle. | Se trata de una nueva construcción para establecer una sede de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| b) Tranvías Eléctricos | | | |
|-------------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1905 | 27 de junio. La Secretaría de Gobernación pide informe al Ayuntamiento sobre la solicitud de Telésforo García mediante la cual pide concesión sobre varias líneas férreas urbanas y que por caducidad perdieron los Sres. José García y Ernesto Díaz. | En sesión del 4 de julio, el Ayuntamiento dictamina que no tiene inconveniente en el nuevo otorgamiento de las concesiones perdidas por caducidad, condicionado a: <ul style="list-style-type: none"> - El calibre de las vías será "estándar" y los rieles de ranura. - La tracción será animal, pudiendo solicitarse la eléctrica. - Con conocimiento de la autoridad, fijar los itinerarios, los precios del pasaje procurando sean en fracciones enteras. - Que se inserte en el acta de la concesión la lista de calles. | La descripción de los recorridos de esas concesiones en muy extenso, detalla el trazo calle a calle. |
| 1905 | 27 de junio. La Secretaría de Gobernación pide informe sobre la solicitud del Lic. Joaquín D. Casasús por la compañía de Tranvías Eléctricos para que se le permita establecer en la calzada de San Antonio Abad una línea adicional a la de Tlalpan y quitar todos que pudieran estorbar para la instalación de la misma. | El 25 de julio, el Ayuntamiento de México da su aprobación a los planos presentados por la compañía solicitante para la construcción de la doble vía que llegará hasta Churubusco con las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> - No debe suprimirse ni interrumpirse la cuneta oriental de la calzada de Tlalpan en ningún punto. - Que en los puntos donde la vía necesita ocupar la cuneta, ésta debe desalojarse paralelamente dándole un ancho mínimo de 4 m. - No se debe afectar las comunicaciones de agua existentes. - Que el derrumbe de los árboles sea hecho por la compañía solicitante. - Que el terraplén para la nueva vía se haga lo suficientemente ancho para poder plantar una nueva fila de árboles. - Esos árboles serán pagados por la compañía. | La extensión de la vía sería de un total de mil 900 m. |
| 1905 | 13 de julio. La Secretaría de Gobernación pide informe sobre la solicitud del representante de la compañía de Ferrocarril Nacional de México relativa a la construcción de un escape para la bodega del Sr. Gabriel González en la segunda avenida del Ferrocarril de Cintura. | El 25 de julio el Ayuntamiento de México dictamina que no hay inconveniente en acceder a la petición de la compañía solicitante con las siguientes obligaciones: <ul style="list-style-type: none"> - Reparación y conservación del pavimento. - La vía será retirada cuando la autoridad así lo juzgue conveniente en función del interés público. - Se formará un <i>pan coupée</i> en la esquina de la casa del Sr. González por cuenta del interesado. | La vía sería proyectada desde la segunda línea del Ferrocarril de Cintura hasta la maderería del Sr. Gabriel González. |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| b) Tranvías Eléctricos | | | |
|-------------------------------|---|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1905 | 25 de julio. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para ceder la calzada de los Insurgentes a la ciudad en cambio de permiso para establecer vías férreas. | El 19 de septiembre, el Ayuntamiento de México dictaminó que para dar respuesta se necesitaría saber más datos: como el de la anchura de la calzada a fin de poder fijar su valor y de comprobación de la propiedad de dicha calzada por la compañía. El 19 de diciembre, habiéndose esclarecido la propiedad de la calzada de los Insurgentes, el Ayuntamiento de México resuelve aceptar la cesión de la calzada de los Insurgentes a cambio de otras concesiones, bajo las condiciones siguientes: - La compañía podrá tener perpetuamente en la calzada de los Insurgentes dos vías de rieles de "T" y un tercer riel para evitar los defectos que éste representa para el paso de los carruajes. - El gobierno podrá otorgar concesiones siempre que se limiten a cruzar la calzada de los Insurgentes. - La compañía queda libre de conservación y limpieza de los pavimentos o del desagüe de toda la calzada siempre que no procedan por culpa de ella. - En compensación, la compañía podrá correr sobre las vías del Paseo de la Reforma furgones de carga remolcados por motores eléctricos bajo su responsabilidad, por la resistencia del subsuelo, cimiento de la vía, etcétera, sólo a ciertas horas de la noche. - La compañía podrá usar rieles de "T" con contrarriel en la calzada Chapultepec. | Las vías para construcción están condicionadas a la aprobación de los planos y especificaciones. |
| 1905 | 14 de agosto. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de Lic. Joaquín D. Casasús por la compañía de Tranvías Eléctricos para la construcción de un curva que una la vía de Guadalupe Hidalgo con la primera calle de Santo Domingo. | El 12 de septiembre el Ayuntamiento dictamina que es de aprobarse la construcción a lo solicitado, siempre que las obras se lleven a cabo en el menor tiempo posible e "improrrogable bajo severa pena" y que la compañía tenga los elementos necesarios para la obra. | La Secretaría de Comunicaciones aprobó los planos el 31 de octubre. La compañía, durante la obra, debería mantener arreglada la esquina por ser de intenso el tránsito. |
| 1905 | Solicita la compañía de Tranvías Eléctricos el uso de los rieles de "T". | Sólo se trata de la solicitud. | No hay ningún dictamen. el uso del "T" solicitado es en lugar del acanalado que se usaba en la calzada de Chapultepec. |
| 1905 | 12 de agosto. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud del Sr. Carlos Rivas para levantar un escape de vía férrea y construir una nueva en la avenida Oriente 7. | El Ayuntamiento dictamina, el 12 de septiembre, que se permita al Sr Rivas, como arrendatario del Tranvía del Peñón levantar el escape y construir otro en dicha línea, con la proximidad del Ferrocarril de Cintura, siempre que se sujete a lo siguiente: - Que el concesionario haga todas las reparaciones y conservación del pavimento a costo suyo. - Que el proyecto se siga como se indica en el plano respectivo. - La vía deberá levantarse cuando la autoridad así lo estime conveniente con libertad de todo gasto para ello. - La rectificación del nivel del piso del cruce será por cuenta de la compañía. | El Sr. Rivas es arrendatario del Tranvía del Peñón y la dueña la vía es la Compañía de Tranvías Eléctricos. |



ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| b) Tranvías Eléctricos | | | |
|------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1905 | 28 de agosto. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la compañía del Ferrocarril Nacional de México que solicita el establecimiento de un escape de vía de tres rieles para llegar a los terrenos de la compañía Cal Arena Mexicana. | El 12 de septiembre el Ayuntamiento de México dictamina que se apruebe el proyecto presentado por la compañía, siempre que ésta se sujete a las restricciones siguientes: - Que la vía sea retirada cuando la autoridad lo determine conveniente. - Los gastos por este concepto serán cubiertos por la compañía. - Las reparaciones y conservación necesarios de la vía pública que ocupa serán por su cuenta. | |
| 1905 | 29 de agosto. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la Compañía del Ferrocarril Nacional para construir una vía con tres rieles para llegar a los terrenos de la Cervecería Central en el Rancho del Chopo. | El Gobierno Federal aprobó el plano de la solicitud con la restricción de: - Que la vía sea retirada cuando el gobierno lo estime conveniente. - Que los gastos por este concepto sean por cuenta de la compañía. - Los gastos de reparación y conservación de la vía que ocupe serán para la compañía. | En este caso el Ayuntamiento no resuelve puesto que argumenta no haber recibido los planos. |
| 1905 | 29 de agosto. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos que presenta un plano para proyectar vías para la construcción de sus talleres. | No hay dictamen. | Se pasó a la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, el 28 de agosto. |
| 1905 | 22 de septiembre. La Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud del Sr. Fernando Duret de siete concesiones para el establecimiento y prolongación de vías férreas en la ciudad. | El Ayuntamiento de México dictamina que la solicitud del Sr. Duret es inconveniente por pedir tantas concesiones de un tanto y ser enteramente distintas. Se le recomienda solicitar por separado las autorizaciones. Considera el Ayuntamiento que no basta con enviar croquis en sustitución de planos y que sea más específico en su solicitud. Que sea más serio. | El Sr. Duret era el nuevo representante de la compañía de Tranvías Eléctricos de México. |
| 1905 | 10 de octubre. La Secretaría de Comunicaciones pide informes sobre la solicitud de la compañía del Ferrocarril Nacional para establecer una línea desde la estación de San Lázaro hasta la Fábrica "La Unión". | El Ayuntamiento dictamina, el 21 de noviembre, que no hay inconveniente en que se apruebe la solicitud presentada por la compañía, con las siguientes restricciones: - Las vías que se establezcan podrán ser retiradas cuando la autoridad lo determine conveniente. - La reparación y conservación de la vía pública que ocupe serán por cuenta de la compañía. - Los rieles serán de ranura o bien de hongo con contrarriel con el objeto que no representen ningún obstáculo al libre tráfico. - La circulación de los trenes quedará sujeta a los reglamentos de policía urbana. - Los rieles reposarán sobre firmes o cimientos de concreto o durmientes de dimensión y número suficiente para no transmitir al subsuelo una carga superior a su resistencia. | En realidad se trata de no solamente ligar a la estación San Lázaro con una fábrica, sino con cuatro: La Unión, El Salvador, La Victoria y la de Ácidos. |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

b) Tranvías Eléctricos

| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
|------------|--|--|---|
| 1905 | 20 de octubre. La Secretaría de Gobernación solicita informes sobre la solicitud del C. Fernando Duret por la compañía de Tranvías Eléctricos para prolongar la línea de la colonia San Rafael. | Hasta el 29 de diciembre el Ayuntamiento dictamina que se acceda a la solicitud del Sr. Duret, siempre que se sujete a: - Mejorar su sistema de construcción; debiéndose reposar sus rieles sobre firmes o cimientos de concreto o durmientes de número y dimensiones suficientes adecuada a la resistencia del subsuelo. - Conservar los pavimentos. - Los rieles serán de ranura o bien de hongo con contrarrieles en beneficio al tráfico. - Las reparaciones del pavimento dañado a causa de los trabajos podrán ser hechas por la Dirección General de Obras Públicas cargando todos los gastos que esto origine a la compañía. | En primera instancia, el 31 de octubre y 21 de noviembre, el Ayuntamiento declaró que no era clara la propuesta de la compañía solicitante ni lo era el posible beneficio al público. |
| 1905 | 31 de octubre. La Secretaría de Gobernación solicita informes de solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para construir una curva de vía férrea en las calles de Meleros y Correo Mayor. | El Ayuntamiento, el 21 de noviembre, considera que son de aprobarse los planos que presentó dicha compañía para la obra solicitada, haciendo la observación que los planos carecían de detalles. | El 5 de diciembre la Secretaría de Comunicaciones aprobó el plano que detalla la curva. |
| 1905 | 29 de diciembre. La Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud del Sr. Luis García propietario de los almacenes de la avenida Manuel González, se autorice a la empresa del Ferrocarril Mexicano prolongar una vía férrea hasta sus almacenes. | No hay datos de dictamen ni autorización. | |

c) Ferrocarriles Urbanos

| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
|------------|---|---|--|
| 1906 | | En sesión del 2 de enero la Secretaría de Gobernación indica que por acuerdo del Presidente de la República se aprueba el traspaso del Ferrocarril de Circunvalación del Distrito Federal que la compañía concesionaria hizo a favor de los Sres. Lic. Joaquín Baranda, Cor. Félix Díaz y Telésforo García. | Este asunto tiene sus orígenes en 1905. |
| 1906 | El 10 de enero. La Secretaría de Gobernación solicita información para establecer tres ramales desde un punto del Ferrocarril Interoceánico cerca de la estación de San Lázaro, para unir varias fábricas con el Ferrocarril de Atlixco y con el Interoceánico. | El Ayuntamiento de México indica que no puede dar su opinión por razón de que los planos aparecen sin explicación alguna y que no se manifiesta la razón de los cambios en el plano. | El contrato fue celebrado entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el representante de la compañía del Ferrocarril Nacional de México, por lo que el Ayuntamiento consideró no ser necesaria su opinión. |

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|--------------------------|---|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Ramal de la línea de la avenida Gral Manuel González al establecimiento de los Sres. Korff Honsberg y Compañía hasta los almacenes del Sr. Luis García Turuel. | El 16 de enero el Ayuntamiento indica que se puede autorizar lo solicitado a la compañía del Ferrocarril Mexicano. | |
| 1906 | Ferrocarril Nacional Mexicano, relativo al paso de tren de vapor desde la estación de la Colonia por la calzada de la Reforma y avenida Gral. Prim y calles de Pane. | El 16 de enero el Ayuntamiento consulta a la Secretaría de Comunicaciones si existe alguna autorización para que circulen por las noches trenes remolcados por locomotoras de vapor y que si no lo hubiera se les prohíba el paso. | Ser le informa que existe un permiso provisional por parte de la Dirección General de Obras para cargar material necesario para la realización de las obras de la Junta de Provisión de Aguas. No se menciona cuando se termina el permiso. |
| 1906 | Solicitud del Sr. Lic. D. Fernando Duret representante de la compañía de Tranvías Eléctricos para reformar la línea férrea de Santa Anita que formará parte del Circuito Oriente. | Con fecha 12 de febrero el Ayuntamiento aprobó lo siguiente: - La solicitud es completamente vaga y los planos no permiten un juicio exacto por lo que se solicita rinda un informe para la ampliación de la calzada de la Viga hasta el pueblo de Santa Anita. - Con fecha 20 de marzo se le informa al Ayuntamiento que se ha autorizado a la empresa el establecimiento de doble vía para tracción eléctrica desde el Puente del Molino hasta la plazuela, frente a la ex-Garita de la Viga, por la calzada; y que no se autorizó la vía eléctrica desde la ex-Garita hasta el pueblo de Santa Anita. | En lo referente a la vía férrea del Puente del Molino hasta la Garita de la Viga, la Compañía presenta nuevos planos los cuales se menciona que serán estudiados hasta la próxima sesión de la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. Se tuvo conocimiento de estos planos hasta el 28 de diciembre. |
| 1906 | Solicitud del Sr. Fernando Duret por la compañía de Tranvías Eléctricos para prolongar la línea de Guerrero. | En el mes de octubre, el Ayuntamiento le informa a la Secretaría de Gobernación que no tiene inconveniente en que se construya la vía férrea proyectada por la compañía solicitante, bajo las siguientes condiciones: - No alterar el precio del pasaje. - Sujetarse a la acotación y trazo que marca la Dirección General de Obras Públicas. - La compañía queda obligada a mantener en buen estado el pavimento que ocupa. | En este caso se habían presentado dos opiniones de la primera comisión y segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, por lo que el Presidente Municipal solicitó la unificación de criterios, lo que motivó el retraso hasta el 23 de octubre de 1906. Este asunto tiene sus antecedentes desde 1905. |
| 1906 | Solicitud del Sr. Fernando Duret por la Compañía de Tranvías Eléctricos para prolongar la línea de Martínez de la Torre. | Con fecha 6 de marzo, el Ayuntamiento emite su opinión indicando que se puede permitir a la compañía la prolongación del circuito llamado Martínez de la Torre con tal de que se le exija retirar la vía muerta que quedaría en la 5ª calle de Degollado, sujetándose a todas las obligaciones especificadas en las últimas autorizaciones que el Ayuntamiento ha impuesto para las nuevas vías urbanas. | |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|--------------------------|--|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Línea férrea en la calle Sur 32 colonia de San Rafael, entre avenida Poniente y Poniente 8. | <p>El Ayuntamiento en sesión del 26 de febrero envió su opinión a la Secretaría de Comunicaciones lo cual tuvo varias modificaciones, quedando la definitiva el 27 de septiembre del mismo año en la que se indica que fue aprobado el plano presentado por la compañía de Tranvías Eléctricos con las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La prolongación se pondrá en explotación dentro de seis meses. - La compañía seguirá un sistema de construcción adecuado al objeto, poniendo los rieles sobre durmientes de hierro o cimientos de concreto hidráulico y cemento armado de suficiente anchura y resistencia para que transmitan al suelo una carga inferior a la que puede resistir. - Los rieles que se usen serán de ranura o de hongo con contrarrieles sin que se presenten obstáculos para el tráfico. - Las porciones de pendientes que tengan que modificarse serán por cuenta de la compañía. - No podrán transportar material distinto al destinado al servicio de pasajeros. - El precio del pasaje será de seis centavos. - También se aprueban el trazo y los perfiles de la sección de la línea de San Rafael en la calle Sur 38 hasta la avenida Poniente 8 (para formar el circuito de la línea San Rafael con la de Azcapotzalco). | <p>El circuito de la línea de San Rafael con la de Azcapotzalco corresponde a la solicitud del 27 de noviembre de 1905. Se da cuenta al cabildo en sesión del 2 de octubre.</p> |
| 1906 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para la prolongación del circuito de Zaragoza. | <p>El 6 de febrero el Ayuntamiento aprobó el siguiente dictamen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se permite a la compañía la prolongación hacia el norte de la ciudad del llamado circuito de Zaragoza. - La Compañía debe retirar la vía muerta que resultará en las calles de Juárez. - En cuanto al escape que solicitan, se le exigirá a la compañía que exteme las precauciones en los cruzamientos que tendrá que hacer con los ramales de los Ferrocarriles Mexicanos, Nacional y Central que penetran a la Aduana Nacional. - Se le impondrá a la compañía todas las obligaciones que el Ayuntamiento ha acordado para la construcción de nuevas vías urbanas. | <p>La compañía realizó esta solicitud a la Secretaría de Comunicaciones en el mes de diciembre.</p> |
| 1906 | Solicitud del Sr. Lic. D. Fernando Duret por la compañía de Tranvías Eléctricos para la prolongación de la línea de San Lázaro hasta la Escuela de Tiro y Cuartel de Artillería y para reconstruir por tracción eléctrica el ramal a la estación de carga del Ferrocarril Interoceánico. | <p>El Ayuntamiento dictamina que se puede autorizar a la compañía para que construya una vía con tracción eléctrica conforme a los planos presentados, así como para que reconstruya el ramal solicitado conforme a las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se considera provisional la parte correspondiente al frente de los cuarteles y de la Escuela de Tiro obligándose a la compañía a reformar esta vía cuando se urbanice esta parte de la ciudad. - Extremar las precauciones en los cruzamientos que presenta esta vía con las de tracción de vapor que allí existen. - Hacer las reparaciones necesarias en el puente de la calzada del Peñón. - No se permitirá el paso de la locomotora de vapor por esa vía. | <p>Los antecedentes de esta solicitud se encuentran en la memoria de 1905.</p> |

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|---------------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Solicitud de la compañía de Ferrocarril Nacional de México para la aprobación del plano de un ladero que desea construir para comunicar su vía con la bodega de los Sres. Braschi y Compañía en Santiago Tlatelolco. | Con fecha 26 de febrero el Ayuntamiento indica que no encuentra inconveniente a lo solicitado por la compañía. - La compañía se obliga a cubrir por su cuenta todas las reparaciones y conservación del pavimento. - La vía se levantará cuando lo indique la Dirección General de Obras Públicas. - En lo referente al ladero deberá corregir los defectos que ha indicado el ingeniero de la zona norte. - La compañía quedará sujeta a los reglamentos de policía y demás que se expidan. | En sesión del 26 de junio se dio cuenta a la Secretaría de Gobernación sobre la aprobación del plano del trazo y perfil del ramal que construirá la compañía a través de la calzada de Nonoalco hasta la bodega de los Sres Braschi y Compañía |
| 1906 | Solicitud de Tranvías Eléctricos para establecer varias líneas, entre otras el circuito Merced-Condesa. | La solicitud de las líneas es para formar el circuito que va desde el mercado de la Merced hasta la colonia Condesa. En términos generales el Ayuntamiento dictaminó de modo favorable indicando que la empresa se sometería a las condiciones siguientes: - El tiempo para poner en explotación el circuito no excederá de seis meses. - La compañía seguirá un sistema de construcción adecuado poniendo rieles sobre durmientes de fierro o cimientos de concreto hidráulico o cemento armado de suficiente anchura y resistencia para que transmitan al subsuelo una carga inferior a su resistencia. - Los rieles que usen serán de ranura o bien de hongo con contrarrieles sin que presenten obstáculo para el tráfico. - La construcción y conservación del pavimento será por cuenta de la empresa. - La circulación de los trenes quedará sujeta a los reglamentos de policía urbana y demás que se expidan. - No se autorice a la compañía sino en casos especiales para correr material distinto al transporte de pasajeros con tracción eléctrica y vagones siempre separados. - El precio del pasaje no excederá de seis centavos. - Cuando la autoridad lo juzgue conveniente podrá exigir el cambio de trazo de las líneas. | El 6 de marzo la Secretaría de Gobernación solicitó se le diera seguimiento a esta solicitud, y con fecha 2 de octubre el Ayuntamiento remitió a ésta su opinión y en las condiciones en que debe quedar. |
| 1906 | Solicitud por parte de la compañía de Tranvías Eléctricos referente al circuito de Cuauhtémoc y Verónica. | Con fecha 1° de mayo se le informa a la Secretaría de Comunicaciones por conducto de la Secretaría de Gobernación que el Presidente de la República no concede el permiso para construir el circuito Cuauhtémoc -Verónica porque el ancho de las calles no lo permite y por ser contraria a la ley del 15 de noviembre de 1894. | La solicitud está desde el 6 de noviembre de 1905 y forma parte de otras seis líneas férreas que había solicitado construir la misma compañía. |

**TESIS CON
 FALLA DE CENSO**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 702

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|--------------------------|---|---|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Tranvías Eléctricos solicita el circuito central. | El 23 de octubre el Ayuntamiento presentó su opinión definitiva quedando así: - El tiempo para poner en explotación el circuito se estima que sea de seis meses. - La compañía seguirá un sistema de construcción adecuado al objeto; rieles sobre durmientes de hierro o cimientos de concreto hidráulico o cemento de suficiente anchura y resistencia para que transmita al subsuelo una carga inferior a su resistencia normal. - Los rieles que se usen serán de ranura o de hongo con contrarrieles sin que presenten obstáculo para el libre tráfico. - La conservación del pavimento será por cuenta de la empresa. - La circulación de trenes quedará sujeta a los reglamentos de policía urbana, no autorizándose a la Compañía, salvo en casos especiales, correr otro material distinto que el destinado al servicio de pasajeros con tracción eléctrica y vagones siempre separados. - El pasaje no excederá de seis centavos. - Cuando la autoridad lo estime conveniente podrá, sin gasto alguno, exigir que se modifique el trazo. | La solicitud del circuito fue hecha el 6 de noviembre de 1805. |
| 1906 | La compañía de Tranvías Eléctricos se opuso a la de Tracción para ensanchar la vía del Ferrocarril de Baños y para usar tracción eléctrica y sobre prórroga de la concesión. | El Ayuntamiento menciona, con base al informe presentado el 21 de noviembre de 1903 por la Dirección General de Obras Públicas, concerniente a la adquisición de la línea de Baños, que no existe expediente al respecto. Por lo que remite el asunto a esa Dirección General. | El Ayuntamiento aprobó este dictamen el 3 de abril de 1903. |
| 1906 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer el circuito Alameda Penitenciaria. | Con fecha 17 de abril el Ayuntamiento opina que no es de accederse por ahora a la solicitud de la compañía por afectar partes muy céntricas de la ciudad, como por presentar su petición de forma incongruente. | Se le invita a la compañía a presentar un nuevo proyecto |
| 1906 | Solicitud del Sr. Lic. Fernando Duret por la compañía de Tranvías Eléctricos pidiendo la aprobación del plano de la vía férrea en la esquina de la calle Sur 38 y avenida Poniente para formar una "Y". | Con fecha 5 de junio el Ayuntamiento opinó que era de aprobarse el plano. | |
| 1906 | La compañía de Tranvías Eléctricos cede al gobierno la calzada de los Insurgentes a cambio de varias reservas de derechos y algunas concesiones para establecer vías férreas. | El 1° de mayo el Ayuntamiento emite su opinión favorable siempre que se sujete al acuerdo del 19 de diciembre de 1905; asimismo, el 15 de mayo se aprobó el plano modificatorio referente a las nuevas vías proyectadas en la intersección de las calles de Ramón Guzmán y las Artes. | |



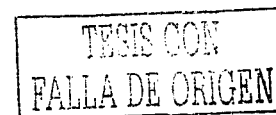
ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|--------------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos proponiendo una modificación de la línea de subida de Tlalpan por las calles primera de Necatitlán y Nueva del Rastro, levantando la vía en los callejones de Santa Gertrudis y El Árbol. | <p>Con fecha 5 de junio, el Ayuntamiento emitió su opinión de que debería aceptarse la modificación conforme a lo sugerido por la Dirección General de Obras Públicas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La compañía se sujetará a todas las obligaciones que el Ayuntamiento ha indicado con motivo de las últimas concesiones otorgadas. - Al levantar las vías, pavimentará por su cuenta las calles. - Las nuevas vías se harán empleando rieles de ranura o bien de hongo con contrarrieles de tal forma que no sean obstáculo para el tránsito. - Modificar sin costo alguno las vías aprobadas, cuando la autoridad lo considere pertinente. - Los rieles deben reposar sobre firmes o cimientos de concreto, y durmientes de tales dimensiones y en número suficiente para que en ningún caso trasmitan al subsuelo una carga superior a su resistencia normal. - La circulación de los trenes quedará sujeta a los reglamentos de policía urbana. - No se permite en ningún caso el paso de trenes movidos por vapor sólo los de tracción eléctrica o animal. | El 4 de septiembre se informó a la Secretaría de Gobernación. |
| 1906 | Solicitud del representante de Tranvías Eléctricos solicitando permiso para establecer un escape en el callejón de la Nana y otro en la calzada de la Tlaxpana. | <p>Con fecha 26 de junio, el Ayuntamiento emite su opinión determinando que no ha de accederse a tal solicitud por responder más a sus intereses particulares que al bien público.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Gobierno Federal aprobó sólo los planos del escape en la Tlaxpana con las siguientes condiciones: - Se sujetará al nivel que tienen los pavimentos la zona que recorra el ramal. - Si se considera pertinente, la autoridad podrá solicitar que se mueva la vía. - Que el escape deba hacerse en sentido inverso al solicitado por la compañía. | Por estar de acuerdo esta resolución sólo en parte, con el informe del Ayuntamiento se mandó pasar a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, Teléfonos y Telégrafos, comunicándose al Ayuntamiento el 2 de octubre. |
| 1906 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos pidiendo la aprobación del plano en que constan las vías férreas que desea instalar con motivo de la construcción de los nuevos talleres de la Indianilla. | <p>En sesión de 7 de agosto se le informa a la Secretaría de Gobernación las obligaciones que considera pertinentes el Ayuntamiento, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construir las vías sujetándose a las acotaciones que marque la Dirección General de Obras Públicas. - Conservar por cuenta de la compañía la pavimentación de las calles colindantes. - Efectuar las modificaciones en sus líneas que reclame el bien público, y retirar aquellas cuando lo reclame la autoridad. - Se sujetará a los reglamentos que se dicten a medida que el aumento de la población en la colonia de la Indianilla vaya tomando mayor importancia. - Se aprueban los planos relativos a los cuatro puentes proyectados con la condición de que la compañía se sujete a las acotaciones siguientes: <p>a) para el fondo del Canal 6.20 y la parte inferior de las trabes debe tener por lo menos 9.07 con relación al plano de comparación que ha servido para las obras del saneamiento.</p> | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Solicitud del Sr. Fernando Duret representante de la compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México pidiendo aprobación de los planos de las vías férreas en las colonias Roma y Condesa desde el empalme de la doble vía en la avenida Chapultepec. | Con fecha 2 de octubre, el Ayuntamiento menciona que es de su opinión de aprobarse los planos presentados. - La compañía se someterá a los reglamentos que rijan la explotación de las nuevas vías que se conceden. - La empresa pavimentará las calles que ocupe. - Las nuevas vías se harán empleando rieles de ranura o bien de hongo con contrarriel, sin que presenten obstáculo para el libre tránsito. - Cuando la autoridad lo considere conveniente, la empresa modificará sin costo alguno el trazo de las vías. - Los rieles deben reposar sobre firmes o cimiento de concreto y durmientes de tales dimensiones y en número suficiente para que no transmita al subsuelo una carga superior a su resistencia. - La circulación de los trenes quedará sujeta a los reglamentos de policía urbana. - No se permitirá en ningún caso el paso de trenes de vapor, sino únicamente los de tracción eléctrica o animal. | El 23 de octubre la Secretaría de Gobernación indicó que quedaba enterada de las condiciones en que, según el Ayuntamiento, son de aprobarse los planos. |
| 1906 | Solicitud del Lic. Manrique Moheno representante de la compañía Ferrocarril de Chimalhuacán y Texcoco para que se le autorice penetrar con su línea férrea a esta ciudad, con el objeto de que el punto de partida del ferrocarril a Texcoco sea la calle cerrada de Moneda. | El 17 de julio, la Secretaría de Gobernación solicitó a la de Comunicaciones que le diera seguimiento sobre esta petición. Para el 20 de diciembre el Presidente Municipal acordó que se mandara este asunto a la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, la cual tenía los antecedentes. | No hay datos que indique su aprobación o rechazo. |
| 1906 | Solicitud de la compañía del Ferrocarril Nacional de México para construir un escape que llegue a terrenos de la compañía de Construcciones y Préstamos, partiendo del Km. 2 de la línea del Ferrocarril de Cintura y para construir un puente sobre la zanja cuadrada. | Mediante oficio de la Secretaría de Gobernación con fecha 18 de octubre en el que se indica que la Secretaría de Comunicaciones ha autorizado a la compañía a establecer el escape solicitado. - La duración del permiso se subordinará a las condiciones de tráfico, retirando la vía cuando la autoridad lo considere necesario. - Al construir el puente no se reducirá la sección actual de la zanja. - Se dejará libre el ancho de la calzada. | Se le informa al Ayuntamiento el 23 de octubre. |
| 1906 | La compañía de Tranvías Eléctricos solicita que se apruebe el plano de un escape en la línea de Tlalpan para una mina de arena. | Se indica que de este asunto se ha de dar cuenta en la primera sesión del Ayuntamiento en el año de 1907. | El 20 de diciembre el Presidente Municipal acordó pasar a su estudio a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. La última sesión del Ayuntamiento es el 18 de diciembre. |



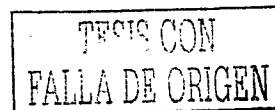
ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| c) Ferrocarriles Urbanos | | | |
|--------------------------------------|--|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1906 | Cambio de título en los tranvías. | El 20 de marzo se pidió a la Secretaría de Gobernación que solicitara a la compañía de Tranvías Eléctricos cambiara los letreros de algunos carros que decían "Colonia Americana y la Reforma" por otros que dijeran "Colonia Juárez" que indicaban el final de la vía. | El 17 de abril el gerente de Tranvías Eléctricos contestó que se estaba poniendo de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones. |
| d) Ferrocarriles Urbanos 1907 | | | |
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer la vía del Circuito Oriente, desde el Puente del Molino hasta la ex-garita de la Viga. | El 29 de enero, el Ayuntamiento emite su opinión indicando que no son suficientes las modificaciones propuestas por la compañía. - En cuanto a la doble vía proyectada en la calzada de la Viga, en caso de que se autorice, se debe exigir a todo lo largo defensas de alambre. | En el año de 1906 se solicitó a la compañía que realizaría modificaciones a su solicitud. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se apruebe el plano de escape en la línea de Tlalpan, para una mina de arena. | En sesión del 15 de enero se informa que el escape proyectado no se encuentra en terrenos del Ayuntamiento, por lo que no le corresponde emitir opinión al respecto. | El 20 de diciembre de 1906 se le pasó el asunto a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1907 | Solicitud de la empresa del Ferrocarril de Chimalhuacán y Texcoco para ocupar varias calles de la ciudad. | Para el 20 de marzo, la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, emite su opinión indicando que no es de aprobarse la solicitud de la empresa. | El 7 de mayo la Comisión de la Secretaría de Gobernación informa al Ayuntamiento que el Presidente de la República está de acuerdo con la resolución. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se aprueben los planos del circuito de Santa María de la Ribera. | Con fecha del 14 de enero, la Secretaría de Gobernación informa que se aprueba los planos. | Se le informa al Ayuntamiento el 15 de enero. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer un escape en la esquina de la avenida Poniente 24 y calle Sur 10, para penetrar a terrenos de la Compañía Ladrillera de Mixcoac. | El 16 de abril la Secretaría de Gobernación participa que el Sr. Presidente de la República ha resuelto que se permita a la compañía construir el ramal que solicita, sujetándose a los preceptos de los contratos del 24 de febrero de 1883 y 3 de mayo de 1900. | Con fecha 12 de enero el Ayuntamiento había emitido su opinión de que no se permitiera el escape solicitado. |
| 1907 | Solicitud de la compañía del Ferrocarril Nacional de México para prolongar la línea del Ferrocarril de Cintura hasta conectarlo con el de San Rafael y Atlixco. | En sesión del 29 de enero el Ayuntamiento manifiesta que por no habersele consultado sobre el contrato no cree necesario emitir su opinión sobre la solicitud. | |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| d) Ferrocarriles Urbanos 1907 | | | |
|-------------------------------|--|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1907 | La Secretaría de Gobernación solicita información con respecto a la línea de Dolores a Casa Mata y Fundación Nacional de la Compañía de Tranvías Eléctricos. | La Secretaría de Comunicaciones informa que se trata solamente de electrificación pues la línea estaba construida conforme al contrato del 30 de marzo de 1895. | Con fecha 5 de marzo la Secretaría de Gobernación contestó de enterado. |
| 1907 | Se aprueban los planos de la prolongación de la línea eléctrica de San Lázaro hasta la Escuela de Tiro y Cuartel de Artillería. | El 29 de enero de 1907, en vista de la conformidad de la empresa para aceptar las condiciones que se le impusieron, se aprobaron los planos. | |
| 1907 | Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos remite el plano del trazo que propone en la tercera calle de la Constancia para unir la línea de Guadalupe y Santiago. | Con fecha 25 de febrero la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, indica que no hay inconveniente en conceder el permiso. | Con fecha 5 de marzo quedó enterada la Secretaría de Gobernación. |
| 1907 | Solicitud del Sr. Íñigo Noriega para dos vías férreas desde el Puente del Molino, formando circuito en los potreros de San Esteban y Santa Cruz Acatlán. | Con fecha 7 de mayo, la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, indica que no debe permitirse la construcción de la línea, porque la calzada de la Viga hay dos vías férreas y en las otras calles de la ciudad hay solicitudes pendientes de resolución. | Con fecha 11 de junio quedó enterada la Secretaría de Gobernación. |
| 1907 | Compañía de Tranvías Eléctricos prolongación del circuito Martínez de la Torre. | Con fecha 25 de febrero, en base al informe del Consejo de Gobierno y del Ayuntamiento, se han aprobado los planos de la prolongación. | |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos, insiste en que se le conceda poner escape para la esquina del callejón de la Nana y Recabado para la estación receptora de energía eléctrica. | Con fecha 20 de marzo, el Ayuntamiento resolvió a favor de la empresa con las condiciones siguientes: - El escape es con carácter temporal y no deberá de exceder de 90 días, obligado a levantarla después de este término. - Reparar el pavimento y pagar los perjuicios que se puedan originar con motivo del escape. | Con fecha 26 de abril quedó enterada la Secretaría de Gobernación. El permiso se otorgó debido a que la empresa justificó que sólo era para transportar material pesado para construir la estación receptora de energía eléctrica, y que de otra forma representaba dificultad para el tránsito. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para construir varios escapes en la calle Puente de Mejía. | Con fecha 7 de mayo la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos a través del Ayuntamiento opinó que puede concederse el establecimiento de los dos escapes proyectados por la compañía, siempre que estas líneas se utilicen para establecer conexión directa con las líneas de Santa María y Juárez e Insurgentes. | Con fecha 21 de mayo quedó enterada la Secretaría de Gobernación. |



ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| d) Ferrocarriles Urbanos 1907 | | | |
|-------------------------------|---|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer en la esquina de las calles de Tepozán y Puente de Tezontlale, una curva que permita que los trenes de Guadalupe puedan cruzar por la calle de Tepozán, cuando el tránsito por la calle de Tezontlale está interrumpido por formaciones de tropas en días de fiesta nacional. | En sesión del 10 de mayo, el Ayuntamiento aprobó el dictamen de la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos expresando que puede construirse la curva siempre que no se permita que se estacionen en ella los carros de la mencionada Empresa. | |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer un cruce en la esquina de las calles de Victoria y Hospital Real, con el objeto de completar el circuito de Niño Perdido. | En sesión del 11 de junio, la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opinó que no hay inconveniente para establecer la curva en las calles indicadas de acuerdo al plano presentado. | En sesión del 3 de septiembre, la Secretaría de Gobernación manifiesta que se permite a la compañía la construcción de la curva en las calles mencionadas advirtiendo que el informe del Consejo Superior de Gobierno fue desfavorable a la solicitud. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos, que presenta los planos de nuevo trazo de la línea del Panteón de Dolores. | En sesión del 11 de junio, la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento indica que el nuevo trazo de la línea del panteón de Dolores está en terrenos que no son de la jurisdicción del Ayuntamiento, correspondiendo a la del Bosque de Chapultepec y de Tacubaya. | Con fecha 25 de junio la Secretaría de Gobernación indicó haber recibido el informe. |
| 1907 | La compañía de Tranvías Eléctricos - Circuito en las colonias Roma y Condesa. | En sesión del 11 de junio, el secretario de Gobernación participó que el Sr. Presidente de la República acordó que se otorgara la concesión a la compañía en los términos del contrato celebrado. | El contrato fue celebrado entre el Sr. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión y el C. Lic. Luis Riva por parte de la compañía. |
| 1907 | Compañía de Tranvías Eléctricos de México.- Cesión a la ciudad de la calzada de los Insurgentes. | En oficio del 11 de junio, la Secretaría de Gobernación remite copia del contrato celebrado con la compañía para la cesión de la calzada de los Insurgentes; habiéndose tenido en cuenta las observaciones hechas por el Consejo Superior de Gobierno del Distrito y por el Ayuntamiento. | El contrato fue celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión y el C. Lic. Luis Riva por la compañía. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 708

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

d) Ferrocarriles Urbanos 1907

| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
|------|--|---|---|
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos, relativa a la curva de las calles de Santa Teresa e Indio Triste, y permiso para establecer una curva en las calles de Capuchinas y Lerdo, en sentido opuesto al actual. | El 6 de agosto, el Ayuntamiento opinó que no existía inconveniente en que se permitiera a la empresa realizar lo solicitado, siempre que se le enviara los planos para hacer un mejor análisis. - El 3 de septiembre, la Secretaría de Gobernación remitió los planos solicitados confirmandose la aprobación del Ayuntamiento. | Para el 19 de noviembre, la Secretaría de Gobernación informa al Ayuntamiento de la aprobación del plano, así como de la electrificación de la línea en la calle de Santa Teresa. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer tres curvas, una en la calle de D. Juan Manuel y bajos de San Agustín, otra en las calles de San Agustín y segunda de la Monterilla, y la tercera en las calles de D. Juan Manuel y de Jesús Nazareno. | Con fecha 19 de noviembre, la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opina que no debe concederse el establecimiento de las tres curvas. | Con fecha 3 de diciembre la Secretaría de Gobernación contestó de enterado. |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer una vía férrea, que partiendo del lado sur de la Posta de los Ferrocarriles en Chapultepec, cruce la calzada de Tacubaya y termine en terrenos de la colonia Condesa. | Con fecha 29 de agosto, la Secretaría de Gobernación informa que el Presidente de la República acordó que se concediera a la compañía el permiso para establecer por el término de dos años la línea férrea solicitada bajo las siguientes condiciones: - El permiso durará dos años reservándose el gobierno la facultad de mandar a levantar la vía cuando lo estime conveniente. - La vía será provisional y será únicamente para transportar los materiales necesarios para el relleno de los terrenos que forman las calles de la colonia de la Condesa. - La compañía establecerá barreras o cadenas que impidan el tránsito en sentido longitudinal de la calzada, cuando se aproximen los trenes que crucen a ésta. - La compañía observará las disposiciones que indique la Secretaría de Comunicaciones encaminada a evitar accidentes. | Se acordó que se le informara a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1907 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Vías férreas para el nuevo servicio de los talleres de la compañía. | En sesión del 9 de julio la Secretaría de Gobernación informa al Ayuntamiento que la Secretaría de Comunicaciones ha otorgado el contrato para la concesión solicitada, así como la adición de unas curvas en la calle Sur 10 que pondrán en comunicación las líneas ya construidas en la parte de sus talleres con las líneas férreas de la vía pública. | El contrato fue celebrado entre el C. Leandro Fernández, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Luis Riva por parte de la C compañía. |
| 1907 | Solicitud del Sr. Guillermo de Landa y Escandón, para que se apruebe el plano y perfil de un escape que la compañía desea construir en terrenos del Chopo, para conectar su vía con la <i>United States Packing Company</i> . | En sesión del 1° de octubre, la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos a través del Ayuntamiento manifiesta que puede concederse el permiso a la compañía, con la condición de que será retirado cuando el tráfico general lo requiera, a juicio de la autoridad competente. | Con fecha 11 de octubre la Secretaría de Gobernación contestó estar enterada. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| d) Ferrocarriles Urbanos 1907 | | | |
|-------------------------------|---|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1907 | Compañía de Tranvías Eléctricos. Líneas transmisoras de energía eléctrica en las calles de Morelos, Paseo Nuevo, Las Verdes y el Sapo, y curvas en varias esquinas. | El 20 de agosto, el Ayuntamiento solicitó se remitieran datos completos y los planos de las curvas. Con la información requerida el Ayuntamiento indicó el 28 de diciembre que no había inconveniente para que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sea la que resuelva favorablemente la solicitud requerida. | |
| 1907 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer una curva en la calle de Lerdo con Capuchinas, a fin de facilitar, con la curva de las calles de Santa Teresa y 1º del Indio Triste, el paso de los trenes de Azcapotzalco y Tacuba en días que no pueden llegar a la Plaza de la Constitución. | El 6 de agosto, el Ayuntamiento indica estar de acuerdo en todo lo relativo a la construcción y trabajos que deben ejecutarse, los cuales estarán bajo la supervisión de la Dirección General de Obras Públicas, sin embargo, solicitan que se remitan al Ayuntamiento copias de los planos de localización de las obras que se tratan. Con fecha 27 de septiembre la Secretaría de Gobernación remitió los planos solicitados con lo que se confirmó, el 5 de noviembre, la opinión dada por el Ayuntamiento el 6 de agosto. | El 15 de noviembre la Secretaría de Gobernación participó a la Secretaría de Comunicaciones el parecer del Ayuntamiento del plano de la curva de las calles de Lerdo y Capuchinas. |
| 1907 | El 14 de septiembre, la Secretaría de Comunicaciones solicita al Ayuntamiento a través de la Secretaría de Gobernación, se le informe sobre el trazo y perfil de la línea que proyecta desde un punto de México a la Piedad, hasta los talleres de la Compañía Bancaria de Obras y Bienes Raíces. | El 1º de octubre el Ayuntamiento opina que puede concederse el permiso solicitado por la Compañía, siempre que se ejerza por la misma la debida vigilancia en el cruzamiento de la calzada de la Piedad. | El 11 de noviembre el Secretario de Gobernación contesta de enterado. |
| 1907 | La Secretaría de Gobernación solicita informes sobre la solicitud de la Compañía de Tranvías Eléctricos para la aprobación del plano del ramal del Ferrocarril del Valle en la calle Sur 8. | El 17 de septiembre la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, emitió su opinión de que se otorgara el permiso si la empresa se sujeta a las restricciones siguientes: - Prohibición del uso de locomotoras de vapor para alimentar ese ramal en la parte poblada de la ciudad. - Se reserva la autoridad el derecho de mandar retirar el ramal cuando se infrinja esa disposición o cuando la necesidad de tráfico lo exija. | |
| 1907 | Ferrocarril Mexicano. Plano de la vía de escape que la empresa de este ferrocarril proyecta para el depósito de la Cervecería Moctezuma en la calle de Marte. | El 29 de octubre la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, emite su opinión de que puede concederse el permiso entre las calles de la Estrella y Marte. - La empresa retirará el escape cuando lo juzgue necesario la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. | |
| 1907 | En sesión del 11 de octubre se puso al debate la moción de la Comisión de Nomenclatura de calles. | Se determina que el Ayuntamiento le señale a la compañía de Tranvías Eléctricos de México que sirva cambiar los nombres de varios paraderos o estaciones en la avenida Chapultepec. - Se solicita igualmente que en lugar de que los carros lleven el nombre de Tlaxpana se les designe con el nombre de la calle terminal de la línea respectiva. | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| e) Ferrocarriles 1908 | | | |
|-----------------------|---|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1908 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Líneas de transmisión de electricidad, paralelas a las vías férreas de la calle de Morelos, Paseo Nuevo, Las Verdes y El Sapo. | El 24 de enero la Secretaría de Gobernación participó que se aprobó a la compañía los planos presentados. | Este asunto tiene sus antecedentes desde el año de 1907. |
| 1908 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Varias líneas de conexión para el servicio de los talleres en la Indianilla. | Tras varias observaciones por parte del Ayuntamiento y sobre las solicitudes hechas por parte de la compañía, referente a modificaciones al plano, el 4 de agosto la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opinó que son de aprobarse las modificaciones propuestas por la compañía, haciéndose constar que se le debe fijar un plazo perentorio, así como observar las especificaciones que indique la Dirección General de Obras Públicas. | El 18 de agosto la Secretaría de Gobernación contestó quedar enterada. |
| 1908 | Solicitud de la compañía del Ferrocarril Nacional de México para establecer un escape en la calle del Ferrocarril de Cintura. | El 13 de marzo la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opina que no hay inconveniente en conceder el permiso, siempre que la compañía esté dispuesta a retirar el escape por su cuenta cuando la autoridad competente lo considere pertinente. | El 21 de abril la Secretaría de Gobernación participa que en vista de que la empresa aceptó las condiciones ha aprobado el plano respectivo. |
| 1908 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Curvas en las esquinas de las calles de D. Juan Manuel y Bajos de San Agustín, de San Agustín y 2ª de la Monterilla y de D. Juan Manuel y Jesús Nazareno. | El 26 de marzo la Secretaría de Gobernación manifiesta que ha permitido a la compañía el establecimiento de las curvas y que no se acepta la de las calles de San Agustín y 2ª de la Monterilla. | |
| 1908 | La compañía de Tranvías Eléctricos presenta plano de curvas en la esquina de las calles de la Constančia. | El 26 de mayo la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opina que no hay inconveniente en que se conceda el permiso para construir dos curvas en la esquina de la 3ª calle de la Constančia. | El trazo fue en sustitución del aprobado en febrero de 1907. El 6 de junio la Secretaría de Gobernación informó que quedó enterada. |
| 1908 | Solicitud de la compañía del Ferrocarril Nacional de México sobre la aprobación del plano relativo al escape que desea construir para las bodegas de los Sres. Finnigan y Cia. en Peralvillo. | El 11 de abril la primera Comisión de Ferrocarril opina a través del Ayuntamiento que no hay inconveniente para establecer el escape para ligar el Ferrocarril de Cintura con las bodegas. El 3 de mayo la Secretaría de Gobernación notifica que se aprueba el plano con las siguientes condiciones: - La colocación de la vía se sujetará a los niveles de la vía pública que sea marcado por la Dirección General de Obras Públicas. - Al instalarse la vía la empresa empedrará por su cuenta la entrevía y una faja de un metro a cada lado. - El escape será removido por la empresa cuando lo estime conveniente la Dirección General de Obras. | |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| e) Ferrocarriles 1908 | | | |
|------------------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1908 | Solicitud de la compañía del Ferrocarril Mexicano para construir un escape para las bodegas de los Sres. Bode y Rosentein, en la 11ª calle de Riva Palacio. | El 16 de junio el Ayuntamiento opina que es de aprobarse el proyecto, siempre que la compañía Constructora se sujete a las restricciones de que la vía puede ser retirada cuando la autoridad lo determine conveniente y que conserve el pavimento de las calles. El 7 de julio la Secretaría de Gobernación participa que ha concedido el permiso a la compañía con las siguientes condiciones: - La colocación de la vía se sujetará a los niveles de la vía pública que sea marcado por la Dirección General de Obras Públicas. - Al instalarse la vía, la empresa empedrará por su cuenta la entavía y una faja de un metro a cada lado. - El escape será removido por la empresa cuando lo estime conveniente la Dirección General de Obras. | |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para establecer vías eléctricas en la línea de Iztapalapa en el tramo desde la Plaza de la Constitución hasta el sitio en que se encuentran las estatuas de los guerreros aztecas en la Viga. | Tras varias observaciones por parte de la Dirección General de Obras, el 17 de noviembre el Ayuntamiento aprobó el dictamen de la Segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos referente a apoyar las condiciones impuestas por la Dirección General de Obras para el establecimiento de la vía férrea en Iztapalapa. | La controversia entre la Dirección y la compañía se refería a determinadas calles y callejones. - La Secretaría de Gobernación contestó el 1º de diciembre que había recibido el informe |
| 1908 | Solicitud de la viuda de Tzuchiya para que se levante el ramal al Molino de Harinas, en el rancho de Xoyatitla. | El 4 de agosto el Ayuntamiento informa a la Secretaría de Gobernación que para poder opinar sobre los perjuicios que reporta la Sra. se hace necesario que la interesada presente un plano de su propiedad debido a que la Comisión no puede precisar los derechos de la solicitante, ni conocer los perjuicios que le causa la vía férrea. | El asunto fue enviado el 16 de junio por parte del Presidente Municipal, en atención al oficio de la Secretaría de Gobernación, a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1908 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Planos de las líneas entre las calles de las Estaciones y calzada de Chapultepec. | El 7 de julio la Secretaría de Gobernación participa que aprobó los planos que la empresa presentó para unir las líneas de Santa María con las de Tacubaya y San Angel, y con las estaciones de los Ferrocarriles Mexicanos, Central y Nacional. | Se acordó que se comunicaría a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se apruebe el plano de las vías que se propone construir, conectando con las de la calle de Manuel María Contreras, por las calles 4ª y 5ª de Díaz Covarrubias y Lorenzana, y 11ª y 12ª de las Artes hasta las vías de la 10ª calle de ese nombre. | El 4 de agosto el Ayuntamiento opina que puede concederse el permiso para construir la línea férrea para tracción eléctrica en las calles solicitadas. El 14 de septiembre la Secretaría de Gobernación participa haber aprobado el plano en las calles solicitadas con el objeto de hacer el servicio con el parque de Covadonga. | |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| e) Ferrocarriles 1908 | | | |
|-----------------------|---|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1908 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- cambio de vías en la calle del Empedradillo. | El 18 de agosto el Ayuntamiento opina que puede aprobarse el plano presentado por la compañía, asimismo, indica que sería más conveniente para los intereses del público, el que la Secretaría de Comunicaciones procurase suprimir por completo las tres vías que se encuentran en dicha calle. El 29 de septiembre la Secretaría de Gobernación da cuenta al Ayuntamiento de la resolución favorable en que concede a la empresa las vías férreas bajo las siguientes condiciones: - La empresa se sujeta a los niveles que para el objeto fije la Dirección General de Obras Públicas. - La empresa repondrá por su cuenta el pavimento que se requiere. - Que consolide sus vías sobre concreto armado y durmientes de acero a satisfacción de la Dirección General de Obras. | Se acordó que se transcribiera a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se apruebe el plano de las vías en Iztapalapa, en el circuito Merced-Condesa y curvas en las calles de San Felipe Neri, Alfaro, San Agustín, Monterilla, Jesús y Jesús Nazareno, y para reconstruir varias líneas. | En sesión del 3 de noviembre el Ayuntamiento dictaminó las siguientes proposiciones: - Aprueba en lo general las modificaciones que ha propuesto la compañía a la Secretaría de Comunicaciones para el establecimiento del circuito que ha denominado Merced-Condesa. - Las vías aprobadas no deben exceder de un año para su establecimiento, de lo contrario, se considerarán nulas las concesiones. El 7 de diciembre la Secretaría de Gobernación contestó de enterada de este informe. | El 7 de diciembre la compañía solicitó que el término que se fija para la construcción de vías férreas sea de dos años, por lo que el Sr. Presidente del Ayuntamiento mandó este asunto a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, dándose cuenta el 22 de diciembre. No se menciona la resolución definitiva de esta petición. |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se apruebe el plano de las líneas entre la Plaza de la Constitución y el Hospital General. | El 14 de septiembre la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opina que es conveniente para los intereses de la ciudad el establecimiento del circuito de la compañía. - En el concepto de que al concederse las nuevas líneas se debe establecer un plazo perentorio para realizar las obras de construcción, con todas las obligaciones que se han venido imponiendo en las últimas concesiones. | El 29 de septiembre la Secretaría de Gobernación contestó haber recibido el informe del Ayuntamiento. |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos sobre la aprobación del plano que demuestra la modificación proyectada en el circuito Merced-Condesa en las calles de Chaneque y Puente Colorado. | En sesión del 29 de septiembre el Ayuntamiento determina que no hay inconveniente para la modificación que la compañía proyecta introducir en el circuito Merced-Condesa. | El 12 de octubre la Secretaría de Gobernación informa de enterado de este informe y además que esperaba el relativo al plano número 22,027 del mismo circuito (el aceptado es el 22,119 del mismo circuito). |
| 1908 | Solicitud del apoderado de la compañía de Tranvías Eléctricos, pidiendo permiso para construir una curva en la calle del Dr. Lucio para entrar al depósito de carros por el lado poniente. | La compañía hace la solicitud con el objeto de hacer con prontitud y eficacia el servicio de los carros de auxilio en caso de accidente. El 3 de noviembre el Ayuntamiento opina que mientras subsistan las razones anteriores no hay inconveniente para que se permita el establecimiento de un escape. | El 17 de noviembre contesta la Secretaría de Gobernación de enterada. |

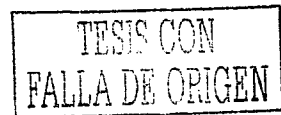
ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| e) Ferrocarriles 1908 | | | |
|-----------------------|--|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1908 | Solicitud del representante de la compañía de Tranvías Eléctricos, relativo a la aprobación de las tres curvas que se propone construir en las esquinas de la calle de Manrique. | En sesión del 17 de noviembre el Ayuntamiento opina que para que puedan autorizarse las esquinas se hace necesario conocer las razones que tenga para justificar la creación en un lugar tan céntrico y peligroso de la ciudad. - La localización que presenta la compañía para las nuevas curvas es inadmisibles por presentar inconveniente de crear dos nuevos cruzamientos, sin necesidad, los que pueden evitarse cambiando la localización de las líneas de las calles de Tacuba, La Canoa y Donceles. | La Secretaría de Gobernación quedó enterada de este informe el 1° de diciembre. |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se apruebe el plano de conexión de las vías férreas en la primera calle de las estaciones. | El 20 de octubre el Ayuntamiento opina que puede aprobarse el plano, con el objeto de establecer un nuevo circuito de doble circulación aprovechando para ello las líneas Juárez, Loreto y Buenavista. El 1° de diciembre la Secretaría de Gobernación participa la aprobación del plano con las siguientes condiciones: - Para la instalación de la nueva conexión, la compañía, se sujetará a los niveles que marque la Dirección General de Obras Públicas. - La conexión se establecerá consolidándola con cemento armado sobre durmientes de acero a satisfacción de la Dirección General de Obras. - La compañía repondrá por su cuenta los pavimentos. | Se mandó transcribir el oficio a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1908 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se apruebe el plano de escape de vía en la calzada de la Teja, para un lote de terreno entre las calzadas de la Reforma y la Teja, Depósito de Materiales del Ing. Samuel García Cuéllar. | El 3 de noviembre el Ayuntamiento opinó que podía aprobarse el plano para la construcción del escape. | El 17 de noviembre, la Secretaría de Gobernación participa haber otorgado el permiso para construir el escape, que será destinado a guardar materiales para la pavimentación de la calzada de la Reforma. - Se mandó comunicar a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Solicitud de los Sres. Clemente Jacques y compañía para que se construya un ramal del Ferrocarril de Cintura a sus almacenes en la esquina de las calles del Ferrocarril de Cintura y Escobillería. | El 2 de marzo el Ayuntamiento dictamina que no hay inconveniente para que se autorice a los Sres. el ramal solicitado. | El 16 de marzo la Secretaría de Gobernación dio cuenta de la aprobación del plano relativo al escape solicitado. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
|-----------------------|---|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Solicitud de la Compañía de Tranvías de México para establecer servicios que se denominarán: Rastro-Viga, Aztecas y Granada. Circuito Venegas-Zaragoza, modificación de la línea de Guadalupe y la de Iztapalapa. | El 2 de marzo el Ayuntamiento opina que se modifique el trazo del callejón de Cantaritos, así como de otras calles; en lo referente al crucero Venegas-Zaragoza se recomienda estudiar en detalle las curvas que pueden suprimirse en algunos crueros, además de recomendar que se utilicen las calles de Nava para establecer la doble vía en lugar de las calles propuestas. En cuanto a la línea de Guadalupe, la Comisión indica que es ventajoso para el público el paso de los trenes por la avenida de la Paz. Finalmente, en la línea de Iztapalapa se considera que se puede aprobar el trazo siempre que se atiendan las observaciones referentes a las líneas Rastro-Viga y Hospital General. | El 16 de marzo la Secretaría de Gobernación contestó de enterado del informe. |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México para establecer un servicio directo entre el pueblo de la Piedad y el Peñón, ligando la línea de la Penitenciaría con el circuito Rastro-Viga. | En sesión del 4 de mayo el Ayuntamiento no encuentra inconveniente para que se apruebe el plano que modifica al aprobado con anterioridad, siempre que levante una línea antigua del servicio de tracción animal con el objeto de establecer el servicio directo con trenes eléctricos. El 1° de julio la Secretaría de Gobernación participa que la Compañía acepta las condiciones impuestas por el Ayuntamiento y el Consejo Superior de Gobierno y que son las siguientes: - Que las vías no atraviesen con sus rieles las tapas de pozos de lámpara y de visita del saneamiento, en caso de que sea necesario, se instalarán en otra parte por cuenta de la compañía. - La compañía repondrá por su cuenta los pavimentos que se requieran por motivo de instalación de las vías, - Que las vías se consoliden con cemento armado y sobre durmientes de acero. - Para el establecimiento de las vías se sujetará a los niveles que para el efecto y en cada caso marque la Dirección General de Obras Públicas. - Tan pronto como quede establecido el servicio la compañía procederá al levantamiento de las líneas de tracción animal. | |
| 1909 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Plazo de la concesión para las líneas que se relacionan con el circuito Merced-Condesa. | El 3 de febrero el Ayuntamiento expone que no tiene inconveniente en que se amplie el plazo hasta dos años para llevar a cabo el término de la construcción. El 14 de septiembre la Secretaría de Gobernación comunica a la de Comunicaciones que concedió a la compañía prolongar sus líneas en las calles del Puente Colorado y Puerta Falsa de la Merced, y establecer varias curvas en diferentes calles de la ciudad. | Lo referente al contrato fue publicado en el <i>Diario Oficial</i> el 15 de mayo de 1909. Se mandó transcribir a la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
|-----------------------|--|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Compañía de Tranvías de México.- Modificación a la línea de Jamaica, entre la "Gaza" y el Río de la Piedad. | <p>El 2 de marzo el Ayuntamiento opina que puede concederse el permiso para establecer una vía para tracción eléctrica entre la Gaza de Jamaica y el Río de la Piedad y no emite su opinión en lo que respecta al resto de la línea, ya que son terrenos que no pertenecen a la municipalidad.</p> <p>El 26 de abril la Secretaría de Gobernación manifiesta que aprobó el plano desde Jamaica hasta Iztacalco, según las condiciones fijadas por el Consejo Superior de Gobierno y por el Ayuntamiento bajo las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Empresa se obliga a hacer por su cuenta la regularización del Canal Nacional. - Ampliar por su cuenta la calle que existe al llegar al pueblo de Iztacalco. - La ocupación de la zanja que limita la calzada, se podrá permitir siempre que la compañía queda obligada a dar libre curso a las aguas pluviales. - La compañía queda obligada a empedrar la entrevía y un metro de cada lado de la vía. - Al instalar la vía de tracción eléctrica queda obligada a levantar las antiguas vías de tracción animal. - Por cada árbol que destruya la compañía, éstos serán repuestos a razón de cuatro a uno. - Para la instalación de la vía se sujetará a los niveles que fije la Dirección General de Obras. | |
| 1909 | La compañía de Tranvías Eléctricos.- Líneas Rastro-Viga y Hospital General. | <p>El 15 de julio la Secretaría de Gobernación participa que teniendo en cuenta los dictámenes del Consejo Superior de Gobierno y del Ayuntamiento, ha aprobado el plano de las curvas y conexiones necesarias para establecer la entrada de los tranvías de México a los talleres de la Indianilla, así como el plano que representa el trazo y conexiones en las calles de la capital para establecer el servicio directo entre la Plaza de la Constitución y el Hospital General.</p> | <p>Esa solicitud tiene sus antecedentes desde 1908.</p> <p>Se acordó que se transcribiera a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos.</p> |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos, que propone reformas en el circuito Rastro-Viga, con motivo del proyecto de la Dirección General de Obras para establecer un mercado en la plazuela de Tepito. | <p>El 13 de abril la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, opina que está de acuerdo en que se modifique la localización de la vía.</p> | <p>El 17 de abril la Secretaría de Gobernación contestó estar enterada del informe.</p> |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para la construcción de un escape para que los trenes tengan acceso a los talleres de la empresa por la 4ª calle de Claudio Bernard, viniendo desde la del Dr. Casimiro Licéaga. | <p>El 16 de marzo el Ayuntamiento de México opina que puede permitirse la construcción del escape a la compañía con la obligación de ampliar o proteger eficazmente el puente del Canal de Derivación.</p> | <p>El 13 de abril la Secretaría de Gobernación acusa de recibido el informe.</p> |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
|-----------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos, para que se le permita construir el cruzamiento que consta en el plano, en las calles 7° y 8° de Cuauhtemotzín con el objeto de cambiar el derrotero del circuito Rastro-Viga. | El 13 de abril el Ayuntamiento manifiesta que puede concederse el permiso obligándose la empresa retirar tan pronto como se construya ese enlace, la curva que existe en el mismo crucero y que liga las vías existentes en la 8ª calle de Cuauhtemotzín y la calle nueva del Rastro. El 1° de julio la Secretaría de Gobernación informa que ha aprobado el plano, conforme a las siguientes condiciones impuestas por el Consejo Superior de Gobierno y por el Ayuntamiento: - Reponer el pavimento que sea necesario por la instalación de las vías. - En cuanto quede establecido el nuevo tramo de la vía, la compañía retirará la curva que existe en la plazuela de San Lucas. - La compañía consolidará la vía con cemento armado y con durmientes de acero bajo las condiciones que fije la Dirección General de Obras. - Para la instalación de las vías se sujetará a los niveles que fije la Dirección General de Obras Públicas. | Se acordó que se transcribiera a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1909 | Solicitud del Sr. D. Jacinto Pimentel para construir una línea férrea, que partirá del sitio cerca del Canal de la Vía por la calzada de San Esteban, comunicando las colonias de la Viga y del Rancho de la Magdalena Chica Mixihuca | El 27 de abril el Ayuntamiento realiza la siguiente proposición. - Toda la línea va a recorrer terrenos de propiedad particular a excepción de la calzada de San Esteban. - No encuentra inconveniente en que se conceda el permiso, siempre que la autorización se limite a una sola vía. - El concesionario queda obligado a conservar en buen estado la zona del terreno que ha de ocupar la vía. - Que se fije un plazo para la concesión así como aclarar las causas de caducidad, el sistema de tracción a emplearse y las condiciones de explotación. | El Ayuntamiento ofrece su opinión en lo referente únicamente a la calzada de San Esteban. El 4 de mayo la Secretaría de Gobernación contestó de enterado de ese informe. |
| 1909 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Solicitud para cambiar la localización de la vía que liga la doble vía en la calle del Puente de San Antonio Abad. | El 13 de abril el Ayuntamiento opina que puede concederse la autorización correspondiente. | El 27 de abril la Secretaría de Gobernación contestó estar enterada del informe. |
| 1909 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Solicitud para construir una curva en las calles de Roldán y Puente de la Leña para facilitar el servicio entre la Plaza de la Constitución y el Puente de Jamaica. | Para el 13 de abril se mandó pasar a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. | No se menciona el resultado de la opinión del Ayuntamiento sobre este asunto. |

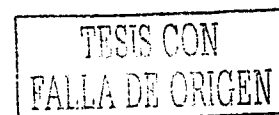
ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
|-----------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México para retirar la curva de sus vías en las calles 1ª de Revillagigedo y 4ª de Nuevo México | El 1° de junio la Secretaría de Gobernación participa que en vista de los informes del Consejo Superior de Gobierno y del Ayuntamiento ha concedido autorización para levantar la curva con las siguientes condiciones: - Una vez levantada la curva la compañía no tendrá derecho para reestablecerla. - Al establecer la curva de Roldán y Puente de la Leña se sujetará a los niveles que fije la Dirección General de Obras. | Se acordó transcribir a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México para modificar las vías férreas contiguas a los depósitos de la Indianilla. | La Secretaría de Comunicaciones manifiesta que no está conforme con la observación del Consejo Superior de Gobierno, que se refiere a la supresión de la vía en la intersección de la 5ª calle del Dr. Lavista con la avenida del Hospital, así como la supresión de conexiones. | La Secretaría de Comunicaciones se encuentra inconforme con las resoluciones de diferentes curvas y cruces. Los antecedentes a este asunto se encuentran desde 1908. No existe dato sobre la resolución final. |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías eléctricos con respecto a la línea que se propone construir para el servicio de aguas potables, desde un punto de la vía de San Lázaro en la avenida oriente 2, al costado norte de la Casa Empacadora, por la calle Norte 29 y ramal a terrenos del Sr. Escudero y Espronceda. | El 6 de julio la Secretaría de Gobernación aprobó el plano que presentó la compañía con las siguientes condiciones: - La vía será construida conforme a los niveles que fije la Dirección General de Obras Públicas. - La compañía hará la reparación de los pavimentos destruidos al establecer el ferrocarril. - Supuesto que la vía férrea se destina al servicio de las obras de provisión de aguas de la ciudad, la compañía levantará la vía cuando deje de ser necesario para dicho fin. | |
| 1909 | Solicitud del Sr. Carlos Álvarez Escalante para construir y explotar una vía férrea entre San Ángel y la Magdalena, tocando Contreras, Tizapán y San Jerónimo llegando a la Ciudad de México por la calzada del Niño Perdido. | El 1° de junio el Ayuntamiento opina que no tiene inconveniente en conceder el permiso solicitado por el Sr. Álvarez. | En junio la Secretaría de Gobernación contestó enterado que el informe se refiere únicamente a los terrenos de la municipalidad de México. |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías Eléctricos para que se le autorice levantar la curva en la calle de los Sepulcros de Santo Domingo y Pulquería de Celaya. | El 10 de julio la Secretaría de Gobernación participa que en vista de los informes del Ayuntamiento y del Consejo Superior de Gobierno, ha autorizado a la compañía para levantar la curva, siempre que se obligue a reponer por su cuenta el pavimento que se destruya al remover la vía. | Se transcribió a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México para levantar la vía angosta desde la esquina de la 3ª calle de Aranda y Peredo, hasta la 2ª calle de San Antonio y Calle Ancha. | El 7 de junio la Secretaría de Gobernación, en vista de los informes del Consejo Superior de Gobierno y del Ayuntamiento, permitió levantar la vía angosta. | Se transcribió a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos para su conocimiento. |

TESIS CON
FALLA DE CENCEN

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México para que se apruebe el plano que detalla la vía de conexión que se propone construir para atender el servicio de los almacenes que la Compañía de Luz y Fuerza Motriz S.A. va a establecer en la colonia Hidalgo. | El 14 de septiembre la Secretaría de Gobernación participa que el Presidente de la República ha aprobado el plano presentado por la compañía. - La compañía empedrará la vía un metro a cada lado. | El 6 de julio la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, a través del Ayuntamiento, había manifestado que no debía autorizarse la conexión solicitada. El 4 de noviembre se acordó que transcribiera a la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos el dictamen final. |
| 1909 | Compañía de Tranvías Eléctricos.- Conexión con la vía del Ferrocarril Interoceánico, en San Lázaro, y electrificación del tramo de vía entre esa conexión y el patio de la planta de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz. | El 26 de octubre el Ayuntamiento opina que es de accederse a la solicitud presentada. | |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías sobre aprobación del plano de la línea y curvas proyectadas en la avenida del Hospital, hasta los talleres de la compañía, en la Indianilla, pasando por la calle 5ª del Dr. Navarro. | El 17 de agosto la Secretaría de Gobernación participa que en vista de los dictámenes del Consejo Superior de Gobierno y del Ayuntamiento se aprueba el plano presentado por la compañía para el establecimiento de la vía y curva, con la condición de que la empresa se sujetara a los niveles que marque la Dirección General de Obras Públicas. | Se indicó que se transcribiera a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos. |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México, que a fin de hacer el tráfico en el circuito de Circunvalación, considera indispensable construir una curva en la esquina de las calles de la Estampa de Balvanera y 1ª de Balvanera. | El 26 de octubre la Secretaría de Gobernación participa que en vista del parecer del Consejo Superior de Gobierno y del Ayuntamiento sea aprobado el plano relativo a la curva solicitada. | |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías para establecer curva en la esquina de la calzada de los Insurgentes y la 6ª calle de Liverpool, a fin de no ocupar la línea de Chapultepec al hacer el movimiento de regreso de la línea de la Condesa. | El 23 de agosto la Secretaría de Gobernación, previa opinión del Ayuntamiento, aprueba el plano que permite facilitar el movimiento de trenes en la línea de la Condesa, bajo las siguientes condiciones: - Para el establecimiento de la curva se sujetará a los niveles que marque la Dirección General de Obras Públicas. - Que la compañía consolide con cemento armado y sobre durmientes de acero, la curva de que se trate, bajo la inspección de la Dirección General de Obras Públicas. | |
| 1909 | Compañía de Tranvías de México.- Vía provisional por la 11ª de Guerrero y 7ª y 8ª de la Luna, para ligar las bodegas de la Compañía de Luz y Fuerza Motriz en la colonia Hidalgo con las de Nonoalco. | El 14 de septiembre la Secretaría de Gobernación participó que el Sr. Presidente de la República, oyendo al Consejo de Ministros, resolvió que se otorgue a la compañía el permiso para construir la vía provisional. | El 27 de julio el Ayuntamiento consideró que no se le debía dar el permiso. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| f) Ferrocarriles 1909 | | | |
|------------------------------|--|---|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías de México, para construir vías de prolongación de la del Rastro y terrenos de una fábrica de productos químicos. | El 16 de noviembre se mandó pasar a la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos el oficio de la Secretaría de Gobernación que transcribe el de la de Comunicaciones, pidiendo informe al respecto. | No se menciona una opinión definitiva del Ayuntamiento. |
| 1909 | Compañía de Tranvías de México solicitud para modificar la curva en 2º de la Estampa de Regina y Salto del Agua, y Salto del Agua y Don Tonbio. | El 11 de agosto la Secretaría de Comunicaciones, por conducto de la de Gobernación comunica haber aprobado el plano formado por la compañía. | |
| 1909 | Solicitud de la compañía de Tranvías Electricos solicita permiso para establecer vía en el Puente de Roldán, Pulquería de Palacio y Jardín M.M. Contreras. Curvas en Alhóndiga, Santísima, Estampa de Santa Teresa, Chavarría, y plazuela de Loreto. | El 26 de octubre el Ayuntamiento informa que no hay inconveniente en que se apruebe el plano, en el concepto de que las vías muertas de tracción animal, que figuran en el plano referido, serán levantadas. -En todas las calles existirá una sola vía, con las curvas que expresamente se dan a conocer en el plano. | El 9 de noviembre la Secretaría de Gobernación manifestó haber recibido el dictamen. |
| g) Ferrocarriles 1910 | | | |
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1910 | Solicitud de la Compañía de Tranvías para prolongar la línea del Rastro hasta los terrenos de la Compañía Mexicana de Acero y Productos Químicos. | El 15 de febrero fue aprobado el dictamen de la Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos respecto de esta solicitud en la que se concede el permiso correspondiente. | De este asunto, el antecedente se estuvo resolviendo desde noviembre de 1909. |
| 1910 | Tranvías Eléctricos.- Solicitud para curvas y conexiones en las calles de la Alhóndiga, 1ª, 2ª y 3ª de la Santísima, Estampa de Santa Teresa, Chavarría y plazuela de Loreto. | La Secretaría de Comunicaciones aprueba el plano de la compañía solicitante que marca las líneas, curvas y conectes. | Los antecedentes de este asunto pertenecen al año de 1909. |
| 1910 | 19 de febrero, la Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud de la compañía de Tranvías para construir un ramal de la línea de Tlalpan, en la calle de San Antonio Abad por el callejón del Cochino y por el de Santa Cruz Acatlán hasta la fábrica de Mosaicos de los Sres. Quintana. | El 16 de agosto el Ayuntamiento dictamina que es de autorizarse el escape solicitado por la compañía, siempre que no se use ese escape después sino de las nueve de la noche a las seis de la mañana. | El 17 de marzo, en primera instancia se contestó que se aprobara el permiso solicitado y posteriormente se cuestionó la anchura de las calles para este propósito. Finalmente se autoriza. |



ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

g) Ferrocarriles 1910

| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
|------|--|---|---|
| 1910 | 26 de febrero, la Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud del Sr. Carlos Álvarez relativa a la ampliación del Ferrocarril de México a Contreras. | El 5 de abril se aprobó el dictamen de la segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, aprobando la concesión del pueblo de la Magdalena a la calzada del Niño Perdido dando vuelta por la avenida Oriente 28, después la calle Ancha hasta los Arcos de Belén, siempre que se haga con tracción animal el servicio solicitado. | 29 de abril queda enterada la Secretaría de Gobernación. |
| 1910 | 22 de marzo, la Secretaría de Gobernación pide informes sobre las vías férreas que la compañía de Tranvías Eléctricos proyecta construir para el servicio de las obras del Palacio Legislativo Federal. | El 5 de abril el Ayuntamiento aprueba que se construyan las obras férreas para la construcción del Palacio Legislativo sujetándose a: - Que esas vías tengan el carácter provisional - Levantándose cuando dejen de prestar utilidad. - Que los niveles de las vías sean los fijados por la Dirección General de Obras. | El 29 de abril es aprobado el plano presentado por la compañía de Tranvías. |
| 1910 | 5 de abril, la Secretaría de Gobernación pide informes relativos al plano de la compañía de Tranvías Eléctricos para construir vías en la avenida Veracruz conectando con las líneas que comunican la población de Mixcoac por la colonia Del Valle. | El 29 de abril, el Ayuntamiento dictamina que es de aceptarse la solicitud de la compañía. Con la advertencia de que se haga un nuevo estudio para la localización de estas vías para respetar los jardines del camino por donde se proyecta que pasen. | El Ayuntamiento recomienda que sea presentado completo el proyecto. |
| 1910 | 15 de abril, la Secretaría de Gobernación informa que se le otorgó a la compañía de Tranvías de México concesión para construir la línea de conexión con la línea del Ferrocarril Interoceánico, en San Lázaro y la de electrificación del escape entre dicha conexión y la planta de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S. A. | El dictamen ya está dado desde el informe. | Los detalles de esta concesión se pueden consultar en la Memoria Municipal de 1909, Capítulo XVIII, p.258 y XX, en él se señala que la opinión del Ayuntamiento fue favorable el 26 de octubre. |
| 1910 | La compañía de Tranvías Eléctricos solicita se apruebe el plano de la curva en la esquina de las calles 2ª de Ramón Guzmán y 4ª de las Artes. | La segunda Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos dictamina que es de aprobarse que se construyan las dos curvas que se indican el plano presentado por la compañía. Aprobados los planos se fijaron las siguientes condiciones: - Que las curvas proyectadas se sujeten a los niveles que indique la Dirección General de Obras. - Que la compañía consolide con concreto armado sobre durmientes de acero dichas vías con la inspección de la Dirección General de Obras Públicas. - La Compañía repondrá por su cuenta y con igual clase de material el pavimento que destruya con motivo de esta instalación. | El 22 de octubre la Secretaría de Gobernación acordó que se aprobaran los planos. |

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| g) Ferrocarriles 1910 | | | |
|------------------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1910 | 3 de mayo, la Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud de la compañía de Tranvías para la aprobación del plano que detalla la línea que solicita en la esquina del Puente de Mariscala y avenida de los Hombres Ilustres. | El 31 de mayo el Ayuntamiento dictamina que es de accederse a la concesión que solicita esa compañía. El 22 de octubre es aprobado, por la Secretaría de Comunicaciones el plano presentado. Así también se le imponen las siguientes condiciones: - La compañía se sujetará a los niveles que marque la Dirección General de Obras Públicas. - Que la compañía consolide con cemento armado sobre durmientes de acero la curva con la vigilancia de la Dirección General de Obras Públicas. - La compañía repondrá por su cuenta, con la misma calidad de material, el pavimento que haya necesidad de romper al construir la nueva curva. | En el plano, la compañía asumió la obligación de levantar la doble vía que tiene ésta en el costado norte de la Alameda. |
| 1910 | 19 de mayo, la Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la compañía de Tranvías para establecer una curva en la esquina de la 2ª calle de la Santísima y del Banco de la Santísima. | El 28 de junio el Ayuntamiento dictamina que es de aprobarse los planos presentados por la compañía solicitante, con las siguientes condiciones: - Dicha curva debe considerarse provisional. - Las vías se levantarán cuando la autoridad lo juzgue conveniente. - La compañía se sujetará a los niveles que establezca la Dirección General de Obras Públicas. - Los trabajos se consolidarán con cemento armado con durmientes de acero bajo la supervisión de la Dirección General de Obras Públicas. - La compañía repondrá con material de la misma calidad el pavimento que destruya con motivo de la obra. | El Ayuntamiento hace énfasis a la Secretaría de Comunicaciones, para que en próximas solicitudes, se obligue a los interesados a que expongan el objeto que se proponen en relación con el interés público. |
| 1910 | 20 de mayo, la Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud de la compañía de Tranvías para establecer vías férreas en las calles 7ª y 8ª de Cuauhtemotzín y curva en la del Puente de San Antonio Abad. | El 7 de junio el Ayuntamiento dictamina la autorización de los planos presentados por la compañía solicitante, con las siguientes condiciones: - Que la compañía se sujete a los niveles determinados por la Secretaría de Obras. - La compañía deberá consolidar las líneas con cemento armado sobre durmientes de acero y bajo la inspección de la Dirección General de Obras Públicas. - La compañía repondrá con material de la misma calidad el pavimento que destruya con motivo de la obra. | En el informe solicitado por la Secretaría de Gobernación, pidió la aprobación de los planos. |

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| g) Ferrocarriles 1910 | | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1910 | 5 de Julio, la Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la compañía de Tranvías para establecer curvas en mejora del servicio en la línea de Niño Perdido y Penitenciaría. | El 19 de julio el Ayuntamiento dictamina que se autorice el plano que presentó la compañía solicitante para mejorar el servicio de la línea mencionada con la obligación de: - Que se informe en detalle de la explotación de la nueva línea en sus relaciones con el público. - Que la compañía se sujete a los niveles determinados por la Secretaría de Obras. - La compañía repondrá con material de la misma calidad el pavimento que destruya con motivo de la obra. - Que la línea no atraviese las tapas de los pozos de lámpara y de visita del saneamiento. - La compañía deberá consolidar las líneas con cemento armado sobre durmientes de acero y bajo la inspección de la Dirección General de Obras Públicas. | |
| 1910 | 24 de septiembre, la Secretaría de Gobernación pide informes sobre la solicitud de la compañía de Tranvías para establecer la continuación de la doble vía entre el Rancho de la Hormiga y la calzada de la Fundición Nacional. | El 27 de septiembre el Ayuntamiento dictamina que se autorice el plano que presentó la compañía solicitante con el objeto de mejorar el tráfico en esa zona. | El 4 de octubre la Secretaría de Gobernación recibe el informe del Ayuntamiento. |
| 1910 | 8 de noviembre, la Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud de la compañía de Tranvías de México para iniciar trabajos de construcción de vías para completar el circuito denominado "Hospital General". | El 6 de diciembre el Ayuntamiento dictamina que no hay inconveniente en completar el circuito por parte de la compañía. Se autoriza suspender en parte el tráfico de esa línea y la otra mantenerlo hasta que se disponga de otra vía. | Para la construcción de la vía que completaría ese circuito, se solicitó retirar una vía angosta de la línea de tracción sangre ubicada en las calles de Regina. |
| 1910 | 21 de diciembre, la Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud de la compañía de Tranvías de México para levantar dos tramos de doble vía en la calle de Lecumberri sustituyéndolos con vía simple. | No hay más dato que el que dice haberse mandado a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, Teléfonos y Telégrafos, recomendándole su pronto despacho. | |
| 1910 | 24 de diciembre, la Secretaría de Gobernación pide informes respecto de la solicitud de la compañía de Tranvías de México para la construcción de la 2ª vía de Jamaica hacia el sur hasta Iztacalco. | No hay dictamen solamente se pasa a la primera Comisión de Ferrocarriles, Teléfonos y Telégrafos, Teléfonos y Telégrafos, recomendándole su pronto despacho. | |

ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| h) Ferrocarriles urbanos | | | |
|--------------------------|---|--|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.- Solicita levantar una doble vía en las calles de Lecumberri y sustituirlas por una sola vía. | El 3 de enero, el Ayuntamiento dictamina que no hay inconveniente que se permita a la compañía levantar el tramo de doble vía, con las siguientes condiciones: - En la nueva construcción la compañía se sujetará a los niveles que determine la Dirección General de Obras Públicas. - Que la compañía reponga por su cuenta y con la misma calidad de material el pavimento que se destruya a causa de estos trabajos. | |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.-Solicitud para levantar la vía angosta de tracción de sangre, llamada Isla de Venegas, referido al circuito denominado Hospital General. | El Ayuntamiento insistió en que una parte de esa vía debía mantenerse en operación sobre todo en la parte de la línea que conduce a la Isla Venegas. | No hay dato en el que se precise la autorización correspondiente. |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.-Solicitud para que se apruebe el plano de la curva de conexión del lado sureste de la Plaza de la Constitución. | El 21 de febrero el Ayuntamiento dictaminó que no es de autorizarse esa nueva curva de conexión que solicita aquella compañía. Tal decisión se consideró pertinente en cuanto no se tuviera una revisión pormenorizada de todas las líneas que penetran a la Plaza de la Constitución. | La negativa de la resolución fue hecha saber a la compañía por conducto de la Secretaría de Comunicaciones. |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.-Solicitud para establecer una línea de liga y curva de conexión con la vía de Tizapán. | El 7 de febrero el Ayuntamiento dictaminó que es de aprobarse el plano presentado por la compañía solicitante. | No hay mayores datos sobre el asunto excepto que la Secretaría recibió el informe del Ayuntamiento. |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.-Solicitud de autorización para construir una nueva línea desde el punto del Puente de Jamaica hasta Iztapalapa. | El 17 de marzo el Ayuntamiento dictaminó que la compañía solicitante pueda construir una nueva línea en los términos que establece su curso del 23 de noviembre de 1910. | |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.-Solicitud de aprobación de plano para construir una curva para conectar la vía que conduce a la Piedad y la de bajada de la línea de San Angel. | El 14 de marzo el Ayuntamiento dictamina que no hay inconveniente en autorizar la curva a la compañía solicitante, siempre que: - Se establezca una parada forzada en el lugar que en el plano se ve una inflexión de la banqueta de espera para los trenes de bajada de San Angel a México y que dicha banqueta se amplíe en el extremo opuesto a dicha curva. | Finalmente el 30 de mayo la Secretaría de Comunicaciones autoriza hacer la curva. |
| 1911 | Compañía de Tranvías de México.-Solicitud para la aprobación del plano para construir el ramal desde la línea de la Piedad al Depósito de Arena del Sr. T. Menzer. | El 7 de marzo el Ayuntamiento dictamina no aprobar el plano presentado por la compañía solicitante ni la construcción del ramal. | De acuerdo con el dictamen que presentó el Ayuntamiento y el Consejo Superior de Gobierno, la Secretaría de Gobernación no autoriza la obra solicitada. |



ANEXO N° 6
 Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| h) Ferrocarriles urbanos | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1911 | Ferrocarriles Nacionales de México.- Solicitud para establecer una vía en el Km. 6° 376.40 del Ferrocarril Industrial para conectar éste con la línea de Tranvías de México en la colonia del Rastro. | El 7 de marzo el Ayuntamiento dictamina que se apruebe el plano y perfil de la compañía solicitante, con la reserva siguiente: - Que se trate de un servicio público y debiendo subsistir la vía sólo por el tiempo que la autoridad lo juzgue conveniente. - Será por cuenta de la compañía la reparación y conservación de los pavimentos que comprenda cualquiera que sea su clase. | La Secretaría de Gobernación recibe este informe el 14 de marzo. |
| 1911 | Ferrocarriles Nacionales de México.- Solicitud para que se le autorice hacer un empalme para la construcción de una espuela que solicita el Sr. J. Armendariz en el Km. 250 del Ferrocarril de Cintura. | El 28 de abril el Ayuntamiento dictamina que se puede autorizar la obra solicitada, siempre que se cumpla con el diseño del plano presentado. | La Secretaría de Gobernación queda enterada del informe el 2 de abril. |
| 1911 | Ferrocarriles Nacionales de México.- Solicitud para que se apruebe el plano de la espuela del Ferrocarril de Cintura para la casa de la Viuda e hijos de M. V. Vidal, en San Lázaro. | El 4 de abril el Ayuntamiento dictamina que se permita a la compañía solicitante la construcción mencionada, con las condiciones que señala la Secretaría de Comunicaciones: - Serán colocados contrarrieles en el crucero. - Se hará un empedrado en la entrevía y a un metro de cada lado de los rieles para facilitar el paso a nivel. - Se sustituirá el pavimento por otro de igual clase al que la Dirección General de Obras Públicas emplee en la pavimentación. | El 8 de mayo la Secretaría de Comunicaciones aprobó el plano respectivo. |
| 1911 | Ferrocarriles Nacionales de México.- Solicitud para que se apruebe el plano que marca la modificación que pretende en la localización de líneas férreas al costado sur de la Plaza de la Constitución. | El 16 de mayo el ayuntamiento dictamina que es de autorizarse a la compañía solicitante la modificación de localización del sistema de vías al lado sur de la Plaza de la Constitución. El Ayuntamiento vería con gusto que se redujera el número de vías allí existentes y esto se tradujera en evitar accidentes. Por tanto, es de autorizarse el plano presentado con excepción de los andenes que no se mencionan en la solicitud y si se encuentran en éste, con las condiciones que hace saber el Consejo Superior de Gobierno: - Al hacer las modificaciones se sujete la compañía a los niveles que designe la Dirección General de Obras Públicas. - Que consolide con concreto de cemento y sobre durmientes de acero las vías que propone modificar. | La Secretaría de Comunicaciones aprobó el plano de modificación excepto los andenes descritos en él. |
| 1911 | Tranvías Eléctricos.- Solicitud para ligar provisionalmente las líneas de Guadalupe en la avenida de Peralvillo (horario provisional mientras se hace el pavimento de asfalto en la Plaza de la Constitución). | El 20 de mayo la Secretaría de Comunicaciones aprobó el horario provisional que la compañía propone, entretanto se hace el pavimento de asfalto de la Plaza de la Constitución y la liga provisional. | |

ANEXO N° 6
Concesiones de ferrocarriles urbanos y suburbanos en la Ciudad de México 1903-1910

| h) Ferrocarriles urbanos | | | |
|--------------------------|--|---|---|
| Año | Solicitud | Términos | Observaciones |
| 1911 | Compañía de Tranvías.- Solicitud respecto a la aprobación del plano que marca las vías y conexiones que propone establecer en las calles 12ª y 13ª de Cuauhtemotzin, calzada de Balbuena y formar el circuito del Parque de Balbuena. | El 25 de julio el Ayuntamiento dictamina que es necesario que la compañía solicitante especifique cuáles serán las otras vías ya construidas que han de completar el circuito que trae en proyecto, así como el plan de explotación que lo ha de regir. | La Secretaría de Gobernación transcribe este dictamen a la de Comunicaciones el 14 de agosto. |
| 1911 | Tranvías de México.- Solicitud de la aprobación del plano para la modificación que se pretende en el tramo de la vía de las calles 3ª y 4ª de Roldán. | No hay dictamen al respecto solo se acordó que se pasara al Sr. Fernández Castelló comisionado suplente de Ferrocarriles. | Se trata de un plano que modificaba uno entregado anteriormente el 19 de agosto. El último plano indica la extensión del recorrido del circuito de Balbuena, así como la dirección e itinerario que seguirán los trenes de ese circuito y el precio del pasaje que será de seis centavos. |
| 1911 | Tranvías Eléctricos.- Solicita la aprobación del plano para levantar una nueva curva en la calle del Monte de Piedad y el Zócalo. | El 3 de octubre el Ayuntamiento dictamina que, bajo el punto de vista de tráfico y comodidad del público, es de aprobarse el plano presentado por la compañía solicitante, con la condición de que: - Ha de retirarse la vía férrea del centro de la calle, a fin de que queden dos vías en dicha calle. | Queda informada la Secretaría de Gobernación el 24 de octubre. |
| 1911 | Ferrocarriles Nacionales de México.- Solicitud de aprobación del plano que detalla el escape en el Km. 2-119 en el tramo de México a San Juan del Río para uso particular de la compañía Mexicana de Pavimentos de Asfalto y Construcciones. | El 3 de octubre el Ayuntamiento dictamina que es de aprobarse la conexión con sus líneas de escape para la compañía Mexicana de Pavimentos de Asfalto y Construcciones. | La Secretaría de Comunicaciones, el 7 de noviembre, aprueba el plano respectivo. |

Fuentes: a) *Memoria del Consejo Superior del Gobierno del Distrito Federal*, correspondiente al periodo del 1° de julio de 1903 al 31 de diciembre de 1904, Tomo I, México, 1906, Talleres de Tipografía, Encuadernación y Rayados de Pablo Rodríguez, pp.4-98.

b) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1905, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1909, Imprenta de Ignacio Escalante, Capítulo XX, pp.158-208.

c) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1906, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1909, Imprenta de Luis A. Aguilar, Capítulo XVIII, pp.177-235.

d) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1907, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1910, Imprenta de Ignacio Escalante, Capítulo XVI, pp. 183-224.

e) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1908, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1910, Imprenta dirigida por J. Aguilar Vera, Capítulo XIV, pp. 211-239.

f) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1909, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1910, Imprenta dirigida por J. Aguilar Vera, Capítulo XVIII, pp.229-270.

g) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1910, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1911, Imprenta dirigida por J. Aguilar Vera, Capítulo XIX, pp.227-251.

h) *Memoria del H. Ayuntamiento de México*, en 1911, formada por el Secretario Juan Bribiesca, México, 1913, Imprenta dirigida por J. Aguilar Vera, Capítulo XVII, pp.176-200.



ANEXO N° 7
Compañía de Tranvías de México S. A., en 1922
Líneas Urbanas en el Distrito Federal Tracción Eléctrica

| RUTA | ORIGEN-DESTINO | DISTANCIA (metros) | TIEMPO (minutos) | |
|---------------------------------|--|--------------------|------------------|--------|
| | | | IDA | VUELTA |
| Aviación | De la Plaza de la Constitución a la Escuela de Tiro | 2 240.08 | 15 | 15 |
| Colonia | De la Plaza de la Constitución a la colonia Santa María | 4 902.91 | 22 | 26 |
| Condesa-Jalapa | De la Plaza de la Constitución a la 5ª calle de Jalapa | 5 815.21 | 28 | 28 |
| Correo-Roma | De la Plaza de la Constitución a la esquina de Jalapa y Jalisco | 6 495.74 | 30 | 26 |
| Don Toribio | De la Plaza de Santiago Tlatelolco a la 4ª calle de Cuauhtemotzin | 3 098.74 | 16 | 16 |
| Guerrero | De la 4ª calle de Guerrero a la 8ª calle de Moneda | 4 957.54 | 28 | 26 |
| Hospital General | De la Plaza de la Constitución al Hospital General | 4 470.32 | 22 | 18 |
| Juárez | Punto de partida y terminal: Lucerna y Bucareli | 8 361.48 | Circuito 40 | |
| Martínez de la Torre | De la Plaza de la Constitución a la 8ª calle de Zarco | 2 846.55 | 15 | 15 |
| Penitenciaría | De la 1ª calle de Dr. Lavista a la Penitenciaría | 5 470.42 | 28 | 28 |
| Peralvillo-Insurgentes | De la Avenida Oaxaca e Insurgentes a Peralvillo | 6 118.05 | 33 | 32 |
| Rastro-Viga | De la Viga al Rastro | 6 295.96 | 33 | 35 |
| Roma vía Oaxaca | De la Plaza de la Constitución a la esquina de las avenidas Jalapa y Jalisco | 5 997.28 | 28 | 24 |
| Roma vía Piedad | De la Plaza de la Constitución a la esquina de las avenidas Jalapa y Jalisco | 4 897.33 | 26 | 26 |
| Santa María-Alameda | De la Plaza de la Constitución a la 7ª calle de las Flores | 4 150.27 | 21 | 21 |
| Santa María-La Rosa | De la Alameda a la 8ª calle de la Rosa y 6ª calle de Fresno | 4 831.50 | 24 | 24 |
| San Rafael vía Hombres Ilustres | De la Plaza de la Constitución a la calle de Lorenzana | 4 784.85 | 24 | 21 |
| Santa María Roma vía Bucareli | De la 7ª calle de las Flores a la esquina de avenida Jalapa y Jalisco | 4 379.74 | 24 | 24 |
| San Rafael vía Insurgentes | De la Plaza de la Constitución a la 1ª calle de Manuel María Contreras | 4 559.75 | 25 | 19 |
| Zaragoza | De la Plaza de la Constitución a la 2ª calle de Mercado | 2 989.20 | 15 | 15 |

Tarifa: 10 centavos; por planilla 6 viajes por 50 centavos.

Líneas Urbanas de Tracción Sangre

| RUTA | ORIGEN-DESTINO | DISTANCIA (metros) | TIEMPO (minutos) | |
|---------|---|--------------------|------------------|--------|
| | | | IDA | VUELTA |
| Granada | De la esquina de las calles del Carmen y Guatemala a la 3ª calle de Granada | 2 529.50 | 30 | 37 |

Datos ordenados a partir de la fuente: Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México, Departamento de Publicidad. Talleres Tipográficos de la Compañía, México, D. F., 1922.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 7
Compañía de Tranvías de México S. A., en 1922
Líneas Foráneas e Interurbanas de Tracción Eléctrica

| RUTA | ORIGEN-DESTINO | DISTANCIA (metros) | TIEMPO (minutos) | |
|-----------------------------------|---|--------------------|------------------|--------|
| | | | IDA | VUELTA |
| Azcapotzalco | De la Plaza de la Constitución a Coacuilco (Los Reyes) | 10 130.4 | 42 | 38 |
| Colonia del Valle | De la Plaza de la Constitución a la estación de Mixcoac | 11 746.74 | 45 | 45 |
| Coyoacán (servicio rápido) | De la Plaza de la Constitución a San Jacinto | 14 881.0 | 50 | 48 |
| Dolores | Del camino de Dolores al Panteón de Dolores | 3 964.0 | 15 | 15 |
| Guadalupe | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de Hidalgo | 6 392.0 | 36 | 34 |
| Iztapalapa | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de Iztaapalapa | 12 455.0 | 50 | 50 |
| La Venta (Desierto de los Leones) | De la Plaza de Cartagena (Tacubaya) a la Venta | 17 712.0 | 60 | 60 |
| Mixcoac (servicio rápido) | De la Plaza de la Constitución a la Estación Mixcoac | 10 936.0 | 40 | 40 |
| Mixcoac-Correo (servicio rápido) | De la avenida Aquiles Serdán (antes Mariscal) a la estación Mixcoac | 10 661.0 | 35 | 30 |
| Panteón Español | De la 1ª calle de Colón (Tacuba) al Panteón Español | 1 645.50 | 12 | 12 |
| Peñón | De la Plaza de la Constitución al Peñón | 6 442.0 | 30 | 30 |
| Piedad | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de la Piedad | 5 633.0 | 30 | 30 |
| San Ángel (vía Chapultepec) | De la Plaza de la Constitución a la estación San Ángel | 14 506.0 | 48 | 47 |
| San Ángel (servicio rápido) | De la Plaza de la Constitución a la estación San Ángel | 14 506.0 | 30 | 30 |
| San Ángel (servicio rápido) | De la 2ª calle de Gante a la estación San Ángel | 13 481.0 | 30 | 30 |
| San Ángel Inn (Altavista) | De la Plaza de San Ángel a San Ángel Inn | 880.0 | 10 | 10 |
| Tacuba | De la Plaza de la Constitución a la calle de Totoquihuatzin | 7 161.0 | 30 | 30 |
| Tacuba | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de Cartagena | 7 811.0 | 30 | 30 |
| Tacuba (servicio rápido) | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de Cartagena | 7 811.0 | 20 | 20 |
| Tizapán | De la Plaza de la Merced a la estación de Tizapán | 16 855.0 | 60 | 60 |
| Tlalpan | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de Tlalpan | 17 712.0 | 40 | 40 |
| Tlalpan (servicio rápido) | De la Plaza de la Constitución a la Plaza de Tlalpan | 17 712.0 | 30 | 30 |
| Tulyehualco | De la estación Xochimilco a Tulyehualco | 11 522.0 | 30 | 30 |
| Xochimilco | De la Plaza de la Constitución a la Alameda Juárez | 23 450.0 | 60 | 60 |

Tarifa: primera de 15 a 40 centavos; segunda de 10 a 25 centavos.

Líneas Foráneas e Interurbanas de Tracción Sangre

| | | | | |
|----------------------------|---|---------|----|----|
| Azcapotzalco-Tlalnepanitla | De la 1ª calle de Aquiles Serdán (Azcapotzalco) a Tlalnepanitla | 8 433.0 | 60 | 60 |
| Tlalpan-San Fernando | De la estación terminal de Tlalpan a San Fernando | 1 060.0 | 25 | 15 |

Datos ordenados a partir de la fuente: Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México, Departamento de Publicidad. Talleres Tipográficos de la Compañía, México, D. F., 1922.



FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Xochimilco.- Subida | | | |
|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Ladrillera | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Churubusco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | Taxqueña | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | San Antonio Coapa | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Plaza de la Constitución | Huipulco | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Plaza de la Constitución | Tepepan | \$ 0.45 | \$ 0.25 |
| Plaza de la Constitución | Xochimilco | \$ 0.50 | \$ 0.30 |
| Hospicio | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Taxqueña | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Hospicio | San Antonio Coapa | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Hospicio | Huipulco | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Hospicio | Tepepan | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Hospicio | Xochimilco | \$ 0.45 | \$ 0.25 |
| Ladrillera | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Taxqueña | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | San Antonio Coapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Huipulco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

729

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Xochimilco.- Subida | | | |
|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Ladrillera | Tepepan | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Ladrillera | Xochimilco | \$ 0.40 | \$ 0.20 |
| Churubusco | Taxqueña | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | San Antonio Coapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Huipulco | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Tepepan | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Churubusco | Xochimilco | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| San Antonio Coapa | Huipulco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Antonio Coapa | Tepepan | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| San Antonio Coapa | Xochimilco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Huipulco | Tepepan | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Huipulco | Xochimilco | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Tepepan | Xochimilco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Xochimilco.- Bajada | | | |
|------------------------------|----------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Xochimilco | Tepepan | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Xochimilco | Huipulco | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

730

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Xochimilco.- Bajada | | | |
|------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Xochimilco | San Antonio Coapa | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Xochimilco | Churubusco | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Xochimilco | Ladrillera | \$ 0.40 | \$ 0.20 |
| Xochimilco | Hospicio | \$ 0.45 | \$ 0.25 |
| Xochimilco | Plaza de la Constitución | \$ 0.50 | \$ 0.30 |
| Tepepan | Huipulco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tepepan | San Antonio Coapa | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Tepepan | Churubusco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Tepepan | Ladrillera | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Tepepan | Hospicio | \$ 0.35 | \$ 0.25 |
| Tepepan | Plaza de la Constitución | \$ 0.45 | \$ 0.25 |
| Huipulco | San Antonio Coapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Huipulco | Churubusco | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Huipulco | Ladrillera | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Huipulco | Hospicio | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Huipulco | Plaza de la Constitución | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| San Antonio Coapa | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Antonio Coapa | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

731

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Xochimilco.- Bajada | | | |
|------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| San Antonio Coapa | Hospicio | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Antonio Coapa | Plaza de la Constitución | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Churubusco | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Ladrillera | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Línea de Tlalpan.- Subida | | | |
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Ladrillera | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Churubusco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | Taxqueña | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | San Antonio Coapa | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Plaza de la Constitución | Huipulco | \$ 0.35 | \$ 0.20 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

732

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Tlalpan.- Subida | | | |
|---------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Tlalpan | \$ 0.40 | \$ 0.25 |
| Hospicio | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Taxqueña | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Hospicio | San Antonio Coapa | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Hospicio | Huipulco | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Hospicio | Tlalpan | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Ladrillera | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Taxqueña | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | San Antonio Coapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Huipulco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Ladrillera | Tlalpan | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Churubusco | Taxqueña | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | San Antonio Coapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Huipulco | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Tlalpan | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| San Antonio Coapa | Huipulco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Antonio Coapa | Tlalpan | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

733

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Tlalpan.- Bajada | | | |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tlalpan | San Antonio Coapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tlalpan | Churubusco | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Tlalpan | Ladrillera | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Tlalpan | Hospicio | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Tlalpan | Plaza de la Constitución | \$ 0.40 | \$ 0.25 |
| San Antonio Coapa | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Antonio Coapa | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Antonio Coapa | Hospicio | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Antonio Coapa | Plaza de la Constitución | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Churubusco | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Ladrillera | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

734

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Coyoacán.- Subida | | | |
|----------------------------|------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Ladrillera | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Churubusco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | Coyoacán | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | San Ángel | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Hospicio | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Coyoacán | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Hospicio | San Ángel | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Ladrillera | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Coyoacán | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | San Ángel | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Churubusco | Coyoacán | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | San Ángel | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Coyoacán | San Ángel | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

735

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Coyoacán.- Bajada | | | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| San Ángel | Coyoacán | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Ángel | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Ángel | Ladrillera | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| San Ángel | Hospicio | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| San Ángel | Plaza de la Constitución | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Coyoacán | Churubusco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Coyoacán | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Coyoacán | Hospicio | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Coyoacán | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Churubusco | Ladrillera | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Churubusco | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Ladrillera | Hospicio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Ladrillera | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Hospicio | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

736

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Tizapán.- Subida | | | |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Merced | Crucero Piedad | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Merced | Calle Independencia, Tacubaya | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Merced | Calle 24, San Pedro | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Merced | Mixcoac | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Merced | Plaza Carmen, San Ángel | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Merced | Tizapán | \$ 0.40 | \$ 0.20 |
| Estación Primavera | Calle 24, San Pedro | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Estación Primavera | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Estación Primavera | Plaza Carmen, San Ángel | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Estación Primavera | Tizapán | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Pedro, Calle 24 | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Pedro, Calle 24 | Plaza Carmen, San Ángel | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Pedro, Calle 24 | Tizapán | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | Plaza Carmen, San Ángel | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | Tizapán | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza Carmen, San Ángel | Tizapán | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

737

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Tizapán.- Bajada | | | |
|---------------------------|------------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tizapán | Plaza Carmen, San Ángel | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tizapán | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tizapán | San Pedro, Calle 24 | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Tizapán | Estación Primavera, Tacubaya | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Tizapán | Merced | \$ 0.40 | \$ 0.20 |
| Plaza Carmen, San Ángel | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza Carmen, San Ángel | San Pedro, Calle 24 | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza Carmen, San Ángel | Estación Primavera, Tacubaya | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Plaza Carmen, San Ángel | Merced | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Mixcoac | San Pedro, Calle 24 | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | Estación Primavera, Tacubaya | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | Merced | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Pedro, Calle 24 | Tacubaya (Primavera) | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Pedro, Calle 24 | Merced | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Primavera, Tacubaya | Merced | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

738

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Piedad.- Subida | | | |
|--------------------------|---------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Piedad | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Piedad.-Bajada | | | |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Piedad | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea Colonia del Valle.-Subida | | | |
|---------------------------------|-----------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Avenida Jalisco | \$ 0.15 | - |
| Plaza de la Constitución | Río Piedad | \$ 0.20 | - |
| Plaza de la Constitución | Mixcoac | \$ 0.25 | - |
| Avenida Jalisco | Río Piedad | \$ 0.15 | - |
| Avenida Jalisco | Mixcoac | \$ 0.20 | - |
| Río Piedad | Mixcoac | \$ 0.15 | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

739

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea Colonia del Valle.- Bajada | | | |
|----------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Mixcoac | Río Piedad | \$ 0.15 | - |
| Mixcoac | Avenida Jalisco | \$ 0.20 | - |
| Mixcoac | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | - |
| Río Piedad | Avenida Jalisco | \$ 0.15 | - |
| Río Piedad | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | - |
| Avenida Jalisco | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | - |

| Línea de Mixcoac.- Subida | | | |
|---------------------------|-----------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Tacubaya | \$ 0.20 | - |
| Plaza de la Constitución | San Pedro | \$ 0.25 | - |
| Plaza de la Constitución | Mixcoac | \$ 0.05 | - |
| Tacubaya | San Pedro | \$ 0.15 | - |
| Tacubaya | Mixcoac | \$ 0.15 | - |
| San Pedro | Mixcoac | \$ 0.15 | - |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

740

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Mixcoac.- Bajada | | | |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Mixcoac | San Pedro | \$ 0.15 | - |
| Mixcoac | Tacubaya | \$ 0.15 | - |
| Mixcoac | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | - |
| San Pedro | Tacubaya | \$ 0.15 | - |
| San Pedro | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | - |
| Tacubaya | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | - |

| Línea de San Ángel.- Subida | | | |
|-----------------------------|----------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Chapultepec | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Tacubaya | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | San Pedro | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | Mixcoac | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | Plaza de San Jacinto | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Chapultepec | Tacubaya | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Chapultepec | San Pedro | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Chapultepec | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

741

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

| Línea de San Ángel.- Subida | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Chapultepec | San Ángel Plaza San Jacinto | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Alameda de Tacubaya | San Pedro | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Alameda de Tacubaya | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Alameda de Tacubaya | San Ángel Plaza San Jacinto | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| San Pedro | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Pedro | San Ángel Plaza San Jacinto | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | San Ángel Plaza San Jacinto | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de San Ángel.- Bajada | | | |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| San Ángel Plaza San Jacinto | Mixcoac | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Ángel Plaza San Jacinto | San Pedro | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Ángel Plaza San Jacinto | Alameda Tacubaya | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| San Ángel Plaza San Jacinto | Chapultepec | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Ángel Plaza San Jacinto | Plaza de la Constitución | \$ 0.35 | \$ 0.20 |
| Mixcoac | San Pedro | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | Alameda Tacubaya | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

742

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de San Ángel.- Bajada | | | |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Mixcoac | Chapultepec | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mixcoac | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Pedro | Alameda Tacubaya | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Pedro | Chapultepec | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Pedro | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Tacubaya | Chapultepec | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tacubaya | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Chapultepec | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Dolores.- Subida | | | |
|---------------------------|--------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Cambio de Dolores | Panteón de Dolores | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Dolores.- Bajada | | | |
|---------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Panteón de Dolores | Cambio de Dolores | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Tacubaya.- Subida | | | |
|----------------------------|-------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Chapultepec | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Tacubaya | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Chapultepec | Tacubaya | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Tacubaya.- Bajada | | | |
|----------------------------|-------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Mercado de Tacubaya | Chapultepec | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mercado de Tacubaya | Tacubaya | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Chapultepec | Tacubaya | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Santa Fe.- Subida | | | |
|----------------------------|----------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tacubaya Cartagena | Belén | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tacubaya Cartagena | Santa Fe | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

744

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Santa Fe.-Bajada | | | |
|---------------------------|--------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Santa Fe | Belén | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Santa Fe | Tacubaya Cartagena | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

| Línea del Peñón.- Subida | | | |
|--------------------------|---------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Peñón | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea del Peñón.- Bajada | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Peñón | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Guadalupe.- Subida | | | |
|-----------------------------|-----------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Guadalupe | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

745

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cia. Tranvías de México 1920

| Línea de Guadalupe.- Bajada | | | |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Guadalupe | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

| Línea de Iztapalapa.- Subida | | | |
|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Puente de Jamaica | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Iztacalco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Plaza de la Constitución | Mexicaltzingo | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Plaza de la Constitución | Iztapalapa | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Puente de Jamaica | Iztacalco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Puente de Jamaica | Mexicaltzingo | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Puente de Jamaica | Iztapalapa | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Iztacalco | Mexicaltzingo | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Iztacalco | Iztapalapa | \$ 0.20 | \$ 0.05 |
| Mexicaltzingo | Iztapalapa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

746

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Iztapalapa.- Bajada | | | |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Iztapalapa | Mexicaltzingo | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Iztapalapa | Iztacalco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Iztapalapa | Puente de Jamaica | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Iztapalapa | Plaza de la Constitución | \$ 0.30 | \$ 0.15 |
| Mexicaltzingo | Iztacalco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mexicaltzingo | Puente de Jamaica | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Mexicaltzingo | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Iztacalco | Puente de Jamaica | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Iztacalco | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Puente de Jamaica | Plaza de la Constitución | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Línea de Azcapotzalco.- Subida | | | |
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Tacuba | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

747

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

| Línea de Iztapalapa.- Bajada | | | |
|------------------------------|-----------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Los Reyes | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Merced de las Huertas | Tacuba | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Merced de las Huertas | Los Reyes | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tacuba | Los Reyes | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Azcapotzalco.- Bajada | | | |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Los Reyes | Tacuba | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Los Reyes | Merced de las Huertas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Los Reyes | Plaza de la Constitución | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Tacuba | Merced de las Huertas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tacuba | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Tacuba.- Subida | | | |
|--------------------------|---------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Plaza de la Constitución | Tacuba | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Merced de las Huertas | Tacuba | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Tacuba.- Bajada | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tacuba | Merced de las Huertas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tacuba | Plaza de la Constitución | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

| Línea del Panteón Español.- Subida | | | |
|------------------------------------|-----------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tacuba | Panteón Español | \$ 0.15 | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

749

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

| Línea del Panteón Español.- Bajada | | | |
|------------------------------------|---------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Panteón Español | Tacuba | \$ 0.15 | |

| Línea de Tlalnepantla.- Subida | | | |
|--------------------------------|-----------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Azcapotzalco | Puente de Vigas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Azcapotzalco | Tlanepantla | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Puente de Vigas | Tlanepantla | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Tlalnepantla.- Bajada | | | |
|--------------------------------|-----------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tlalnepantla | Puente de Vigas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tlalnepantla | Azcapotzalco | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Puente de Vigas | Azcapotzalco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

750

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea a Fábrica de Municiones y Artificios.- Subida | | | |
|---|------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tacubaya | Artificios | \$ 0.15 | |
| Línea a Fábrica de Municiones y Artificios.- Bajada | | | |
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Artificios | Tacubaya | \$ 0.15 | |
| Línea de Altavista.- Subida | | | |
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| San Ángel | Altavista | \$ 0.15 | |
| Línea de Altavista.- Bajada | | | |
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Altavista | San Ángel | \$ 0.15 | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

751

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cia. Tranvías de México 1920

| Línea de Toluca (sección de la Venta).- Subida | | | |
|--|------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Santa Fe | Santa Rosa | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Santa Fe | Cuajimalpa | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Santa Fe | La Venta | \$ 0.35 | \$ 0.25 |
| Santa Rosa | Cuajimalpa | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Santa Rosa | La Venta | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Cuajimalpa | La Venta | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Toluca (sección de la Venta).- Bajada | | | |
|--|------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| La Venta | Cuajimalpa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| La Venta | Santa Rosa | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| La Venta | Santa Fe | \$ 0.35 | \$ 0.25 |
| Cuajimalpa | Cuajimalpa | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Cuajimalpa | Santa Fe | \$ 0.30 | \$ 0.20 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

752

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Toluca (sección de la Venta).- Bajada | | | |
|--|----------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Santa Rosa | Santa Fe | \$ 0.20 | \$ 0.15 |

| Línea de Puebla (sección de Tulyehualco).- Subida | | | |
|---|--------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Xochimilco | Nativitas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Xochimilco | Santa Cruz | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Xochimilco | San Gregorio | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Xochimilco | San Luis | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Xochimilco | Tulyehualco | \$ 0.35 | \$ 0.25 |
| Nativitas | Santa Cruz | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Nativitas | San Gregorio | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Nativitas | San Luis | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Nativitas | Tulyehualco | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Santa Cruz | San Gregorio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

753

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Puebla (sección de Tulyehualco).- Subida | | | |
|---|-------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Santa Cruz | San Luis | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Santa Cruz | Tulyehualco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Gregorio | San Luis | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Gregorio | Tulyehualco | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| San Luis | Tulyehualco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Línea de Puebla (sección de Tulyehualco).- Bajada | | | |
|---|--------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| Tulyehualco | San Luis | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Tulyehualco | San Gregorio | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Tulyehualco | Santa Cruz | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Tulyehualco | Nativitas | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| Tulyehualco | Xochimilco | \$ 0.35 | \$ 0.25 |
| San Luis | San Gregorio | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

754

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Línea de Puebla (sección de Tulyehualco).- Bajada | | | |
|---|------------|--------------------------------------|---|
| Origen | Destino | Costo del viaje en: Primera Clase | Costo del viaje en: Segunda Clase |
| San Luis | Santa Cruz | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| San Luis | Nativitas | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| San Luis | Xochimilco | \$ 0.30 | \$ 0.20 |
| San Gregorio | Santa Cruz | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| San Gregorio | Nativitas | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| San Gregorio | Xochimilco | \$ 0.25 | \$ 0.15 |
| Santa Cruz | Nativitas | \$ 0.15 | \$ 0.05 |
| Santa Cruz | Xochimilco | \$ 0.20 | \$ 0.15 |
| Nativitas | Xochimilco | \$ 0.15 | \$ 0.05 |

| Tarifa de Abonos | | |
|--------------------------|----------|---------|
| Líneas | Precios | |
| Tacubaya | \$ 8.50 | \$ 5.60 |
| Piedad | \$ 7.50 | \$ 4.70 |
| San Pedro | \$ 10.50 | \$ 8.10 |
| Mixcoac | \$ 11.25 | \$ 7.50 |
| San Ángel (Chapultepec) | \$ 13.25 | \$ 9.00 |
| San Ángel (Chapultepec) | \$ 12.25 | \$ 9.00 |
| Coyoacán | \$ 11.25 | \$ 7.50 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

755

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 8

Líneas de transporte de pasajeros de la Cía. Tranvías de México 1920

| Tarifa de Abonos | | |
|--|----------|----------|
| Líneas | Precios | |
| San Antonio | \$ 15.00 | \$ 8.50 |
| Tlalpan | \$ 18.00 | \$ 11.25 |
| Guadalupe | \$ 8.50 | \$ 5.60 |
| Tacuba | \$ 8.50 | \$ 5.60 |
| Azcapotzalco | \$ 11.25 | \$ 7.50 |
| Tlalnepantla | \$ 18.00 | \$ 11.25 |
| Tizapán | \$ 16.00 | \$ 12.20 |
| Xochimilco | \$ 21.00 | \$ 17.80 |
| Churubusco | \$ 10.50 | \$ 8.10 |
| Iztapalapa | \$ 11.25 | \$ 7.50 |
| Fuente: Diario Oficial, Secretaría de Gobernación, 26 de mayo de 1920. Tomo XV N° 16. | | |
| Nota: La tarifa vigente para fletes de carga en las líneas urbanas y suburbanas será aumentada en un 15% sobre las cuotas especificadas en ella por kilometrajes de transporte y clasificación de la carga respectiva. | | |
| Los pasajes en las líneas urbanas continuará sin alteración de conformidad con las cuotas establecidas hasta ahora. | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

756

ANEXO N° 9
Censo de Transporte 1940-1999

| Año | Modalidad | | | | | | Empresas censadas | Número de unidades | Pasajeros transportados (promedio anual) |
|------|------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|-------|-----------|-------------------|---|--|
| | Camión pasajeros | Automóviles de sitio | Tranvías-trolebuses-tren ligero | Alquiler (ruleteros) | Metro | Ruta fija | | | |
| 1940 | | | | | | | 68 | 2321 | 410 709 676 |
| 1940 | | | | | | | 150 | 175 | - |
| 1945 | | | | | | | 84 | 2994 | 725 553 194 |
| 1945 | | | | | | | 1 | 458 | 241 096 921 |
| 1945 | | | | | | | 23 | 194 | 2 080 421 |
| 1950 | | | | | | | 88 | 4603 | 1 716 627 850 |
| 1950 | | | | | | | 36 | 450 | 11 826 000 |
| 1955 | | | | | | | 114 | 7252 | 2 773 890 000 |
| 1955 | | | | | | | 39 | 566 | 15 964 840 |
| 1955 | | | | | | | 1 | 687 | 225 233 724 |
| 1961 | | | | | | | 155 | 7806 | 2 635 088 000 |
| 1961 | | | | | | | 618 | 1457 | 22 774 000 |
| 1961 | | | | | | | 1 | 327 tranvías; 195 trolebuses. | 162 895 000 |
| 1961 | | | | | | | 13 252 | 13 832 | 284 915 000 |
| 1966 | | | | | | | 163 | 8929 | 1 992 771 000 |
| 1966 | | | | | | | 520 | 4024 | 121 230 000 |
| 1966 | | | | | | | 13 675 | 13 675 | 463 806 000 |
| 1966 | | | | | | | 1 | 361 tranvías; 214 trolebuses | 220 675 000 |
| 1971 | | | | | | | 220 | 10 891 | 2 243 636 000 |
| 1971 | | | | | | | 117 | 11 105 | 267 621 000 |
| 1971 | | | | | | | 1 | 817 tranvías; 563 trolebuses ¹ | 184 474 000 |
| 1971 | | | | | | | 5420 | 5420 | 144 794 000 |

ANEXO N° 9
Censos de Transporte 1940-1999

| Año | Modalidad | | | | | | Empresas censadas | Número de unidades | Pasajeros transportados (promedio anual) |
|------|------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|-------|-----------|-------------------|----------------------------------|--|
| | Camión pasajeros | Automóviles de sitio | Tranvías-trolebuses-tren ligero | Alquiler (ruleteros) | Metro | Ruta fija | | | |
| 1971 | | | | | | | 1 | 504 ² | 141 609 000 |
| 1971 | | | | | | | 2530 | 2530 | 122 287 000 |
| 1976 | | | | | | | 82 | 7619 | 2 834 909 000 |
| 1976 | | | | | | | 151 | 9779 | 250 059 000 |
| 1976 | | | | | | | 1 | 255 tranvías; 551 trolebuses. | 240 476 000 |
| 1976 | | | | | | | 11 093 | 11 093 | 330 333 000 |
| 1976 | | | | | | | - | 537 | 551 300 000 |
| 1976 | | | | | | | 33 | 3 557 | 133 635 000 |
| 1981 | Ruta 100 | | | | | | 1 | 4 074 | - |
| 1981 | | | | | | | 166 | 16 300 | - |
| 1981 | | | | | | | 1 | 35 tranvías; 350 trolebuses. | 251 850 000 |
| 1981 | | | | | | | 20 887 | 20 887 | - |
| 1981 | | | | | | | - | 972 | 987 431 663 |
| 1981 | | | | | | | 86 | 15210 | - |
| 1986 | | | | | | | 1 | 879 | 186 424 000 |
| 1986 | | | | | | | 10 ³ | 7772 | 493 393 000 |
| 1986 | | | | | | | 1 | 1368 | 1 361 934 000 |
| 1988 | Ruta 100 | | | | | | 1 | 6836 | 2 010 700 000 |
| 1988 | | | | | | | 154 | 24 889 | - |
| 1988 | | | | | | | - | 27 017 | - |
| 1988 | | | | | | | 102 | 42 035 | 2 628 000 000 ⁴ |
| 1988 | | | | | | | 1 | 1 035 trolebuses; 17 tren ligero | 254 900 000 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

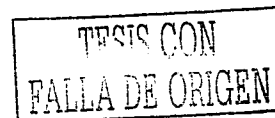
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
758

ANEXO N° 9
Censos de Transporte 1940-1999

| Año | Modalidad | | | | | | Empresas censadas | Número de unidades | Pasajeros transportados (promedio anual) |
|------|------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|-------|-----------|-------------------|---------------------------------|--|
| | Camión pasajeros | Automóviles de sitio | Tranvías-trolebuses-tren ligero | Alquiler (ruleteros) | Metro | Ruta fija | | | |
| 1989 | | | | | | | 1 | 819 | 254 901 102 |
| 1989 | | | | | | | 1 | 2016 | 1 476 000 000 |
| 1994 | Ruta 100 | | | | | | 1 | 4 030 | 921 700 000 |
| 1994 | | | | | | | 8 ⁵ | 5169 | 1 040 651 434 |
| 1994 | | | | | | | 165 | 27 076 | * |
| 1994 | | | | | | | 1 | 462 trolebuses; 17 tren ligero. | 124 400 000 |
| 1994 | | | | | | | - | 36 859 | * |
| 1994 | | | | | | | 1 | 2 478 | 1 422 600 000 |
| 1994 | | | | | | | 103 | 45 996 | * |
| 1998 | Articulados | | | | | | 1 | 88 | 29 632 000 |
| 1998 | Discapacitados | | | | | | 1 | 12 | 381 000 |
| 1998 | Consejo de Incautación | | | | | | 1 | 823 | 153 861 370 |
| 1999 | | | | | | | 243 | 19 086 | 441 516 161 |
| 1999 | | | | | | | 1 | 425 trolebuses; 16 tren ligero. | 121 180 100 |
| 1999 | | | | | | | - | 75 733 | - |
| 1999 | | | | | | | 1 | 2 502 | 1 344 036 372 |
| 1999 | | | | | | | 84 | 20 404 | 3 325 681 735 |
| 1999 | Empresas concesionadas | | | | | | 20 ⁶ | 2 694 | 461 887 860 |

Fuentes:

- Secretaría de Economía, Dirección General de Estadística, *Padrón de Transportes 1944*, México 1947.
- Secretaría de Economía, Dirección General de Estadística, *Tercer Censo de Transportes 1950*, México 1957.
- Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, *Cuarto Censo de Transportes 1955*, México, 1959.



ANEXO N° 9
Censos de Transporte 1940-1999

- Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, *Quinto Censo de Transportes 1961*, México, D. F., 1965.
 - Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, *Sexto Censo de Transportes 1966*, México, D. F., 1969.
 - Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística, *Séptimo Censo de Transportes 1971*, México, D. F., 1974.
 - Secretaría de Programación y Presupuesto, Coordinación General del Sistema Nacional de Información, Dirección General de Estadística, *Octavo Censo de Transportes y Comunicaciones 1976*, México 1979.
 - Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Noveno Censo de Transportes y Comunicaciones 1981*, México, 1981.
 - Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Obras y Servicios, Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, *Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal 1981*, México, D. F., junio de 1982.
 - Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Décimo Censo de Transportes y Comunicaciones. Censos Económicos de 1986*, México 1986.
 - Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Once Censo de Transportes y Comunicaciones. Censos Económicos de 1989*, México 1989.
 - Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1988*.
 - Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Doce Censo de Transportes y Comunicaciones. Censos Económicos de 1994*, México 1994.
 - Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1993-1994*, México, 1996.
 - Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1998-1999*, México, 1999.
 - Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, *Trece Censo de Transportes y Comunicaciones. Censos Económicos de 1999*, Tomo I, México, 2000.
- *El Censo de 1994 no incluyó el servicio de sitios, ruleteros y ruta fija (página 10).

1. De acuerdo con la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de diciembre de 1972, p. 51, se revelan otras cifras: 550 trolebuses y 250 tranvías que movían 380 mil y 230 mil personas por día, respectivamente. No es extraño este dato porque la empresa dio la cifra de los vehículos totales aun en estado inservible por no haber sido dado de baja contablemente, lo mismo sucede en el año de 1988.

2. El número de unidades está medido por carros existentes.

3. Las empresas consideradas en el Censo de 1986 comprende a las de servicios urbanos y suburbanos.
En el Censo referido no hay datos que den cuenta del estado relativo a sitios, ruleteros y ruta fija.

4. La cantidad anotada corresponde a la cifra total de sitios, ruleteros y de ruta fija, reportada en el *Anuario de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México de 1988*.

5. Las empresas consideradas en el Censo de 1994 comprende a las de prestación de servicios urbanos y suburbanos.

6. A la conclusión del proceso de transformación mediante la quiebra de Ruta 100, el Censo de Transporte de 1999 consideró 20 empresas, de las cuales, 16 se clasificaron en la categoría de transporte urbano; 3 en suburbano; y 1 para el servicio foráneo. INEGI. *XIII Censo de Transportes y Comunicaciones. Censos Económicos 1999*. Tomo I p. 248.

Nota: Los datos manejados en los censos de transporte por lo general no concuerdan con los datos que oficialmente publicaron otras instancias de gobierno del Distrito Federal lo que ha originado, como consecuencia que éstos no sean considerados como datos confiables. Elaboramos el cuadro para constatar lo que en el medio se da por hecho, sin embargo, en algunos casos como el de las empresas del Distrito Federal, los datos son cercanos a las de otras fuentes. En el caso de las empresas censadas no tenemos claridad sobre los criterios de selección pero contribuyen a esbozar tendencias.



FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
760

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| | Módulo 3 (Total) | 159 | 97421 | 187 | 83655 | 112 | 47870.7 | 106 | 40891 | 93 | 27113 | S/ | 28323.0 | S/ | 86011 | 89 | 73473 | 54 | 81388 |
| 31-B | Kochimilco - San Pablo - Izazaga | 22 | 97421 | 27 | 12079 | 16 | 8088.1 | 18 | 7010 | 18 | 658 | S/ | S/ | S/ | S/ | 9 | 11801 | 3 | 3411 |
| 33 | Kochimilco - M. Morelia | 20 | 12128 | 24 | 19737 | 4 | 2151.5 | | | | | | | | | | | | |
| 33A | Cine Sonora - Kochimilco | | | | | | | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 39 | Kochimilco - M. San Lázaro | 29 | 17606 | 37 | 16552 | | | | | | | | | | | | | | |
| 36A | M. San Lázaro - Sta. Ma. Nativitas | | | | | | | | | | | S/ | S/ | S/ | S/ | 17 | 21913 | 24 | 27288 |
| 36A | M. San Lázaro - Santa M. Nativitas | | | | | 24 | 12808.9 | 23 | 8957 | 28 | 5679 | | | | | | | | |
| 39B | Puerta Negra - Kochimilco | | | | | | | | | | | | S/ | S/ | | | | | |
| 56B | Chapultepec - Kochimilco | | | | | 16 | 5916.6 | 10 | 3894 | 12 | 2572 | S/ | S/ | S/ | S/ | 10 | 12890 | 9 | 10233 |
| 139 | M. Tzacuán - FOVISSSTE | 6 | 3813 | 7 | 3131 | | | | | | | | | | | | | | |
| 138A | M. Tzacuán - Carmen Serdán | 8 | 4895 | 8 | 4028 | | | | | | | | | | | | | | |
| 140 | M. Tzacuán - Kochimilco | 6 | 3521 | 8 | 3579 | 3 | 1813.8 | 2 | 779 | | | | | | | | | | |
| 140A | M. Tzacuán - Col. L.E.A. | 8 | 5478 | 8 | 3579 | 3 | 868.2 | 3 | 1168 | | | | | | | | | | |
| 144 | Kochimilco - San Pablo Oxtotepac | 15 | 8899 | 18 | 8052 | 16 | 4840.9 | 13 | 5063 | 12 | 3377 | S/ | S/ | S/ | S/ | | | | |
| 145 | Kochimilco - San Francisco Tlalapehuate | 7 | 4304 | 8 | 3579 | 3 | 868.2 | 4 | 1558 | 5 | 1047 | S/ | S/ | S/ | S/ | 6 | 7734 | 3 | 3411 |
| 145A | Santiago Tepecatapan - M. Universidad | 7 | 4304 | 6 | 2684 | 4 | 2151.5 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 145A | Santiago Tepecatapan - Izazaga | | | | | | | | | | | | S/ | S/ | 6 | 7734 | 8 | 8088 | |
| 146 | Kochimilco - Topilejo Km. 28 | 8 | 5478 | 8 | 3579 | 3 | 868.2 | 5 | 1947 | 4 | 1301 | S/ | S/ | S/ | S/ | 4 | 5156 | 3 | 3411 |
| 146A | Topilejo - E. Azteca | | | | | | | | | | | | S/ | S/ | | | | | |
| 147 | Kochimilco - San Bartolo | 4 | 2739 | 8 | 3579 | 8 | 2581.8 | 5 | 1947 | 4 | 1301 | S/ | S/ | S/ | S/ | 5 | 6445 | 4 | 4548 |
| S/n | San Andrés Totoltepec - M. Pino Suárez | | | | | | | | | 4 | 2860 | S/ | S/ | | | | | | |
| S/n | Topilejo - E. Azteca | | | | | | | | | 4 | 1488 | S/ | S/ | | | | | | |
| S/n | Santiago Tepecatapan - M. Pino Suárez | | | | | | | | | 4 | 2750 | S/ | S/ | | | | | | |
| 147A | Kochimilco - Santiago | 6 | 3813 | 7 | 3131 | 2 | 645.4 | 3 | 1168 | | | | | | | | | | |
| 147B | San Gregorio Atapulco - Kochimilco | | | S/ | S/ | 1 | 537.9 | 2 | 779 | | | | | | | | | | |
| 150 | Kochimilco - San Pedro Actopan | 4 | 2348 | 4 | 1789 | 5 | 1813.8 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 150A | San Pedro Actopan - San Bartolomé Xicmulco | | | | | 1 | 322.7 | 1 | 389 | | | | | | | | | | |
| 158 | M. Tzacuán - Zapotlán | 8 | 4895 | 8 | 3579 | 3 | 1813.8 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| | Módulo 8 (Total) | 84 | 126003 | 85 | 42488 | 128 | 58163.8 | 103 | 40112 | 118 | 36218 | S/ | 30407.0 | S/ | 88368 | 89 | 103120 | 64 | 72788 |
| 26A | Col. Mariscal - Santa Cruz Meyxhualco | | | | | 3 | 868.2 | 3 | 1168 | | | | | | | | | | |
| 52C | Santa Martha - M. Zapata | | | S/ | S/ | | | | | | | | S/ | S/ | 12 | 15488 | 11 | 12507 | |
| 52C | M. Ermita - Santa Martha | 45 | 28198 | 27 | 12078 | 22 | 11295.3 | 13 | 5083 | 12 | 4877 | S/ | S/ | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

781

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 52D | M Taxqueña - San Lorenzo | 8 | 5236 | 6 | 2684 | 3 | 968.2 | 5 | 1947 | 4 | 1914 | S/i | S/i | S/i | S/i | 5 | 6445 | 3 | 3411 |
| 56 | M Taxqueña - C. Agrarista (C. de Garay) | 11 | 6848 | 15 | 6710 | 9 | 2904.5 | 5 | 1947 | 13 | 1914 | S/i | S/i | S/i | S/i | 6 | 7734 | 6 | 6822 |
| 56A | M Taxqueña - Col. Agrarista (Sta. Cruz) | 8 | 5236 | S/i | S/i | 5 | 1613.6 | 5 | 1947 | 4 | 1914 | S/i | S/i | S/i | S/i | 4 | 5156 | S/i | S/i |
| 56B | M Taxqueña - San Lorenzo | 8 | 4834 | S/i | S/i | 3 | 1613.6 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 56B | San Lorenzo Tezonco - M. Constitución de 1917 | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 3867 | 2 | 2274 |
| 60 | San Ángel - San Lorenzo | 27 | 16918 | 9 | 4026 | 14 | 6992.3 | 15 | 6231 | 12 | 6125 | S/i | S/i | | | | | | |
| 60 | San Lorenzo Tezonco - Judío Tanque | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | 9 | 11601 | 7 | 7959 |
| 73 | M Zaragoza - Reclusión Oriente | 20 | 15755 | | | 21 | 10757.5 | 14 | 5452 | 12 | 5359 | S/i | S/i | S/i | S/i | 9 | 11601 | 6 | 6822 |
| 159 | M Santa Anita - Col. Agrarista | 9 | 5324 | 2 | 895 | 3 | 968.2 | 3 | 1168 | 3 | 1148 | S/i | S/i | | | 3 | 3867 | 2 | 2274 |
| 159 | Col. Agrarista - M. Jamaica | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| 161 | M Ermita - Ampliación Santiago | 7 | 4431 | 3 | 1342 | 6 | 1936.3 | 4 | 1558 | 7 | 1531 | | | | | | | | |
| 161 | San Pablo II - M. Zapata | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 161 | Ampliación Santiago - M. Zapata | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 9023 | 7 | 7959 |
| 161A | M Ermita - Col. Xalpa | 8 | 5236 | 19 | 8500 | 6 | 1936.3 | 5 | 1947 | 7 | 1914 | | | | | | | | |
| 161A | Palmas - M. Zapata | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 161B | M Santa Anita - Amp. Santiago | 10 | 6042 | 4 | 1789 | 4 | 1290.9 | 4 | 1558 | 5 | 1531 | | | | | 3 | 3867 | 3 | 3411 |
| 161B | San Pablo II - M. Jamaica | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 161C | M Ermita - Col. Palmas | 10 | 6042 | S/i | S/i | 5 | 1613.6 | 4 | 1558 | 7 | 1531 | | | | | | | | |
| 161C | Palmas - M. Zapata (Minas) | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 7 | 9023 | 8 | 9096 |
| 161D | M Ermita - Col. Buenavista | 7 | 4431 | S/i | S/i | 5 | 1613.6 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 162 | M Ermita - Santa Catarina | 10 | 6042 | 8 | 3579 | 18 | 9143.8 | 12 | 1673 | 11 | 1531 | | | | | | | | |
| 162 | Santa Catarina - M. Taxqueña | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 162 | Santa Catarina - M. Zapata | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| 162 | Santa Catarina - M. Constitución de 1917 | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 10312 | 6 | 6822 |
| S/i | Apoyo R - 52 Sta. Martha - M. Zapata | | | | | | | | | 17 | 766 | | | | | | | | |
| 162A | M Santa Anita - Santa Catarina | 7 | 4431 | 2 | 895 | 1 | 537.9 | 2 | 779 | 2 | 4594 | | | | | 4 | 5156 | 3 | 3411 |
| 162A | Santa Catarina - M. Jamaica | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| | Apoyo a R 52. Santa Martha - M. Zapata | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| | Apoyo a R 57B. M. Universidad - Santa Martha | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| Módulo 20 (Total) | | 72 | 53915 | 115 | 46972 | 123 | 53044.9 | 122 | 47514 | 122 | 41949 | S/i | 40183 | S/i | 112345 | 88 | 113432 | 58 | 65956 |
| 23B | Buenavista - Calz. de las Bombas | | | | | 16 | 8058.1 | 24 | 4574 | 20 | 4537 | | | | | | | | |
| 23B | M. Div. del Nte - Col. del Mar | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 14 | 18046 | 10 | 11370 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
762

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 54 | Central de Abastos - Palmas | 6 | 3729 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64 | Partido S. L. Tazonco - San Bernabé | 8 | 6329 | 21 | 9395 | 20 | 10219.6 | 17 | 6621 | 19 | 6424 | S/I | S/I | S/I | S/I | 25 | 32225 | 19 | 28603 |
| 72 | Reclutero Oriente - Contreras | 8 | 5639 | 12 | 5368 | 10 | 5378.7 | 12 | 4674 | 16 | 4535 | S/I | S/I | S/I | S/I | 13 | 16757 | 8 | 8086 |
| 72A | Calz. de las Bombas - M. Universidad | 8 | 7742 | 11 | 4821 | 15 | 7530.2 | 11 | 4284 | 12 | 4157 | S/I | S/I | S/I | S/I | 10 | 12890 | 6 | 6822 |
| 113A | Padregal de San Nicolás - M. Viveros | | | | | | | 7 | 2726 | | | | | | | | | | |
| 114 | M. A. Obregón - Lomas de la Hera | 7 | 3781 | 11 | 4821 | 7 | 2258.1 | 8 | 3116 | 8 | 3024 | | | | | | | | |
| 114 | Lomas de la Hera - M. Viveros | | | | | | | | | | | S/I | S/I | | | | | | |
| 123A | M. A. Obregón - Padregal San Nicolás | 8 | 5666 | 11 | 4821 | 8 | 2904.5 | | | 8 | 2845 | | | | | | | | |
| 123A | Padregal de San Nicolás - M. Viveros | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 125A | M. A. Obregón - López Portillo | 4 | 2433 | 4 | 1789 | 6 | 1936.3 | 4 | 1558 | 7 | 1512 | | | | | | | | |
| 125A | Col. Belvedera - M. Viveros | | | | | | | | | | | S/I | S/I | | | | | | |
| 128 | M. Tzacueta - COH Sur | 6 | 4789 | 7 | 3131 | 5 | 1813.6 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | |
| 128A | M. Tzacueta - Padregal Sto. Domingo | 4 | 3834 | 7 | 3131 | 3 | 988.2 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 133 | M. Tzacueta - La Conchita | 7 | 5081 | 13 | 5118 | 17 | 5174.3 | 14 | 5452 | 10 | 5290 | S/I | S/I | S/I | S/I | 5 | 6445 | 3 | 3411 |
| 139 | Calz. de las Bombas - M. Tzacueta | | | | | 5 | 2330.8 | 3 | 1168 | 3 | 1133 | | | | | | | | |
| 139 | Col. José López Portillo - M. Tzacueta | | | | | | | | | | | S/I | S/I | S/I | S/I | | | | |
| 139 | Reclutero Oriente - Tzacueta (Santa Ana) | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 6445 | 3 | 3411 |
| 139A | Calz. de las Bombas - M. Tzacueta | | | | | 4 | 1864.6 | 3 | 1188 | 4 | 1133 | S/I | S/I | S/I | S/I | | | | |
| 139A | Reclutero Oriente - M. Tzacueta (Miramontes) | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 5156 | 3 | 3411 |
| 139B | M. Tzacueta - FAVESEDENA | 5 | 4853 | 18 | 3579 | 6 | 2796.9 | 6 | 2337 | 5 | 1133 | S/I | S/I | S/I | S/I | | | | |
| 140A | Col. LEA - M. Tzacueta | | | | | | | | | 3 | 2646 | | | S/I | S/I | 4 | 5156 | 2 | 2274 |
| 156 | Zapotita - M. Tzacueta | | | | | | | | | 7 | 2288 | S/I | S/I | S/I | S/I | 4 | 5156 | 2 | 2274 |
| 166 | Jardines de San Lorenzo - Aldama | | | | | | | 4 | 1558 | 3 | 1512 | | | | | | | | |
| 166 | Jardines de San Lorenzo - M. Tzacueta | | | | | | | | | | | S/I | S/I | S/I | S/I | 4 | 5156 | 2 | 2274 |
| S/I | M. Div. del Norte - V. Centro Americana | | | | | | | S/I | 4673 | | | | | | | | | | |
| | Apoyo a Ruta 57 M. Cuatro Caminos - Izapalapa | | | | | | | | | | | S/I | S/I | S/I | S/I | | | | |
| | México 38 (Total) | 164 | 92097 | 99 | 44289 | 111 | 55329.3 | 112 | 43619 | 141 | 35437 | S/I | 34977 | S/I | 91011 | 70 | 89630 | 74 | 84138 |
| 26B | J. Cabrera de Juárez - F. Sarandio | 3 | 1861 | 1 | 447 | 6 | 3227.2 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | |
| 30A | M. San Lázaro - Barco y Flor - Los Reyes | 26 | 9963 | 14 | 6263 | 24 | 12371.1 | 25 | 9736 | 38 | 7806 | S/I | S/I | S/I | S/I | | | | |
| 30A | Santa Catalina - M. San Lázaro | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 14179 | 13 | 14781 |
| S/I | M. San Lázaro - Tezcoco | | | | | | | 3 | 1169 | | | | | | | | | | |
| 40 | Central de Abastos - San Lázaro | 15 | 8722 | 14 | 8263 | 20 | 8000.4 | 11 | 4284 | 16 | 2887 | | | | | | | | |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

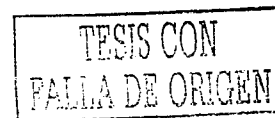
| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 40 | Central de Abastos - Cine Sonora | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | | |
| 40B | Vicente Guerrero - M. Viaducto | 29 | 10083 | 22 | 9843 | 20 | 10219.6 | 19 | 7400 | 23 | 5941 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 40B | Santa Cruz Meyehualco - M. Viaducto | | | | | | | | | | | | | | | 15 | 19335 | 11 | 12507 |
| 41B | M. Pantzán - Central de Abastos | 6 | 2941 | 7 | 3131 | 1 | 537.9 | 7 | 2726 | 8 | 2210 | | | | | | | | |
| 41B | M. Pantzán - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 11 | 14179 | 13 | 14781 |
| 46 | Central de Abastos - Lomas de Becerra | | | | | | | | | 14 | 4464 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 46 | Oasis - M. Observatorio | | | | | | | | | | | | | | | 20 | 25180 | 28 | 31836 |
| 47A | Bombas - FAVESEDENA | 26 | 7562 | 16 | 7158 | 14 | 6526.2 | 18 | 7010 | | | | | | | | | | |
| 47B | M. Pantzán - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | | | | 12 | 3637 | | | | | | | | |
| 50 | Pueblo Santa Martha - M. Zapala | 42 | 10924 | 18 | 8052 | 21 | 10757.5 | 19 | 7400 | 22 | 6426 | Sí | Sí | Sí | Sí | 13 | 16757 | 9 | 10203 |
| 50B | Col. Progresista - M. Zapala | 7 | 2521 | 7 | 3131 | 5 | 2689.4 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | |
| 54 | Central de Abasto - Molino de Rosas | | | | | | | | | 8 | 2066 | Sí | Sí | | | | | | |
| Módulo 41 (Total) | | 128 | 58817 | 81 | 36237 | 108 | 44858.6 | 114 | 44399 | 96 | 26332 | Sí | 23185 | Sí | 66004 | 68 | 87652 | 57 | 64809 |
| 28 | Deportivo Océania - M. Tacuba | 26 | 11974 | 16 | 7158 | 11 | 5127.7 | 12 | 4674 | | | | | | | | | | |
| 38 | SSSTE I Zaragoza - M. Tacubaya | 19 | 8970 | 12 | 5368 | 10 | 4661.6 | 8 | 3116 | | | | | | | | | | |
| 42 | SSSTE I Zaragoza - Vocacional 4 | 42 | 18856 | 19 | 8500 | 16 | 6992.3 | 10 | 3895 | | | | | | | | | | |
| 47C | Palmitas - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | | 2 | 779 | | | | | | | | | | |
| 52 | Santa Martha - M. Zapala | 27 | 12506 | 22 | 9843 | 21 | 10757.5 | 36 | 14021 | 27 | 9291 | Sí | Sí | Sí | Sí | 29 | 37381 | 19 | 21603 |
| 53 | Santa Martha - Tulyehualco | | | | | 7 | 3765.1 | 7 | 2726 | 7 | 1806 | | | | | | | | |
| 53 | Santa Martha - San Antonio Tecomtl | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 53 | Santa Martha - Mixquic | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 10312 | 9 | 10233 |
| 163 | San M. Teotongo - M. San Lázaro (Palmas) | | | | | 9 | 2904.5 | 12 | 4873 | 10 | 3096 | Sí | Sí | Sí | Sí | 8 | 10312 | 7 | 7959 |
| S/n | Col. Providencia - M. San Lázaro | | | | | | | 3 | 1168 | | | | | | | | | | |
| 163A | San M. Teotongo - M. San Lázaro (Torres) | | | | | | | | | 3 | 775 | Sí | Sí | Sí | Sí | 7 | 9023 | 6 | 6822 |
| 163B | M. San Lázaro - Oasis - Col. E. Zapala | 15 | 6511 | 12 | 5368 | 13 | 3872.7 | 8 | 3116 | 8 | 2065 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 163C | San Miguel Teotongo - M. San Lázaro | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | | |
| S/n | Col. Providencia - M. San Lázaro | | | | | | | 1 | 389 | | | | | | | | | | |
| 163C | San Miguel Teotongo - Santa Martha | | | | | 4 | 1290.9 | 4 | 1558 | 5 | 1032 | | | | | | | | |
| S/n | Col. Providencia M. San Lázaro | | | | | | | 1 | 390 | | | | | | | | | | |
| S/n | Col. Providencia M. San Lázaro | | | | | | | 2 | 778 | | | | | | | | | | |
| 163D | Col. M. Isabel - M. San Lázaro | | | | | 9 | 2904.5 | 5 | 1948 | 6 | 1291 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 163E | Col. SUTAVR Qte. - M. San Lázaro | | | | | 8 | 2581.8 | 3 | 1168 | 4 | 774 | Sí | Sí | | | | | | |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), 1988 -1996

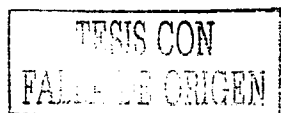
| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|--------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 163E | Col. SUTAURO Ote - M. Construcción de 1917 | | | | | | | | | | | | | S/n | S/n | | | | |
| 163F | Col. M. de la Madrid - M. San Lázaro | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 7 | 7959 |
| 164 | Floresta - M. San Lázaro | | | | | | | | | 15 | 3618 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 165 | Ejercito de Oriente - M. San Lázaro | | | | | | | | | 11 | 2584 | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 9 | 10233 |
| Módulo 51A (Total) | | 132 | 56475 | 86 | 38472 | 84 | 43029.8 | 92 | 35831 | 86 | 31345 | S/n | 28987 | S/n | 75643 | 42 | 54138 | 28 | 31836 |
| 24 | Santa Martha - Alameda Central | 54 | 25851 | 34 | 15210 | 24 | 11653.9 | 26 | 10126 | 26 | 8488 | S/n | S/n | S/n | S/n | 21 | 27069 | 14 | 15918 |
| S/n | Santa Martha - Texcoco | | | | | | | S/n | S/n | | | | | | | | | | |
| S/n | Santa Martha - Texcoco | | | | | | | S/n | S/n | | | | | | | | | | |
| 30 | Santa Martha - M. Chapultepec | 33 | 12972 | 21 | 8394 | 17 | 9143.8 | 18 | 7011 | 16 | 5876 | S/n | S/n | S/n | S/n | 21 | 27069 | 14 | 15918 |
| 30A | C. C. Barco - San Lorenzo | 15 | 6516 | | | | | | | | | | | S/n | S/n | | | | |
| 30A | C. C. Floresta - San Lorenzo | 15 | 6277 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30A | C. Méx. Reyes - M. San Lázaro | 4 | 1526 | 8 | 3579 | | | | | | | | | | | | | | |
| 30B | Los Reyes La Paz - M. San Lázaro | | | | | 20 | 10219.6 | 20 | 7789 | 15 | 6529 | S/n | S/n | | | | | | |
| S/n | San Lázaro - Texcoco | | | | | | | S/n | S/n | | | | | | | | | | |
| 30C | (Chalco) Col. E. Zapata - M. San Lázaro | | | | | 18 | 9681.7 | 19 | 7400 | 15 | 6202 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 30D | San Lázaro - Texcoco (Chapingo) | | | | | | | S/n | S/n | 14 | 4250 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 163A | San M. Teotongo - M. San Lázaro-Torres | | | | | 5 | 2330.8 | 9 | 3505 | | | | | | | | | | |
| 163A | Dasis - Col. Sutura 100 | 3 | 832 | 23 | 10289 | | | | | | | | | | | | | | |
| 163A | Dasis - San Miguel Teotongo | 3 | 859 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 163A | Dasis - Ma. Isabel - Santa Catarina | 3 | 805 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 163A | Dasis - Presidente Cleopatra | 3 | 838 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S/n | Santa Martha - M. Observatorio | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| Módulo 53 (Total) | | 52 | 56550 | 62 | 27736 | 86 | 40125.3 | 93 | 36224 | 99 | 27976 | S/n | 28571 | S/n | 76420 | 76 | 97964 | 63 | 71631 |
| 141 | Milpa Alta - M. Taxqueña | 5 | 5042 | 5 | 2237 | 4 | 2151.5 | 6 | 2337 | 8 | 2180 | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 7 | 7959 |
| 141A | Milpa Alta - San Francisco Tecoxpa | | | | | 3 | 1613.6 | 1 | 389 | | | | | | | | | | |
| 142 | Fulyehualco - Xochimilco | 6 | 9453 | 9 | 4026 | 11 | 5378.7 | 11 | 4284 | 15 | 3996 | S/n | S/n | S/n | S/n | 12 | 15468 | 12 | 13644 |
| 143 | Milpa Alta - M. Taxqueña | 4 | 3781 | 4 | 1789 | 5 | 2689.4 | 6 | 2337 | 5 | 2180 | S/n | S/n | S/n | S/n | 9 | 11601 | 7 | 7959 |
| 144 | San Pablo Oxtotepic - Xochimilco | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 7734 | 3 | 3411 |
| 144B | Milpa Alta - Santa Ana Tlacotenco | 1 | 1344 | 2 | 895 | 1 | 322.7 | 2 | 780 | 1 | 728 | S/n | S/n | S/n | S/n | 1 | 1289 | 1 | 1137 |
| 144C | San Salvador Cuauhtenco - Milpa Alta | | | | | 1 | 322.7 | 2 | 780 | 1 | 728 | S/n | S/n | S/n | S/n | 1 | 1289 | 1 | 1137 |
| 148 | Chalco (Tezompa) - M. Taxqueña | 3 | 2101 | 6 | 2684 | 6 | 3227.2 | 8 | 3116 | 13 | 2906 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 148 | San Nicolás Teteico - M. Taxqueña | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 11601 | 6 | 6822 |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------------|--|----------|-----------|-----------|--------------|-----------|----------------|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 149 | Chalco (Moquec) - M. Taxqueña | 3 | 2626 | 6 | 2684 | 10 | 4840.9 | 6 | 2337 | 10 | 2180 | S/n | S/n | S/n | S/n | 9 | 11601 | 7 | 7959 |
| 153 | San Miguel Xico - Tlahuac | 5 | 3361 | 10 | 4475 | 8 | 2591.8 | 10 | 3895 | 18 | 3633 | | | | | | | | |
| 153 | San Miguel Xico - Taxqueña | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 153 | Tlhuac - M. Taxqueña | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 10312 | 6 | 6822 |
| 154A | Milca Alta - San Juan Tepenahuac | 1 | 1344 | 2 | 895 | 1 | 322.7 | 2 | 780 | 1 | 728 | S/n | S/n | S/n | S/n | 1 | 1289 | 1 | 1137 |
| 155A | Tlhuac por Ayotzingo - Chalco | 2 | 2521 | 4 | 1789 | 1 | 322.7 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 157B | Milca Alta - San Lorenzo | 1 | 1344 | 2 | 895 | 2 | 645.4 | 2 | 780 | 1 | 728 | S/n | S/n | S/n | S/n | 1 | 1289 | 1 | 1137 |
| 158 | Tulyehualco - M. Taxqueña | 1 | 1260 | 1 | 447 | 17 | 8606.0 | 14 | 5452 | 17 | 5085 | | | | | | | | |
| 158A | P. Tulyehualco - M. Taxqueña (Selene) | | | | | 1 | 537.9 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | |
| 158 | San Antonio Tecomid - M. Taxqueña | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 11 | 14179 | 11 | 12507 |
| 167 | Tlhuac - San Pedro (Centro) | 3 | 2626 | 4 | 1789 | 8 | 4303.0 | 7 | 2726 | 8 | 2542 | S/n | S/n | | | | | | |
| 167A | Chalco - Tlhuac (Moquec) | 3 | 2757 | 4 | 1789 | 4 | 1290.9 | 6 | 2337 | | | | | | | | | | |
| 167B | Chalco - Tlhuac (directo) | 4 | 3860 | 3 | 1342 | | | | | | | S/n | S/n | | | | | | |
| 167B | Chalco (Xico) - Tlhuac | | | | | | | | | | | | | S/n | S/n | | | | |
| 167C | Chalco - Temamada | | | | | 3 | 968.2 | 1 | 389 | 1 | 362 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| S/n | Chalco - Temamada | 1 | 263 | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | |
| Express | San A. Tecomit - M. Taxqueña | 6 | 12604 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S/n | Kochimilco - San Lorenzo | 1 | 263 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 1 (Total) | | | | 65 | 29078 | 66 | 35284.4 | 65 | 25315 | 60 | 16513 | S/n | 17035 | S/n | 52180 | 51 | 65739 | 27 | 30699 |
| 78 | Estadio Azteca - Ejidal/Pedernera | | | 6 | 2684 | 8 | 2581.8 | 7 | 2726 | 5 | 1895 | S/n | S/n | S/n | S/n | 5 | 6445 | 2 | 2274 |
| 78 | Estadio Azteca - Chichicaspá | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 130 | Villa Coapa - San Ángel | | | 8 | 3579 | 5 | 2330.8 | 8 | 3116 | 4 | 2166 | | | | | | | | |
| 131 | Caseta Colegio Militar - M. Taxqueña | | | | | | | 5 | 1946 | 7 | 1353 | | | | | | | | |
| 131 | Ramal | | | | | | | 2 | 780 | | | | | | | | | | |
| 131 | Caseta Colegio Militar - Irazapa | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 4 | 5156 | 4 | 4548 |
| 131A | Caseta Colegio Militar - E. Azteca | | | 6 | 2684 | 4 | 1290.9 | | | | | | | | | | | | |
| 132A | San Andrés Totoltepec - M. Universidad | | | 3 | 1342 | 7 | 1936.3 | 4 | 1558 | 5 | 1083 | | | | | | | | |
| 132A | Santo Tomás - M. Universidad | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 5 | 6445 | 0 | 0 |
| 134 | Santo Tomás Ajusco - E. Azteca | | | 12 | 5369 | 11 | 3227.2 | 8 | 3116 | 6 | 2166 | S/n | S/n | S/n | S/n | 6 | 7734 | 4 | 4548 |
| 134A | Parrés - Km 28 - E. Azteca | | | 4 | 1789 | 2 | 6454.5 | 3 | 1168 | 6 | 812 | S/n | S/n | S/n | S/n | 4 | 5156 | 3 | 3411 |
| 134B | Parrés - Km 28 Fed. Cuernavaca | | | S/n | S/n | 2 | 6454.5 | 2 | 779 | | | S/n | S/n | | | | | | |
| 134B | Poplejo - Estadio Azteca | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 5156 | 1 | 1137 |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | | | |
|------------------|---------------------------------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----|-------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | | |
| 135 | San Andrés Totoltepec - M. Tzucueña | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | | | | |
| 135 | San Andrés Totoltepec - E. Auzaca | | | 3 | 1342 | 3 | 988.2 | 5 | 1947 | 11 | 1353 | | | | | | | | | | |
| 135 | San Andrés Totoltepec - Iztzaga | | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | 6 | 7734 | 4 | 4548 | | |
| 136 | Peña Pobre - M. Tzucueña | | | 6 | 2684 | 6 | 2796.9 | 6 | 2337 | 3 | 1624 | | | | | | | | | | |
| 136A | Chichicapa - M. Universidad | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 6 | 7734 | 5 | 5885 | | |
| 136A | Epitaf del Pedregal - M. Universidad | | | 6 | 3579 | 6 | 2581.8 | 6 | 2337 | 6 | 1625 | | | | | | | | | | |
| 137 | Tepezimilob - Iztzaga | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 6 | 7734 | 2 | 2274 | | |
| 137 | Tepezimilob - E. Auzaca | | | 4 | 1789 | 4 | 1864.6 | 5 | 1947 | 4 | 1353 | | | | | | | | | | |
| 138 | Tepezimilob - M. Universidad | | | 5 | 2237 | 6 | 2796.9 | 4 | 1558 | 3 | 1083 | Sí | Sí | Sí | Sí | 5 | 6445 | 2 | 2274 | | |
| Módulo 2 (Total) | | | | 118 | 52787 | 95 | 35858.3 | 86 | 33494 | 85 | 33326 | Sí | 31367 | Sí | 86323 | 53 | 66317 | 28 | 31836 | | |
| 121 | Cerro del Judío - M. Tzucueña | | | 37 | 16551 | 27 | 10255.4 | 26 | 10126 | 26 | 10564 | Sí | Sí | Sí | Sí | 15 | 19335 | 11 | 12507 | | |
| 121A | J. Independencia - M. Tzucueña | | | 2 | 895 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 122 | Hospital - M. Tzucueña | | | 6 | 3579 | 6 | 3729.3 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | | | |
| 125 | San Nicolás Totolapan - M. Tzucueña | | | | | | | 14 | 5452 | | | | | | | | | | | | |
| 126 | CCH. Sur - M. Tzucueña | | | | | | | | | 6 | 2034 | | | | | | | | | | |
| 127 | San Nicolás Totolapan - M. Tzucueña | | | 20 | 8947 | 15 | 4519.1 | | | 11 | 4069 | Sí | Sí | Sí | Sí | 6 | 10312 | 4 | 4548 | | |
| 127A | Contrama - M. Tzucueña (Anzaldo) | | | 26 | 11631 | 11 | 3550.0 | 12 | 4674 | 11 | 4875 | Sí | Sí | Sí | Sí | 6 | 7734 | 3 | 3411 | | |
| 127B | Contrama - M. Tzucueña (Escuela) | | | Sí | Sí | 11 | 3550.0 | 11 | 4284 | 11 | 4469 | Sí | Sí | Sí | Sí | 4 | 5156 | 4 | 4548 | | |
| 128A | Puerto de Rosal - M. M. A. de Quevedo | | | 15 | 6710 | 13 | 5593.9 | 8 | 3116 | 10 | 3251 | | | | | | | | | | |
| 128A | Dyamel - San Bernabé | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 14179 | 6 | 6822 | | |
| 128A | Dyamel - M. Tzucueña | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | | | |
| 128A | Col. Solidaridad - M. Tzucueña | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | | | | |
| 140B | Reclusorio Sur - M. Tzucueña | | | 10 | 4474 | 10 | 4651.6 | 10 | 3895 | 10 | 4063 | Sí | Sí | Sí | Sí | 9 | 11601 | 0 | 0 | | |
| Módulo 4 (Total) | | | | 197 | 73597 | 151 | 67350 | 138 | 67341.7 | 132 | 51499 | 127 | 44843 | Sí | 43753 | Sí | 111849 | 67 | 86263 | 69 | 78453 |
| 13 | Chapultepec - Canal 13 | | | 24 | 9080 | 27 | 12079 | 31 | 16138.2 | | | | | | | | | | | | |
| 13A | Chapultepec - U. Pedagógica | | | | | | | 26 | 10126 | 24 | 8832 | | | | | | | | | | |
| 13A | Chapultepec - Torres de Piedra | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 10 | 12890 | 13 | 14781 | | |
| 17 | M. Insurgentes - Villa Olímpica | | | 112 | 41817 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17R | M. Insurgentes - Col. M. Hidalgo | | | 85 | 38025 | 33 | 17211.8 | | | | | | | | | 13 | 16757 | 14 | 15618 | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

767

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 17B | C Camonera del Nte. - Col. M. Hidalgo | | | | | | | 35 | 13631 | 32 | 11890 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 17C | M Insurgentes - San Pedro Mártir | | | S/i | S/i | 33 | 17211.9 | | | | | S/i | S/i | | | 13 | 16757 | 14 | 15818 |
| 17C | C Camionera Nte - San Pedro Mártir | | | | | | | 35 | 13631 | 32 | 11890 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 112 | Ampliación Jalapa - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 14179 | 9 | 10233 |
| 119B | M Muxcoac - Presidentes | 14 | 5257 | 6 | 2684 | 5 | 2339.8 | 5 | 1947 | 5 | 1698 | | | S/i | S/i | 5 | 6445 | 7 | 7959 |
| 120 | M Muxcoac - San Mateo | 19 | 7169 | 14 | 6263 | 15 | 6526.2 | 12 | 4674 | 13 | 4077 | S/i | S/i | S/i | S/i | 5 | 6445 | 3 | 3411 |
| 120A | M Muxcoac - Corpus Crsty | 14 | 5257 | 11 | 4921 | 8 | 3729.3 | 9 | 3505 | 11 | 3057 | | | | | 5 | 6445 | 3 | 3411 |
| 120A | El Coral - M. Muxcoac | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 124 | M Muxcoac - Puerta Grande - Tlacuítaca | 13 | 5018 | 8 | 3579 | 13 | 4195.4 | 10 | 3895 | 10 | 3397 | S/i | S/i | S/i | S/i | 5 | 6445 | | |
| | Apoyo a R46 C. de Abastos - L. Becerra | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| | Módulo 4A | 169 | 106743 | 117 | 52340 | 114 | 35829.2 | 117 | 47125 | 117 | 37571 | S/i | 37365 | S/i | S/i | 58 | 74762 | 63 | 71631 |
| 44 | Santa Fe - Pkztazo E. Calles | 28 | 17723 | 13 | 5816 | 13 | 3872.7 | | | | | | | | | | | | |
| 44A | Vía de Cortés - Santa Fe | | | | | | | 14 | 5452 | 14 | 534 | S/i | S/i | S/i | S/i | 10 | 12890 | 8 | 9096 |
| 112 | M San Antonio - Ampliación Jalapa | 16 | 10070 | 17 | 7605 | 5 | 1613.6 | 7 | 2726 | 8 | 2267 | | | | | | | | |
| 112 | Corpus Crsty - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 113 | M Tacubaya - Santo Domingo | 9 | 5639 | 8 | 3579 | 7 | 2259.1 | 8 | 3116 | 8 | 2592 | S/i | S/i | | | | | | |
| 114 | Lomas de la Hera - M. Viveiros | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | 4 | 5156 | 4 | 4548 |
| 114A | M B del Muerto - Torres de Potrero | 9 | 5639 | 6 | 2684 | 7 | 2266.2 | 9 | 3505 | 10 | 2915 | S/i | S/i | S/i | S/i | 3 | 3867 | 3 | 3411 |
| 115A | M Juanacatlán - Puente Colorado | 13 | 8056 | 9 | 4026 | 15 | 4518.1 | | | 13 | 3892 | S/i | S/i | S/i | S/i | 9 | 11601 | 5 | 5585 |
| 116A | Puente Colorado - M. Juanacatlán | | | | | | | 13 | 5063 | | | | | | | | | | |
| 117A | Santa Fe - Bonanza - Escandón | 13 | 8459 | 10 | 4474 | 9 | 2904.5 | 7 | 2726 | 10 | 2267 | S/i | S/i | S/i | S/i | 5 | 6445 | 6 | 6822 |
| | S/i Bonanza - M. Chapultepec | | | | | | | 3 | 1169 | | | | | | | | | | |
| 118A | Bamo Norte - M. San Antonio | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 1 | 400 | | | | | | | | | | |
| 118B | La Cañada - M. San Antonio | | | S/i | S/i | 5 | 1613.6 | S/i | 1547 | 5 | 1287 | | | | | | | | |
| 118B | La Cañada - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 119 | Proto - M. San Antonio | | | | | 3 | 968.2 | 6 | 2337 | 6 | 1944 | | | | | | | | |
| 119 | Proto - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 2 | 2576 | 6 | 6822 |
| 119A | Santa Teresa - M. Universidad | 11 | 6848 | 5 | 2237 | 11 | 3227.2 | 8 | 3116 | 7 | 2592 | S/i | S/i | S/i | S/i | 6 | 7734 | 5 | 5585 |
| 119B | M Observatorio - Pkto | 5 | 322 | 7 | 3131 | | | | | | | | | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
768

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajero | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajero | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 119C | Pioto - M. Observatorio | | | Sí | Sí | 6 | 1936.3 | 5 | 1947 | 5 | 1619 | | | | | | | | |
| 119C | El Coral - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | | |
| 123 | M. Viveros - Torres Padierna | 15 | 9265 | 9 | 4016 | 6 | 1936.3 | 6 | 2337 | 5 | 1944 | | | | | | | | |
| 123 | Belvedere - M. Universidad | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 123 | Bosques del Pedregal - M. Universidad (Anzaldo) | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 3867 | 3 | 3411 |
| 123A | Pedregal de San Nicolás - M. Viveros | | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | |
| 123A | Pedregal de S. Nicolás - M. M. A. de Quevedo | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 3867 | 5 | 5685 |
| 125 | M. Universidad - Torres Padierna | 11 | 7250 | 6 | 2684 | 9 | 2904.5 | 8 | 3116 | 7 | 2592 | | | | | | | | |
| 125 | Belvedere - M. Universidad | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 125 | B del Pedregal - M. Universidad (L. Portillo) | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 7734 | 3 | 3411 |
| 125A | Belvedere - M. Viveros | | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | |
| 125B | M. Universidad - Bosques del Pedregal (Imán) | 13 | 8056 | 8 | 3579 | 6 | 1936.3 | 8 | 3116 | 7 | 2592 | Sí | Sí | Sí | Sí | 2 | 2578 | 4 | 4548 |
| 125C | M. B del Muerto - Bosques del Pedregal | 6 | 4028 | 4 | 1789 | 2 | 645.4 | 3 | 1168 | 3 | 971 | Sí | Sí | Sí | Sí | 1 | 1289 | 4 | 4548 |
| 128 | M. Universidad - San Bernabé - Oyamei | 20 | 12487 | 15 | 6710 | 10 | 3227.2 | 11 | 4284 | 9 | 3563 | Sí | Sí | Sí | Sí | 4 | 5156 | 7 | 7959 |
| | Módulo 9 (total) | 76 | 32445 | 40 | 17894 | 49 | 15490.7 | 47 | 18304 | 47 | 11772 | Sí | 15013 | Sí | 40425 | 38 | 48982 | 42 | 47754 |
| 110 | Chimalpa - M. Observatorio | 18 | 8411 | 12 | 5368 | 12 | 3550.0 | 13 | 5063 | 15 | 3256 | | | | | | | | |
| 110 | Zacamutpa - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 110 | Chimalpa - Tacubaya | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 12890 | 12 | 13644 |
| | S/n Cuajimalpa - M. Observatorio | Sí | Sí | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | S/n Km. 13 - M. Observatorio | Sí | Sí | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | S/n Tec. Chimalpa - M. Observatorio | Sí | Sí | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | S/n Yaqui - M. Observatorio | Sí | Sí | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 110B | San Lorenzo Acopico - M. Tacubaya | | | | | | | 7 | 2726 | 5 | 1753 | Sí | Sí | Sí | Sí | 7 | 9023 | 8 | 9096 |
| 110B | Acopico - M. Observatorio | 16 | 6525 | 7 | 3131 | 11 | 3550.0 | | | | | | | | | | | | |
| | S/n La Pila - M. Observatorio | Sí | Sí | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 113B | San Fernando - M. Observatorio | 21 | 99029 | 10 | 4474 | 8 | 2581.8 | 6 | 2337 | 5 | 1503 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 113B | Cuajimalpa (Las Piedras) - M. Tacubaya | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 9023 | 8 | 9096 |
| 115 | Cuajimalpa - M. Tacubaya | 10 | 3828 | 6 | 2684 | 6 | 1936.3 | 7 | 2726 | 8 | 1753 | Sí | Sí | Sí | Sí | 7 | 9023 | 7 | 7959 |
| 115B | Rancho Memeta - Pueblo Cuajimalpa | | | | | 4 | 1290.9 | 4 | 1558 | 3 | 1003 | | | | | | | | |

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| S/n | Cuajmaipa - Santa Rosa | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 118 | Santa Rosa - M. Tacubaya | 11 | 4651 | 5 | 2237 | 6 | 1936.3 | 7 | 2726 | 8 | 1753 | S/n | S/n | S/n | S/n | 7 | 9023 | 7 | 7959 |
| 118C | Jesús del Monte - Santa Rosa | | | | | 2 | 645.2 | 3 | 1168 | 3 | 751 | | | | | | | | |
| S/n | Desierto de los Leones - M. Tacubaya | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Apoyo R106 El Contadero - Chapultepec | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| Módulo 14 (Total) | | 77 | 30623 | 60 | 26841 | 33 | 15490.7 | 37 | 14410 | | | | | | | | | | |
| 34 | Jardín Baibucena (M. Velódromo) - Voca 4 | 30 | 13124 | 25 | 11184 | 13 | 6050.0 | 16 | 6231 | | | | | | | | | | |
| 46 | Central de Abastos - Olívar del Conde | 33 | 13124 | 35 | 15657 | 16 | 7566.1 | 15 | 5842 | | | | | | | | | | |
| 54 | Central de Abastos - Palmas | 14 | 4375 | S/n | S/n | 4 | 1854.6 | 6 | 2337 | | | | | | | | | | |
| Módulo 15 | | 137 | 46689 | 102 | 45630 | 94 | 29367.8 | 98 | 38173 | 99 | 34548 | S/n | 38531 | S/n | 108223 | 80 | 103120 | 60 | 68220 |
| 50A | M. Zapata - Morino de Rosas | 14 | 5188 | 10 | 4474 | 8 | 2581.8 | 9 | 3505 | 9 | 3343 | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 7 | 7959 |
| 52A | La Viga - Las Águilas | 15 | 3773 | 7 | 3131 | 11 | 3227.2 | 10 | 3895 | 10 | 3715 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 52A | Rojó Gómez - Las Águilas | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 9023 | 5 | 5685 |
| 52B | La Viga U. Plateros | 17 | 5188 | 12 | 5368 | 10 | 3227.2 | 11 | 4298 | 10 | 4090 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 52B | Rojó Gómez - Plateros | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 9023 | 6 | 6822 |
| 52E | M. Zapata - Lomas de Plateros | | | | | 8 | 2581.8 | 10 | 3895 | 9 | 3714 | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 6 | 6822 |
| 111 | M. Zapata - Axomatla (Ameyalco) | 7 | 3301 | 6 | 2684 | 4 | 1290.9 | 4 | 1558 | 12 | 1486 | S/n | S/n | S/n | S/n | 12 | 15468 | 10 | 11370 |
| 111A | Axomatla - M. Zapata (Águilas) | | | 6 | 2684 | 4 | 1290.9 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | |
| 112A | M. Juancastán - Clínica 8 - Tizapán | 20 | 7546 | 18 | 8052 | 12 | 3550.0 | 12 | 4674 | 12 | 4457 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 112A | Pueblo Tizapán - M. Chapultepec | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 12890 | 6 | 6822 |
| 116 | M. Mixcoac - Alicantanillas | 15 | 4716 | 10 | 4474 | 6 | 1936.3 | 6 | 2337 | 8 | 2229 | | | | | | | | |
| 116 | San Bartolo Ameyalco - M. Mixcoac | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 116 | San Bartolo Ameyalco - M. B. del Muerto | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 11601 | 6 | 112A |
| 116A | M. General Anaya - Río Gpe | 14 | 4244 | 8 | 3579 | 7 | 2251.1 | 8 | 3116 | 8 | 2972 | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 6 | 6822 |
| 117 | San Ángel - San Bartolo A. - Sta. Teresa | 22 | 8017 | 16 | 7158 | 15 | 4519.1 | 14 | 5452 | 14 | 5199 | | | | | | | | |
| 117 | San Bartolo Ameyalco - M. B. del Muerto | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 11 | 14179 | 8 | 9096 |
| 117B | M. Balcenas - Bellavista | 13 | 4716 | 9 | 4026 | 9 | 2904.5 | 9 | 3505 | 7 | 3343 | | | | | | | | |
| Módulo 16 (Total) | | 70 | 42875 | 64 | 28630 | | | | | | | | | | | | | | |
| 23A | Villa Coapa - Buenavista | 38 | 23208 | 34 | 15210 | | | | | | | | | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

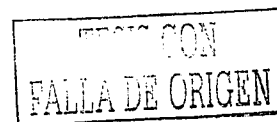
770

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|------|--|------------|--------------|------------|--------------|------------|-----------------|------------|--------------|------------|--------------|----------|--------------|----------|---------------|-----------|---------------|-----------|--------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 59 | Kochimico - M. Div del Norte | 32 | 19668 | 30 | 13420 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Módulo 19 (Total) | 56 | 27853 | 38 | 16999 | 37 | 16781.6 | | | | | | | | | | | | |
| 43 | M. Pantitlán - La Nopalera | 24 | 11974 | 18 | 8052 | | | | | | | | | | | | | | |
| 45 | M. Pantitlán - La Nopalera | 26 | 12940 | 16 | 7158 | 33 | 14917.0 | | | | | | | | | | | | |
| 116 | Jardines de San Lorenzo - Aldama | | | | | 4 | 1864.6 | | | | | | | | | | | | |
| 148 | M. Taxqueña - San A. Tecomitl | 4 | 1783 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 166 | CC Aldama - Pueblo San L. Tezonco | 3 | 1155 | 4 | 1789 | | | | | | | | | | | | | | |
| | Módulo 51C (Total) | 73 | 33700 | 63 | 28183 | 55 | 28507.3 | 65 | 25319 | 71 | 28418 | S/i | 28793 | S/i | 82008 | 79 | 101831 | 77 | 87549 |
| 19 | Universidad - Reforma | 19 | 8791 | | | 7 | 3765.1 | | | | | | | | | | | | |
| 19B | A. de la Independencia - M. Universidad | | | 16 | 7158 | | | 10 | 3896 | 9 | 4372 | S/i | S/i | S/i | S/i | 8 | 10312 | 5 | 5685 |
| 29 | M. Universidad - Pedregal de Carrasco | 6 | 2930 | 8 | 3579 | 9 | 4840.9 | 10 | 3896 | | | | | | | | | | |
| 29B | M. Universidad - San Pedro Mártir | 10 | 4396 | 7 | 3131 | 3 | 1613.6 | 10 | 3895 | 7 | 4371 | | | | | | | | |
| 57 | Cuemanco - M. Cuatro Caminos | 38 | 17583 | 32 | 14315 | 36 | 18287.7 | 35 | 13632 | 44 | 15288 | | | | | | | | |
| 57 | M. Barranca del Muerto - Cuemanco | | | S/i | S/i | | | | | | | | | | | | | | |
| 57 | M. Cuatro Caminos - E. Iztapalapa | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 57 | M. El Rosano - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | | | | | | | 22 | 28358 | 16 | 18192 |
| 57A | Cuatro Caminos - M. Constitución de 1917 | | | | | | | | | | | | | | | 31 | 39959 | 45 | 51165 |
| 57B | M. Universidad - Ermita Iztapalapa | | | | | | | 11 | 4377 | | | | | | | | | | |
| 57B | M. Universidad - M. Santa Martha | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 18 | 23202 | 11 | 12507 |
| | Módulo 6 (Total) | 193 | 82812 | 170 | 76050 | 164 | 855521.8 | 159 | 61297 | 151 | 64564 | S/i | 66331 | S/i | 181976 | 94 | 121166 | 96 | 91152 |
| 11 | La Villa - M. Chapultepec | 28 | 12524 | 21 | 9394 | 21 | 10757.5 | 19 | 7402 | | | | | | | | | | |
| 17 | M. Indios Verdes - M. C.U. (Rectoría) | 61 | 34289 | 55 | 24604 | 45 | 23666.4 | 49 | 17084 | 55 | 22596 | | | | | | | | |
| 17 | M. Indios Verdes - Glorieta Chilpancingo | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 46 | 59294 | 44 | 50028 |
| 17A | Central Camionera Norte - M. Insurgentes | | | | | 8 | 4303.0 | 7 | 2726 | 17 | 3228 | | | | | | | | |
| 17A | Col. Gpe. Proletaria - Glorieta Chilpancingo | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 9 | 11601 | 14 | 15918 |
| 17B | C. Camionera Nte. - M. C.U. (Rectoría) | 13 | 5462 | 11 | 4921 | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | Reclusorio Norte - Obrero Mundial | | | 14 | 6263 | 13 | 6992.3 | 12 | 4376 | 10 | 5533 | | | | | | | | |
| 23 | Reclusorio Norte - M. Hidalgo | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 10 | 12890 | 11 | 12507 |
| 25 | Zacatenco - Hospital General | | | | | 24 | 12371.1 | 21 | 8178 | 20 | 9688 | S/i | S/i | S/i | S/i | 11 | 14179 | 10 | 11370 |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 27 | Reducono Norte - Espataco | | | 57 | 25500 | 53 | 27431.5 | 51 | 19863 | 49 | 23519 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 27 | Reducono Nte - Eje B Sur | | | | | | | | | | | | | | | 18 | 23202 | 17 | 19329 |
| 31 | Sta. Isabel Tola - Xochimilco | 31 | 11992 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31A | Gabriel Hernández - Dag. 20 de Nov. | 19 | 5798 | 12 | 5368 | | | | | | | | | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - M. Tlatelolco | 19 | 6034 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 176 | Cuchita del Tesoro - Ciudad Lago | 22 | 6714 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 23 (Total) | | 80 | 39557 | 191 | 85444 | 96 | 41774.9 | 136 | 52987 | 155 | 56340 | S/i | 55453 | S/i | 150164 | 123 | 211208 | 132 | 160084 |
| 8 | M. El Rosano - Aragón | 22 | 10838 | 16 | 7158 | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | M. P. Los Pinos - D. Reynosa (El Rosano) | | | 30 | 13421 | 9 | 4840.9 | 11 | 4384 | 12 | 4557 | S/i | S/i | S/i | S/i | 11 | 14179 | 7 | 7959 |
| 13 | Col. Ferriera - M. Chapultepec/ M. Mistenos | | | 45 | 20130 | 22 | 7064.1 | 23 | 8957 | 30 | 9527 | | | | | | | | |
| 13 | Col. Ferriera - M. Chapultepec/Aeropuerto | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 31 | 39959 | 8 | 9096 |
| 13B | M. Mistenos - M. Chapultepec | | | S/i | S/i | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Eduardo Molina - Panteón San Isidro | | | | | 22 | 9789.3 | 26 | 10126 | | | | | | | | | | |
| 16A | Panteón San Isidro - Peñon (La Naranja) | | | | | | | | | 35 | 10771 | S/i | S/i | S/i | S/i | 30 | 38670 | 22 | 25014 |
| 19 | San Pablo Xalpa - Parque México (Curtáhuac) | | | | | 12 | 5127.7 | 10 | 3895 | 13 | 4143 | | | | | | | | |
| 19 | M. El Rosano - P. México (Curtáhuac) | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 9 | 11601 | 7 | 7959 |
| 19A | M. El Rosano - P. México (P. de San Luis) | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 11 | 14179 | 8 | 9096 |
| 19A | San Pablo Xalpa - Parque México (Plan de San Luis) | | | | | 2 | 932.3 | 10 | 3895 | 11 | 5799 | | | | | | | | |
| 23A | Izcatlal Vallojo Km. 8 - Sullivan | 19 | 9154 | 17 | 7605 | 6 | 2796.9 | 14 | 5452 | 15 | 2900 | | | | | 9 | 11601 | 10 | 11370 |
| 23A | Izcatlal - M. Balderas | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | | | |
| 23A | San Juan Izcatlal - M. Hidalgo | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| 26C | Pino Suárez - M. Cuatro Caminos | | | | | | | 7 | 2726 | | | | | | | | | | |
| 59A | San Pablo Xalpa - Sullivan | | | | | 5 | 2259.1 | 10 | 3895 | 13 | 4143 | | | | | | | | |
| 59 | M. El Rosano - Div. del Norte | 19 | 9336 | 12 | 5368 | | | | | | | | | | | | | | |
| 59A | M. El Rosano - Sullivan | 21 | 10329 | 15 | 6710 | | | | | | | | | | | 8 | 10312 | 7 | 7959 |
| 107B | Col. Ferriera - M. Tacuba/La Villa | | | 23 | 10289 | | | | | | | | | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - Tlatelolco | | | | | 5 | 2330.8 | 10 | 3895 | 11 | 4143 | S/i | S/i | S/i | S/i | 5 | 6445 | 8 | 9096 |
| 110A | Progreso Nacional - M. Balderas | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - M. Hidalgo | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

772



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|---------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 110A | Progreso Nal. - M. B. Artes | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 11601 | 8 | 9096 |
| S/n | Cuatitlán Izcalli - M. El Rosario | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| Módulo 24 (Total) | | 103 | 31284 | 83 | 37130 | 66 | 23594.7 | 64 | 24926 | 67 | 27660 | S/n | 28572 | S/n | 77827 | 61 | 78629 | 56 | 63672 |
| 18 | M. Cuatro Caminos - Col. Moctezuma | 35 | 10687 | 27 | 12078 | 24 | 10147.9 | 22 | 8568 | 21 | 9508 | S/n | S/n | S/n | S/n | 29 | 37381 | 24 | 27288 |
| 22A | M. Cuatro Caminos - Alameda (por Pensil) | 29 | 8744 | 25 | 11184 | 22 | 6992.3 | 19 | 7400 | 20 | 8212 | S/n | S/n | S/n | S/n | 20 | 25780 | 23 | 26151 |
| S/n | M. Cuatro Caminos - Alameda (por S. Coarhe) | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 109 | Tacuba - Palo Solo (ord.) | 39 | 11853 | 31 | 13868 | 20 | 6454.5 | 23 | 8958 | 26 | 9940 | | | | | | | | |
| 109 | Palo Solo - M. Colegio Militar | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 109 | Defensa Nal/ Hipódromo - M. C. Militar | | | | | | | | | | | | | | | 12 | 15468 | 9 | 10233 |
| 109B | San Bartolito - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| S/n | Tacuba - Tecamachalco (ord.) | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S/n | Tacuba - Huzachal (ord.) | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S/n | Tacuba - Tecamachalco (expres) | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S/n | Tacuba - Palo Solo (expres) | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S/n | Cuatro Caminos - Palo Solo (expres) | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 27 (Totales) | | 94 | 46088 | 84 | 37577 | 115 | 46902.6 | 111 | 43231 | 104 | 37019 | S/n | 37074 | S/n | 96844 | 58 | 74762 | 43 | 48891 |
| 7 | El Rosario - Alfonso XIII | | | | | 17 | 5163.6 | 14 | 5453 | 17 | 5343 | S/n | S/n | S/n | S/n | 19 | 24491 | 13 | 14781 |
| 59 | El Rosario - M. Div. del Norte | | | | | 17 | 5606.0 | 14 | 5453 | 15 | 5343 | | | | | | | | |
| 59 | M. El Rosano - Alberca Olímpica | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 10 | 12890 | 7 | 7959 |
| 107 | M. Tacuba - San Pablo (Circuito) | 17 | 8152 | 14 | 6263 | 13 | 6992.3 | 11 | 4284 | 10 | 4198 | S/n | S/n | S/n | S/n | 6 | 7734 | 5 | 5685 |
| 107A | M. El Rosano - La Vilita (Norte 45) | 11 | 5643 | 12 | 5368 | 9 | 4840.9 | 9 | 3505 | | | | | | | | | | |
| 107C | M. Tacuba - Los Reyes Iztacala | 17 | 8152 | 14 | 6263 | 12 | 6454.5 | 10 | 3895 | 10 | 3817 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 107D | M. Tacuba - Providencia | 16 | 7838 | 14 | 6263 | 8 | 2581.8 | 10 | 3895 | 8 | 2670 | | | | | | | | |
| 107E | M. Tacuba - Vista Hermosa | 17 | 8152 | 16 | 7157 | 8 | 2581.8 | 11 | 4284 | 9 | 4198 | | | | | | | | |
| 107E | Santiago Tepalcapa - M. Cutzáhuac | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 107F | M. Tacuba - U. El Rosario (Circuito) | | | | | 7 | 2259.1 | 11 | 4284 | 9 | 4198 | S/n | S/n | S/n | S/n | 5 | 6445 | 5 | 5685 |
| 107G | M. Tacuba - M. El Rosario | 17 | 8152 | 14 | 6263 | 5 | 1613.6 | 9 | 3505 | 8 | 3434 | S/n | S/n | S/n | S/n | 5 | 6445 | 5 | 5685 |
| 109A | J. Petroquímica - M. Camarones | | | | | 19 | 5809.0 | 10 | 3896 | 18 | 3818 | | | | | | | | |
| 109A | J. Petroquímica - M. Cutzáhuac | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 109A | Catz de las Armas - M. Cuitláhuac | | | | | | | | | | | | | | | 13 | 16757 | 8 | 9096 |
| S/n | Santiago Tepalcapa - M. Tacuba | | | | | | | 2 | 780 | | | | | | | | | | |
| S/n | Santiago Tepalcapa - M. El Rosano | | | | | | | 3 | 1167 | | | | | | | | | | |
| Módulo 29 (Total) | | 88 | 32396 | 71 | 31762 | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | M. Aquiles Serdán - Alfonso XIII | 23 | 10474 | 20 | 8947 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | San Pedro Xalpa - Parque México | 15 | 5776 | 26 | 11631 | | | | | | | | | | | | | | |
| 19A | San Pedro Xalpa - Parque México | 19 | 5776 | S/n | S/n | | | | | | | | | | | | | | |
| 109A | M. Tacuba - Lomas Verdes | 31 | 10371 | 25 | 11184 | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 31 (Total) | | 52 | 25613 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Pte 152-M - M. Chapultepec Mastenos | 33 | 16877 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 107 B | Pte 152 M - Tacuba - La Vía | 19 | 9737 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 32 (Total) | | 75 | 57787 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Dpto. Reynosa - M. San P. de los Pinos | 38 | 23642 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Las Amas - Eduardo Molina | 19 | 17073 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16Ex | Las Amas - Peñón | 19 | 17073 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 34 (Total) | | 64 | 26258 | 63 | 28183 | 66 | 22805.7 | 80 | 31157 | 86 | 24824 | S/n | 24369 | S/n | 62496 | 62 | 62518 | 50 | 56850 |
| 101 | Sta I Tola - Cumbres de Maltrata | 36 | 14705 | 20 | 8947 | | | | | | | | | | | | | | |
| 29A | Cuauhtepec - La Vía | 28 | 11554 | 26 | 11631 | 10 | 3227.2 | | | | | | | | | | | | |
| 29A | Santa I Tola - M. Portales | | | | | | | 18 | 7010 | 21 | 5585 | S/n | S/n | S/n | S/n | 15 | 19335 | 10 | 11370 |
| 31 | Santa I Tola - Tlaxcoaque/ 20 de Nov | | | S/n | S/n | 10 | 3227.2 | 18 | 7010 | 20 | 5585 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 101A | Cuauhtepec El Alto - La Vía | | | | | 28 | 8713.5 | 27 | 10516 | 25 | 8379 | S/n | S/n | S/n | S/n | 32 | 41248 | 26 | 29562 |
| 110A | Progreso Nacional - M. Tlatelco | | | 8 | 3579 | | | | | | | | | | | | | | |
| 151 | Santa I Tola - Central de Abastos | | | | | | | | | | | | | | | 15 | 1935 | 14 | 15918 |
| 151 | Santa I Tola - Central de Abastos | | | | | 18 | 7637.8 | 17 | 6621 | 20 | 5275 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 176 | Cuchilla del Tesoro - Condominio Vallejo | | | 9 | 4026 | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 46 (Total) | | 72 | 41660 | 55 | 24605 | 48 | 15168.0 | 61 | 23157 | 70 | 22484 | S/n | 21724 | S/n | 58835 | 105 | 135345 | 81 | 92097 |
| 76 | J. Iberoamericana/Km 15.5 - La Vía | | | | | | | | | | | | | | | 25 | 32225 | 22 | 25014 |
| 101 | M. Indios Verdes - Cuauhtepec | 16 | 9217 | | | 12 | 3872.7 | 15 | 5842 | 18 | 5529 | S/n | S/n | S/n | S/n | 19 | 24491 | 16 | 18192 |
| 101A | Cuauhtepec El Alto - M. Indios Verdes | | | 14 | 6263 | | | | | | | | | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

774

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autobuses Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|--------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 102 | M. Indios Verdes - Col. Cocoyobos (La Brecha) | 10 | 5999 | 8 | 3579 | 9 | 2904.5 | 10 | 3895 | 9 | 3686 | S/i | S/i | S/i | S/i | 16 | 20624 | 11 | 12507 |
| 103 | M. La Raza - Cautzac | 29 | 16959 | 20 | 8947 | 18 | 5496.3 | 20 | 7789 | 23 | 7372 | | | | | | | | |
| 103 | Ampl. Melacabos - M. La Raza | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 21 | 27069 | 15 | 17055 |
| 104 | Col. Tepetahual - M. Potrero | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 14 | 18048 | 11 | 12507 |
| 104 | M. Potrero - Acueducto de Guadalupe | 11 | 6636 | 8 | 3579 | 5 | 1613.6 | | | 8 | 2212 | | | | | | | | |
| 104 | M. Indios Verdes - Chalma | 5 | 2949 | 5 | 2237 | 4 | 1280.9 | 6 | 2337 | | | | | | | | | | |
| 106 | Col. Tepetahual - M. Indios Verdes | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 10 | 12890 | 6 | 6822 |
| Módulo 51N (Total) | | 193 | 101029 | 156 | 69787 | 158 | 82294.4 | 144 | 58097 | 142 | 59592 | S/i | 57018 | S/i | 152912 | 37 | 47693 | 36 | 40932 |
| 55 | La Villa - M. Auditorio Nacional | 35 | 18399 | 30 | 13421 | 33 | 17211.8 | 28 | 10905 | 11 | 13675 | | | | | | | | |
| 57 | M. El Rosario - M. B. del Muerto | 34 | 17730 | 27 | 12078 | 32 | 16674.1 | 23 | 8680 | | | | | | | | | | |
| 57 | M. El Rosario - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | | 36 | 11236 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 76 | Alameda Central - Km. 15.5 Reforma | 36 | 19068 | 36 | 16105 | 35 | 16287.7 | 27 | 10516 | 26 | 13187 | | | | | | | | |
| 78 | Alameda Central - Tono | S/i | S/i | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 78 | Alameda Central - Km. 15.5 Palmas (Baro) | S/i | S/i | | | | | | | 26 | 13187 | | | | | | | | |
| 78 | U. Iberoamericana - La Villa | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106 | Saltile - M. Politécnico | | | | | 6 | 3227.2 | 10 | 3893 | | | | | | | | | | |
| 106 | Col. Higuera - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| 106A | M. Chapultepec - ENEP Acatlán | 5 | 2676 | 47 | 21025 | 2 | 1075.7 | 3 | 1168 | 4 | 1465 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106B | M. Chapultepec - (Ejército Nal) - Tono | 9 | 4883 | S/i | S/i | 14 | 6992.3 | 9 | 3526 | 8 | 4395 | | | | | 8 | 10312 | 7 | 7959 |
| 106B | Saltile - M. Chapultepec (Ejército Nal) | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106C | M. Chapultepec - Saltile (Reforma) | 8 | 4014 | S/i | S/i | 14 | 6992.3 | 8 | 3116 | 11 | 3907 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106C | Tono - M. Chapultepec (Reforma) | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 10312 | 6 | 6822 |
| 106D | M. Chapultepec - Arboledas | 8 | 4014 | S/i | S/i | 3 | 1613.6 | 5 | 1948 | 11 | 2443 | | | | | | | | |
| 106D | Col. Hogares de Atzacán - M. Politécnico | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106E | M. Chapultepec - Cuajimalpa | 24 | 12378 | S/i | S/i | 5 | 2688.4 | 8 | 2337 | 10 | 2931 | | | | | | | | |
| 106E | El Contadero - M. Chapultepec | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 21 | 27069 | 23 | 28151 |
| 106F | M. Chapultepec - Km. 15.5 Reforma | 8 | 4014 | S/i | S/i | 3 | 1613.6 | | | | | | | | | | | | |
| 106F | Col. Higuera - M. El Rosario | | | | | | | 5 | 1948 | 11 | 2443 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106G | Col. Higuera - M. Tacuba | | | | | | | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

775

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 108G | M. Chapultepec - Km. 15.5 Palmas | 8 | 4014 | S/i | S/i | 3 | 1613.6 | | | | | | | | | | | | |
| 108G | Tepeaca - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 106H | Col. Higuera - M. Cuatro Caminos | | | | | 3 | 1613.6 | 4 | 1559 | 7 | 1655 | | | | | | | | |
| 106H | Hogares de Atzacán - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 113A | M. Observatorio - Arboledas | 10 | 5018 | 18 | 7158 | | | | | | | | | | | | | | |
| 113C | M. Observatorio - Setélite | 10 | 5018 | S/i | S/i | 5 | 2689.4 | 5 | 1947 | | | | | | | | | | |
| 106G | Hogares de Atzacán - M. Cuatro Caminos | | | | | | | 4 | 1556 | 7 | 1855 | | | | | | | | |
| S/n | Hogares de Atzacán - M. Politécnico | | | | | | | 3 | 1170 | | | | | | | | | | |
| Módulo 18 (Total) | | 134 | 68767 | 95 | 42498 | 148 | 68564.8 | 123 | 47906 | 121 | 51387 | S/i | 46451 | S/i | 116882 | 81 | 104469 | S/i | S/i |
| 8 | Ciudad Lago - M. El Rosario | | | | | | | | | 21 | 8433 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 8 | Aragón (Eje 5 Nte.) - M. El Rosario | | | | | | | | | | | | | | | 16 | 20624 | S/i | S/i |
| 6A | Pradera - M. El Rosario | | | | | 27 | 13984.7 | 23 | 8958 | 29 | 9685 | S/i | S/i | S/i | S/i | 26 | 33514 | S/i | S/i |
| 8 | Ciudad Lago - M. El Rosario | | | | | | | | | 4 | 1285 | | | | | | | | |
| 41 | San Felipe de Jesús - M. Molezuma | 19 | 8392 | 14 | 6263 | 8 | 2786.9 | 4 | 1558 | | | | | | | | | | |
| 43 | E. Zapata - Izacalco | | | | | 22 | 11295.3 | 14 | 5452 | | | | | | | | | | |
| 55A | La Pradera - M. Chapultepec | 37 | 18783 | 28 | 11631 | 20 | 8857.0 | 20 | 7789 | 12 | 8421 | | | | | | | | |
| 55A | Av. Central - M. Chapultepec (M. Ocampo) | | | | | 6 | 2786.9 | 11 | 4284 | 9 | 4632 | S/i | S/i | | | | | | |
| 55A | ENEP Aragón - M. Chapultepec-Rafaela | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| 55A | Pinos - M. Hidalgo | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 6445 | S/i | S/i |
| 189 | San Felipe de Jesús - M. Aeropuerto | 15 | 6945 | 8 | 3579 | 9 | 4165.4 | 8 | 2387 | | | | | | | | | | |
| 173 | Impulsora ENEP Aragón - M. Basílica | 33 | 14758 | 27 | 12078 | 32 | 14450.8 | 15 | 5842 | 14 | 6316 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 173 | Pinos - M. Basílica | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 14179 | S/i | S/i |
| 174 | Pinos - El Rosario | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 12890 | S/i | S/i |
| 174A | Av. Central - Chabacano | | | | | 5 | 2330.8 | 5 | 1947 | 2 | 2105 | | | | | | | | |
| 174A | Jardines de Opa. - M. El Rosario | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | | | |
| 174A | ENEP Aragón - M. El Rosario | | | | | | | | | | | | | S/i | S/i | | | | |
| 176 | Cd. Lago - Vallejo | | | | | 6 | 2786.9 | 8 | 3118 | 12 | 3371 | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 176A | Cuchilla del Tesoro - Buenavista | 16 | 7234 | 18 | 8500 | 8 | 3729.3 | 11 | 4284 | 9 | 4632 | | | | | | | | |
| 178A | Aragón - M. Hidalgo | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 9023 | S/i | S/i |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

776



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 176B | Argón - M. Motezuma | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 7734 | Sí | Sí |
| 178A | Cd. Lago - M. Hidalgo | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 176B | Cuchilla del Tesoro - M. Motezuma | 15 | 6855 | 1 | 447 | 5 | 2339.8 | 6 | 2337 | 9 | 2527 | | | | | | | | |
| 176B | Cd. Lago - M. Basílica | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| Módulo 12 (Total) | | 128 | 64828 | 74 | 33104 | 103 | 40734.8 | 104 | 40504 | 115 | 40095 | Sí | 37185 | Sí | 99191 | 78 | 120542 | 68 | 77318 |
| 31A | Gabriel Hdz. - Tlacoacahuac | | | | | 19 | 5809.0 | 17 | 6621 | 17 | 6554 | Sí | Sí | | | | | | |
| 33 | Gabriel Hdz. Ermita | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | |
| 33 | Gabriel Hdz. - Chabecano | | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | 9 | 11601 | 9 | 10233 |
| 35 | Abaylla - Xochimilco | | | | | 30 | 13518.5 | 34 | 1342 | 37 | 13108 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 35 | J. CTM. Atrazacoac - Xochimilco (Eje 1 Ote) | | | | | | | | | | | | | | | 28 | 38082 | 25 | 28425 |
| 37 | J. CTM. Atrazacoac - Xochimilco (Eje 2 Ote) | 75 | 39850 | 41 | 18341 | 31 | 13994.7 | 33 | 12852 | 40 | 12722 | | | Sí | Sí | 29 | 37381 | 25 | 28425 |
| 47 | Arenal - Pantón San L. Tezonco | 27 | 12657 | 17 | 7605 | | | | | | | | | | | | | | |
| 47D | M. Zaragoza - Pantón San L. Tezonco | 28 | 121312 | 16 | 7158 | | | | | | | | | | | | | | |
| 171 | Masco de Otlórga - Correspondencia | | | | | 23 | 7422.6 | 20 | 7788 | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 12 | 15468 | 9 | 10233 |
| Módulo 13 (Total) | | 177 | 54245 | 77 | 34449 | 78 | 34577.3 | 128 | 49053 | 139 | 51455 | Sí | 44784 | Sí | 110118 | 82 | 105698 | 60 | 62080 |
| 20 | Col. Pantón - M. Colegio Militar | 17 | 7331 | 10 | 4474 | 11 | 3550.0 | 12 | 4674 | 13 | 3984 | | | | | | | | |
| 26 | Santa Cruz Moyehualco - M. Pino Suárez | 20 | 8417 | 10 | 4474 | 14 | 6490.3 | 12 | 4674 | | | | | | | | | | |
| 34 | Santa Cruz Moyehualco - M. Pino Suárez | | | | | | | | | 10 | 3984 | | | | | | | | |
| 34 | M. Tapalcoates - ISSSTE - Vocacional 4 | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 7 | 9023 | 11 | 12507 |
| 38 | Cabeza de Juárez - Patriotismo | 18 | 6788 | 8 | 3578 | 5 | 1813.8 | 7 | 2726 | 4 | 2324 | | | | | | | | |
| 38 | M. Tapalcoates - ISSSTE - M. Tacubaya | | | | | | | | | 12 | 3657 | Sí | Sí | Sí | Sí | | | | |
| 38 | ISSSTE Zaragoza - Vocacional 4 | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 10312 | Sí | Sí |
| 42 | M. Tapalcoates - ISSSTE - Vocacional 4 | | | | | | | | | 12 | 5312 | Sí | Sí | Sí | Sí | 9 | 11801 | 11 | 12507 |
| 44 | Cabeza de Juárez - M. Xola | 11 | 4816 | 14 | 6263 | 6 | 2796.9 | 8 | 3116 | 4 | 2656 | | | | | | | | |
| 45 | M. Pantón - Col. del Mar | | | | | | | 35 | 13631 | 32 | 11820 | Sí | Sí | Sí | Sí | 8 | 10312 | 8 | 8086 |
| 47 | Arenal - Pantón San Lorenzo | | | | | 11 | 5488.3 | 12 | 4673 | 12 | 3984 | | | | | | | | |
| 47 | M. Pantón - Col. del Mar | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 9 | 11601 | 8 | 9086 |
| 47A | Arenal 2da. Sección - Glia. Villa Coapa | | | | | | | | | 15 | 4654 | | | | | | | | |
| 47A | Alameda Ota. - Glia. Villa Coapa | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 24 | 30836 | 16 | 18182 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

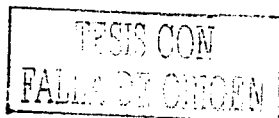
777

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 47D | M Zaragoza - Col del Mar | | | | | 9 | 8440.9 | 14 | 5453 | 9 | 4648 | S/n | S/n | S/n | S/n | 9 | 11601 | S/n | S/n |
| 49 | San Cruz Meyehualco - M. Balderas | | | | | | | | | | | S/n | S/n | S/n | S/n | 8 | 10312 | 6 | 6822 |
| 163 | San Miguel Teotongo - Oasis | 19 | 8145 | 12 | 5368 | | | | | | | | | | | | | | |
| 164 | Florista - M. San Lázaro | 25 | 10589 | 11 | 4921 | 8 | 3729.3 | 12 | 4673 | | | | | | | | | | |
| 165 | J. Ejército de Oriente - M. San Lázaro | 21 | 8960 | 12 | 5368 | 14 | 6060.0 | 14 | 5433 | | | | | | | | | | |
| 165 | Sta Cruz Meyehualco - M. Balderas | | | | | | | | | 9 | 4631 | | | | | | | | |
| Módulo 18 (Total) | | 144 | 80320 | 114 | 50998 | 74 | 35499.7 | 106 | 41283 | 107 | 35318 | S/n | 30589 | S/n | 85252 | 70 | 90230 | 59 | 67083 |
| 4 | Chamizal - Ind. Vallejo | | | | | 18 | 7924.7 | 22 | 8568 | 24 | 6912 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 4 | San Felipe (Tulipán) - Ind. Vallejo | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 14179 | 10 | 11370 |
| 33 | La Vía - Río Churubusco | 24 | 11018 | 20 | 8947 | 14 | 6526.2 | 17 | 6621 | | | | | | | | | | |
| 35 | Alta Vía - Xochimilco | 37 | 21901 | 26 | 11631 | | | | | | | | | | | | | | |
| 39 | Puente Negro - Carmen Serdán | 61 | 34774 | 48 | 21473 | 29 | 14522.6 | 42 | 16358 | 39 | 13197 | S/n | S/n | S/n | S/n | 30 | 38670 | 26 | 29562 |
| 41 | Co. Emiliano Zapata - M. Basílica | | | | | | | | | 5 | 1259 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 41 | San Felipe (León de las Aldamas) - M. Basílica | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 12890 | 8 | 9096 |
| 43 | Col. Emiliano Zapata - U. Hab. Itzacalco | | | | | | | | | 7 | 1888 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 43 | San Felipe (León de las Aldamas) - U.H. Itzacalco | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 5156 | 5 | 5685 |
| 169 | Col. Emiliano Zapata - U. Hab. Itzacalco | | | | | | | | | 8 | 2201 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 169 | S.F. (I. de los A.) - U. Hab. Itzacalco (Tezontle) | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 3867 | 3 | 3411 |
| 172 | Chamizal - San F. de Jesús - M. I. Verdes | 22 | 12628 | 20 | 8947 | 9 | 4195.4 | 17 | 6621 | 15 | 5342 | S/n | S/n | S/n | S/n | | | | |
| 172 | San Felipe (Tulipán) - M. I. Verdes | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 9023 | 4 | 4548 |
| 172A | Chamizal - Cine Sonora | | | | | | | | | | | S/n | S/n | | | | | | |
| 172A | Chamizal - San F. de Jesús - Chabacano | | | S/n | S/n | 5 | 2330.8 | 8 | 3115 | 9 | 2518 | | | S/n | S/n | | | | |
| 172A | San Felipe (Tulipán) - Chabacano | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 6445 | 3 | 3411 |
| | Apoyo a R398 Puente Negro - Xochimilco | | | | | | | | | | | | | S/n | S/n | | | | |
| Módulo 21 (Total) | | 64 | 31652 | 53 | 23710 | 42 | 19757.9 | 56 | 17915 | | | | | | | | | | |
| 16 | Peñón - Camarones | 22 | 11047 | 21 | 9394 | 22 | 9789.3 | 21 | 8179 | | | | | | | | | | |
| 24A | Romero Rubio - M. Cuatro Caminos | 19 | 9815 | 16 | 7158 | 11 | 5127.7 | 19 | 3508 | | | | | | | | | | |
| 32 | Romero Rubio - Polanco | 22 | 10790 | 16 | 7158 | 9 | 4840.9 | 13 | 5063 | | | | | | | | | | |
| S/n | Santiago Tepalcapa - M. Cuatro Caminos | | | | | | | 3 | 1165 | | | | | | | | | | |



ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100). 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|-------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| Módulo 28 (Total) | | 70 | 33591 | 49 | 22119 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6A | La Pradera - M. El Rosario | 40 | 20253 | 30 | 13421 | | | | | | | | | | | | | | |
| 55B | La Pradera- M. Chapultepec | 13 | 5822 | 10 | 4872 | | | | | | | | | | | | | | |
| 174A | La Pradera - Chebacano | 17 | 7416 | 9 | 4026 | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 26 (Total) | | 68 | 38631 | 48 | 20131 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Ind. Vallejo - Zona Militar | 31 | 19536 | 19 | 8500 | | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | Zacatecas - Hospital General | 22 | 9696 | 16 | 7157 | | | | | | | | | | | | | | |
| 108 | M.I.P.N. - San Andrés | 15 | 7399 | 10 | 4474 | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 28 (Total) | | 96 | 71358 | 66 | 29576 | 68 | 31985.6 | 64 | 24926 | 100 | 39140 | S/i | 34457 | S/i | 85503 | 66 | 83786 | 63 | 80281 |
| 18 | Peñón (Calz. Camaronas) - Pantón San Isidro | | | | | | | | | 19 | 8742 | S/i | S/i | S/i | S/i | 17 | 21913 | 18 | 20498 |
| 22 | M. Pantón - M. Cuatro Caminos | 43 | 38318 | 28 | 12872 | 31 | 14737.7 | 26 | 10126 | 39 | 10823 | S/i | S/i | S/i | S/i | 33 | 42537 | 23 | 26151 |
| 24A | Romero Rubio - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | 10 | 3749 | | | | | | | | |
| 28 | Peñón - M. Cuatro Caminos | | | | | | | | | 10 | 4184 | | | | | | | | |
| 32 | Romero Rubio - Polanco | | | | | | | | | 10 | 5412 | S/i | S/i | | | | | | |
| 47B | M. Pantón - Santa Cruz Meyehualco | 17 | 11066 | 8 | 3579 | 9 | 4196.4 | 12 | 4674 | | | | | | | | | | |
| 49 | Leyes de Reforma - M. Balderns | 13 | 8206 | 10 | 4474 | 10 | 4681.6 | 11 | 4284 | | | | | | | | | | |
| 168 | Arenal 4° Secc. - Pantón/Zaragoza | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | 7 | 8023 | 6 | 6822 |
| 168 | M. Pantón - 4° Secc. Arenal | 22 | 12830 | 9 | 4026 | 9 | 4196.4 | 8 | 3116 | 11 | 3331 | | | | | | | | |
| 168A | Alameda Ota. - M. Zaragoza | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| 168A | Barrío de Xochaca - M. Pantón | | | 10 | 4474 | 9 | 4196.4 | 7 | 2726 | 10 | 2914 | | | | | | | | |
| 168A | Bombas - M. Pantón/M. Zaragoza | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 10312 | 6 | 6822 |
| S/i | Normal de Maestros - Calle 7 | | | | | | | | | | | S/i | S/i | S/i | S/i | | | | |
| Módulo 36 (Total) | | 82 | 36388 | 79 | 35341 | | | | | | | | | | | | | | |
| 43 | San Felipe de Jesús - Texcote | 27 | 11096 | 25 | 1184 | | | | | | | | | | | | | | |
| 151 | Santa I. Tola - Central de Abastos | 27 | 11956 | 28 | 12528 | | | | | | | | | | | | | | |
| 171 | Vasco de Quiroga - Correspondencia | 29 | 12338 | 26 | 11631 | | | | | | | | | | | | | | |
| Módulo 37 (Total) | | 73 | 37818 | 51 | 22816 | 79 | 41418.2 | 83 | 32326 | 83 | 32386 | S/i | 29718 | S/i | 83285 | 57 | 72873 | 61 | 57987 |
| 8 | Cd. Lago - M. El Rosario | | | | | 25 | 12908.8 | 25 | 8737 | | | | | | | | | | |
| 8 | Cd. Lago - M. El Rosario | | | | | 16 | 8808.0 | 17 | 8621 | | | | | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

779

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 10

Servicios en Operación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), 1988 -1996

| Ruta | Origen - Destino | 1988 | | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|----------------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 10 | M. Nte. 45 - Gertrude Sánchez | 24 | 18065 | 18 | 7158 | 14 | 7530.2 | 17 | 6621 | 20 | 6712 | | | | | | | | |
| 10 | Beatrude Sánchez - M. El Rosario | | | | | | | | | | | Sí | Sí | Sí | Sí | 20 | 25180 | 18 | 20498 |
| 11 | Ciudad Lago (La Villa) - M. Chapultepec | | | | | | | | | 16 | 5930 | Sí | Sí | Sí | Sí | 11 | 14179 | 12 | 13644 |
| 11A | Ciudad Lago (Av. 604) - M. Chapultepec | | | | | | | | | 20 | 7512 | Sí | Sí | Sí | Sí | 15 | 19335 | 10 | 11370 |
| 12 | Ciudad Lago - (Aragón) - Pantón San Isidro | 49 | 21553 | 35 | 15657 | 24 | 12371.1 | 24 | 9347 | 19 | 9475 | Sí | Sí | Sí | Sí | 11 | 14179 | 11 | 12507 |
| 33 | La Villa (Ferroplaza) - Ermita | | | | | | | | | 8 | 2267 | | | | | | | | |
| | Poyo a RB Cd. Lago - M. El Rosario | | | | | | | | | | | | Sí | Sí | | | | | |
| | Módulo 51B (Total) | 64 | 14180 | 32 | 14315 | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Aragón - M. El Rosario | 64 | 14180 | 32 | 14315 | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL RUTA-100 | | 3962 | 2010686 | 3151 | 1405330 | 2736 | 1211852.4 | 2805 | 1090104 | 2799 | 976449 | Sí | 941223 | Sí | 2542622 | 1690 | 2457381 | 1549 | 1737083 |

Fuente: Departamento del Distrito Federal, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1988.
 Departamento del Distrito Federal, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1989.
 Departamento del Distrito Federal, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1990.
 Departamento del Distrito Federal, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1991.
 Departamento del Distrito Federal, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1992.
 Departamento del Distrito Federal, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1993-1994.
 Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México*, México, D. F. 1996-1999.

Nota: El total de pasajeros transportados son en miles. Las cantidades de autobuses son en promedio anual.
 Sí: Rutas en operación sin número.
 SÍ: Ruta en operación sin la información correspondiente.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
780

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ZONA I MÓDULO 3 |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|---|
| | | | | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
| 31-B | Xochimilco-Pino Suárez | 16 | 89 | 78, 131-A, 134-A, 137, 140-B, 29, M. Férreo, Taxqueña-Pino Suárez, (26) |
| 31-B | Xochimilco-Pino Suárez | | 130 | 78, 131, 134, 14-B, 137, 140-B, 29, 143, M. Férreo, Taxqueña-Pino Suárez, (26,12,108) |
| 39-A | Xochimilco- Metro San Lázaro | 28 | 185 | 35, 57, 72-A, 143, 23-B, 137, 139, 72, 64, M. Férreo, San Lázaro y Moctezuma, (26, 12, 108) |
| 39-A | Xochimilco- Metro San Lázaro, (por Cafetales) | | 170 | 35, 57, 72-A, 143, 23-B, 133, 139, 72, 64, M. Férreo, San Lázaro y Moctezuma, (26, 12, 108) |
| 59-A | Xochimilco-Metro Chapultepec | 12 | 190 | 35, 143, 23-B, 133, 139, 72, 64, 121, 127, M. Férreo, Chapultepec, (1, 12, 26 108) |
| 59-A | Xochimilco-Metro Chapultepec, (por Huipulco) | | 165 | 35, 57, 72, 17, 11, 55-A, 105-A-B-C-1, M. Férreo, Chapultepec, (1, 108) |
| 144 | Xochimilco-San Pablo Oxtotepec | 9 | 145 | 142, 143, M. Férreo, (20, 26, 81, 97, 100) |
| 145 | Xochimilco-Tlalnepantla | 5 | 85 | M. Férreo, (20, 76, 100) |
| 146 | Xochimilco-Topilejo | 4 | 95 | 35, 57, 72-A, 78, 131, 134, 137, 140, 141-A, M. Férreo, (20) |
| 147 | Xochimilco-Xicomulco | 4 | 145 | 35, 57, 72-A, 78, 131, 134, 137, 140-B, 141-A, M. Férreo, , (20, 76) |
| S/n | Xochimilco-Santiago Tepalcatlalpan | | 85 | 35, 57, 72-A, 78, 131, 134, 137, 140-B, 141-A, M. Férreo, Taxqueña Pino Suárez, (20, 36) |
| S/n | Topilejo-Huipulco | 6 | 140 | 31-B, 78, 131, 134-A, 137, M. Férreo, Taxqueña Pino Suárez, (69) |
| S/n | San Andrés Totoltepec-Nezahualcóyotl | 8 | 190 | 31-B, 78, 131, 134-A, 137, M. Férreo, Taxqueña Pino Suárez, (69) |

MÓDULO 8

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| | | | | |
| 52-C | Santa Martha-Metro Zapata | 10 | 135 | 33, 47-A, 45, 52, 56, 47, 161, 162, M. Férreo, Santa Martha, (1,14) |
| 52-D | San Lorenzo Tezonco-Metro Taxqueña | 4 | 120 | 39, 56, 60, 64, 148, 149, 167, M. Férreo, Taxqueña, (12, 44, 56) |
| 56 | Col. Agrarista-Metro Taxqueña | 13 | 160 | 43, 45, 47-A, 56-A, 159, 161, M. Férreo, Taxqueña |
| 56-A | Col. Agrarista-Metro Taxqueña | 4 | 75 | 45, 47-A, 56, 161, M. Férreo, Taxqueña |
| 60 | San Lorenzo Tezonco-San Ángel | 8 | 120 | 52-D, 139, 141, 148, 149, 158, M. Férreo, Taxqueña-Miguel Ángel de Quevedo(12, 44, 56) |
| 73 | Reclusorio Mexicana Oriente-Comercial | 12 | 105 | 24, 40-B, 47, 30-A, 47-B, 49, 163, 164, M. Férreo, (11, 14) |
| 73 | Reclusorio Oriente-Metro Zaragoza | | 85 | 45-B, 47, 47-B, 50, 52, M. Férreo, |
| 161 | Metro Jamaica-Col. Agrarista | 7 | 120 | 52, 52-C, 161, M. Férreo, Ermita, (1, 27) |
| 161 | San Pablo II-San Felipe | | 70 | 52, 52-C, 161-A, 161-C, M. Férreo, (11, 14, 37) |
| 161-A | Metro Zapata-Palmas, (por Xalpa) | 6 | 160 | 52, 52-C, 159, 161, M. Férreo, Ermita,(1, 14) |
| 161-A | San Pablo II-Metro Jamaica | | 160 | M. Férreo, |
| 161-B | San Pablo II-Metro Jamaica | 5 | 160 | 52, 52-C, 159, 161, M. Férreo, Santa Anita, Jamaica |

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| | | | | |
|-------|--|---|-----|---|
| 161-C | Metro Zapata-Col. Palmas | 6 | 160 | 62, 52-C, 159, 161, M. Férreo, Ermita, (1,14) |
| 162 | Metro Zapata- Santa Catarina | 3 | 180 | 52, 52-C, 60, 148, 149, 159, 161, M. Férreo, Ermita, (12, 44, 56) |
| 162 | Amp. Santa Catarina- San Lorenzo | | 140 | 162, 148, 149, Férreo, (51, 62) |
| 162-A | Metro Jamaica-Santa Catarina | 2 | 200 | 52, 52-C, 60, 148, 149, 159, 161, 162, (44, 56) |
| 162-B | Santa Catarina-Metro Zapata, (por Culhuacán) | 8 | 180 | 52, 52-C, 60, 148, 149, 161, 162, (44, 56) |

MÓDULO 20

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|--|
| 23-B | Agrícola Metropolitana-Metro División del Norte, (por Coyoacán) | 23 | 130 | 72, 72-A, 57, 39, 132, 133, 139-A, 139-B, M. Férreo, División del Norte(12, 97, 108) |
| 23-B | Agrícola Metropolitana-Metro División del Norte, (por Miramontes) | | 130 | 72, 72-A, 57, 39, 132, 133, 139-A, 139-B, M. Férreo, División del Norte(12, 97, 108) |
| 64 | Panteón de San Lorenzo-Cerro del Judío | 21 | 150 | 23-B, 139, 139-A, 156, 166, 121, 125-A, M. Férreo, Copilco |
| 72 | Reclusorio Norte-Contreras | 16 | 130 | 23-B, 133, 139-A, 139-B, 57, 123-A, 131, M. Férreo, |
| 72-A | Calz. de las Bombas-Metro Universidad | 8 | 80 | 23-B, 39, 72, 133, 139-B, M. Férreo, Universidad, (13, 95) |
| 114 | Metro Viveros-La Era | 7 | 75 | M. Férreo, (43) |
| 123-A | Metro Viveros-Pedregal de San Ángel | 7 | 80 | 13, 17, 72, 114, 121, 125-A, M. Férreo, (16) |
| 125-A | Metro Viveros-Belvedere | 6 | 60 | 13, 17, 114, 123-A, 125, M. Férreo, M. Á. de Quevedo, Viveros, (60) |
| 133 | Metro Taxqueña-La Conchita | 8 | 85 | 23-B, 72, 139, 139-A, 139-B, M. Férreo, Taxqueña, (51, 91) |
| 139 | Metro Taxqueña-Favesedena Fovissste | 4 | 50 | 23-B, 57, 64, 72, 72-A, 139, 139-B, M. Férreo, Taxqueña, |
| 139-A | Metro Taxqueña- Favesedena Fovissste, (por Carmen Serdán) | 5 | 60 | 23-B, 57, 72, 72-A, 139, 139-B, M. Férreo, Taxqueña, (13, 51, 91) |
| 139-B | Metro Taxqueña- López Portillo | 7 | 80 | 23-B, 57, 72, 72-A, 133, 139, 139-A, M. Férreo, Taxqueña, (13) |
| 140 | Metro Taxqueña-Luis Echeverría | 4 | 60 | 47, 153, 156, 166, M. Férreo, Taxqueña |
| 156 | Metro Taxqueña-Zapotitla | 6 | 85 | 47, 64, 140-A, 153, 158, 166, M. Férreo, Taxqueña (56) |
| 160 | Metro Taxqueña-Aldama | 5 | 75 | 47, 64, 140-A, 153, 158, 73, M. Férreo, Taxqueña, (44, 56) |

MÓDULO 39

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|
| 30-A | Metro San Lázaro-Floresta | 8 | 90 | 30, 163, 163-A, 163-B, 163-C, 163-D, 163-E, 164, 165, 39, 39-A, M. Férreo, Acatitla, Agrícola Oriental, Zaragoza y San Lázaro, (1, 85, 104, 105, 107) |
| 30-B | Metro San Lázaro-Barco | 8 | 90 | 24, 30, 163-A, 163-B, 163-C, 163-D, 163-E, 164, 165, 39, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (104, 105, 107), |
| 30-C | Metro San Lázaro-Chalco | 10 | 100 | 24, 30, 163-A, 163-B, 163-C, 163-D, 163-E, 164, 165, 39, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (104, |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

782

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| | | | | |
|------|---------------------------------------|----|-----|--|
| 30-D | Metro San Lázaro-Chapingo | 9 | 110 | 105, 107), 30, 163, 163-A, 163-B, 163-C, 163-D, 163-E, 164, 165, 39, 39-A, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (104, 105, 107) |
| 40 | Central de Abasto-Cine Sonora | 16 | 180 | 26, 30, 33, 37, 49, 32, 35, 36, 39, 39-A, 46, 44, 54, 47-D, Fray Servando, (1, 14) |
| 40-B | Metro Viaducto-Santa Cruz Meyehualco | 7 | 90 | 33, 35, 37, 39, 39-A, 45, 41-B, 47-A, 50, Viaducto (31, 49, 53) |
| 46 | Central de Abasto-Olivar del Conde | 11 | 150 | 40, 41-B, 50, 54, 53, 17-B, 13-A, 19-B, 45, Nativitas, Eugenia, Div. Del Norte, San Antonio, (25, 27) |
| 47-B | Metro Pantitlán-Santa Cruz Meyehualco | 12 | 90 | 36, 49, 38, 42, 47, 47-D, 52, 52-C, 161, 161-A, 161-B, 161-C, 30, 30-A, Pantitlán, (11) |
| 47-B | Santa Cruz Meyehualco-Metro Pantitlán | | 90 | 24, 26, 30, 30-A, 30-B, 30-C, 30-D, 163, 163-A, 163-B, 168-C, M. Pantitlán, (11) |
| 50 | Metro Zapata-Acatilla | 24 | 240 | 50, 50-A, 50-B, 52, 52-E, 111, 23-B, 39, 39-A, 54, 31-B, M. Férreo, Portales Ermita, Zapata, |
| 54 | Central de Abasto-Palmas | 4 | 180 | 39, 39-A, 46, 40, 41, B, 50, 52-C, 47, 47-D, General Anaya, Coyoacán, Mixcoac, (25, 27) |
| S/n | Central de Abasto-Oasis | | 80 | 40, 40-B, 46, 54, (11, 14, 37) |

MÓDULO 41

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|---|
| 52 | Metro Santa Martha-Metro Zapata | 30 | 110 | 42, 161, 161-A, 161-B, 161-C, 162, 162-A, M. Férreo, Ermita, Zapata, (1, 14,) |
| 52 | Metro Santa Martha-Chalco | | * | (85, 104) |
| 53 | Metro Santa Martha-San Antonio Tecomil | 6 | 110 | 58, 141, 148, 144, 162, 162-A, M. Férreo, |
| 163 | San Miguel Teotongo, (Palmas)-Metro San Lázaro | 11 | 180 | 30, 30-A, 30-B, 30-C, 30-D, 163-A, 163-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (71, 74) |
| 163-A | San Miguel Teotongo, (Torres)-Metro San Lázaro | 4 | 140 | 24, 30, 30-A, 30-B, 30-C, 30-D, 163-A, 163-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (71, 74) |
| 163-A | Torres-Metro San Lázaro | | * | (71, 74) |
| 163-B | Col. Emiliano Zapata-Metro San Lázaro | 10 | 140 | 24, 30, 30-A, 30-B, 30-D, 163, 163-A163-B, 163-C, 164, M. Zaragoza, San Lázaro, (71, 74) |
| 163-C | San Miguel Teotongo-Metro San Lázaro | | * | (71, 74) |
| 163-D | María Isabel-Metro San Lázaro | | * | (51, 54) |
| 163-E | SUTAUR Oriente-Metro San Lázaro | 4 | 140 | 24, 30, 30-A, 30-B, 30-C, 30-D, 163, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (104, 105, 107) |
| 163-F | Col. Miguel de la Madrid-Metro San Lázaro | 6 | 125 | 24, 30, 30-A, 30-B, 30C, 30-D, 163, A, B, C, D, E, M. Férreo, (71, 74) |
| 164 | Floresta-Metro San Lázaro | 17 | 80 | 24, 30, 30-A, 30-B, 30C, 30-D, 163, 163-A, 164, A, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, |
| 165 | Ejército de Oriente-Metro San Lázaro | 13 | 70 | 24, 30, 30-A, 30-B, 30C, 30-D, 163, 163, A, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro |

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

MÓDULO 51-A

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|--|
| 24 | Santa Martha-Alameda Central | 26 | 155 | 27, 29-A, 3, 31-A, 47, 47-A, 164, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro y Bellas Artes, Puebla, (1, 9, 22) |
| 30 | Santa Martha-Metro Chapultepec | 10 | 130 | 28, 32, 39, 45, 41-B, 47, 47-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (1) |
| 30-A | San Lázaro-Los Reyes La Paz, (Floresta) | 10 | 130 | 28, 32, 39, 45, 41-B, 47, 47-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (9) |
| 30-B | San Lázaro-Los Reyes La Paz | 10 | 130 | 28, 32, 39, 45, 41-B, 47, 47-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro, (104, 105, 107) |
| 30-C | San Lázaro-Chalco | 10 | 130 | 28, 32, 39, 45, 41-B, 47, 47-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro |
| 30-D | San Lázaro-Chapingo | 10 | 150 | 28, 32, 45, 41-B, 47, 47-B, 164, 165, M. Férreo, Zaragoza, San Lázaro |
| 164 | San Lázaro-Chapingo | - | - | (9) |

MÓDULO 53

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|--|
| 141 | U. Milpa Alta-Metro Taxqueña | 10 | 210 | 47, 60, 52, 148, 149, M. Taxqueña, (21, 44, 56, 81) |
| 142 | Tulyehualco-Xochimilco | 13 | 85 | 140, 144, 145, 145-A, 147, 147-A, 147-B, 150, (20) |
| 143 | U. Milpa Alta-Metro Taxqueña | 6 | 200 | 35, 37, 39, 133, 139, 140, M. Taxqueña, (21, 36, 81) |
| 144-B | U. Milpa Alta-S. Ana Tlacotenco | 2 | 30 | 141, 143, 144-C, 154-A, 157-B, (55) |
| 144-B | U. Milpa Alta-S. Ana Tlacotenco | 1 | 83 | 141, 143, 144-B, 154-A, 154-B |
| 144-C | S. Salvador Cuauhtenco- U. Milpa Alta | - | - | (79, 63, 100) |
| 148 | Chalco-Metro Taxqueña (por Tezompa) | 16 | 299 | 47, 60, 140-A, 141, 149, 158-A, 162, 167, M. Taxqueña |
| 148 | Metro Taxqueña-Chalco | - | - | (50, 51, 94) |
| 149 | Metro Taxqueña-Chalco, (Mixquic) | 11 | 273 | 47, 60, 140-A, 141, 144, 158-A, 162, 167, M. Taxqueña, |
| S/n | San Miguel Xico-Metro Taxqueña, (Vaca) | - | - | (12, 44, 56) |
| 153 | San Miguel Xico-Metro Taxqueña, (Alcantor) | 12 | - | (12, 44, 56) |
| 154-A | U. Milpa Alta-San Juan Tepenahuac | 2 | 21 | 141, 141-A, 143, 144-C |
| 157-A | San Lorenzo Tlaloyucan-Villa Milpa Alta | 2 | 26 | 141, 141-A, 143, 144-C, (76, 100) |
| 158 | Tecomitl-Metro Taxqueña | 16 | 178 | (44, 56) |
| 167 | Tláhuac-Cine Sonora | 10 | 200 | 47, 60, 64, 141, 148, 149, 158-A, 167, (44, 56) |
| 167-C | Tlamamatal-Chalco | 6 | 74 | 167, (50) |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
784

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

ZONA 2
MÓDULO 1

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|--|
| 78 | Estadio Azteca-Chichicaspas | 6 | 100 | 29, 29-B, 122, 130, 135, 136, (76) |
| 131 | Izazaga-Caseta de Cobro | 12 | 181 | 29, 31-B, 78, 131, 134, 134-B, 135, 137, Taxqueña, (1) |
| 132-A | Metro Universidad-San Andrés Totoltepec | 4 | 85 | 17-B, 17-C, 13-A, 134, A, 135, Universidad, (69, 39, 40) |
| 134 | Estadio Azteca-Santo Tomás Ajusco | 9 | 110 | 29, 130, 131, 134, 135, 137, (70) |
| 134-A | Estadio Azteca- Km.39.5 Pueblo de Parres | 4 | 110 | 29, 130, 131, 134, 135, 137, (69) |
| 134-B | Topilejo-Estadio Azteca | 3 | 140 | 134, 134-A, 135, 137, (60) |
| 135 | Metro Taxqueña-San Andrés Totoltepec | 4 | 80 | 29, 134, 134-A, 132-A, 137, 138, (1) |
| 136-A | Metro Universidad- Chichicaspas | 7 | 100 | 17-B, 17-C, 78, 125-B, 136, Universidad, (16) |
| 137 | Estadio Azteca-Tepeximilpa | 12 | 65 | 29, 131, 134, 134-A, 135, 138, (75) |
| 137 | Tepeximilpa-Izazaga | | 170 | 131, 134, 134-A, 135, 138, Pino Suárez, (39, 40, 75) |
| 138 | Metro Universidad-Tepeximilpa | 4 | 75 | 17-B, 17-C, 130, 132-A, 136-A |

MÓDULO 2

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|---|
| 121 | Metro Taxqueña-Judio Tanque | 24 | 120 | 60, 126, 127, 127-A, Red, Taxqueña, M.A. de Quevedo, (41) |
| 121 | Judio Tanque-Metro M.A. de Quevedo | | 80 | 60, 127, 127-A, 128-A, M.A. de Quevedo, (41) |
| 127 | Metro Taxqueña-San Nicolás Totolapan | 12 | 130 | 60, 126, M. Taxqueña, (87) |
| 127 | San Nicolás Totolapan-Metro M. A. de Quevedo | | 90 | 127-A, 121, 57, 134, M.A. de Quevedo, (66, 87, 60) |
| 127 | P San Nicolás Totolapan-Metro M. A. de Quevedo | 11 | 120 | 121, 127, 122, 126, 127-B, M. Férreo, M.A. de Quevedo, (66, 87) |
| 127-A | Metro Taxqueña-Contreras, (por Anzaldo) | | 90 | 121, 60, 127, 17, M. Férreo, M.A. de Quevedo, (66, 41) |
| 127-A | Contreras, (por Anzaldo)-Metro M. A. de Quevedo | | 75 | 121, 127, 122, 126, 127-B, M. Férreo, M.A. de Quevedo, (66, 41) |
| 127-A | Contreras- Dinamos | | 90 | M. Férreo, (66, 41) |
| 127-B | Metro Taxqueña-Contreras, (por Escuela) | 11 | 110 | 64, 127-A, 121, 127, 140-B, 122, M. Férreo, Taxqueña, Copilco, (66) |
| 128-A | Oyamel, (por San Francisco-Metro Taxqueña) | 10 | 110 | 121, 127, 17-B, 17-C, 13-A, 57, 127-A, M. Férreo, M.A. de Quevedo, (66, 41) |
| 128-A | Metro Taxqueña-Oyamel | | 110 | 127, 121, 17-B, 13-A, 57, 127-A, M. Férreo, M.A. de Quevedo, (66, 41) |
| 128-A | Oyamel, (por Palmas)-Metro | | * | M. Férreo, (66, 41) |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

785

| |
|--------------------------------------|
| <p>TESIS CON FALLA DE ORIGEN</p> |
|--------------------------------------|

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| Taxqueña | | | | |
|----------|-------------------------------|----|-----|--|
| 140-B | Metro Taxqueña-Reclusorio Sur | 10 | 120 | 64, 60, 31-B, 33-A, 59-B, 26-B, 23-B, 245-A, M. Férreo, Taxqueña, (12, 44, 56) |

MÓDULO 4

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|---|
| 13-A | Metro Chapultepec-Torres de Padierna | 17 | 170 | 34, 38, 42, 44, 46, 50, 52-A, 64, 57, 72, M. Férreo, Chapultepec, Juanacatlán, Tacubaya B. del Muerto |
| 13-A | Metro Chapultepec-Eje 10 Sur | | 60 | 28, 30, 38, 34, 44, 46, 50, 52-A, 60, M. Férreo, Chapultepec, Tacubaya, (2) |
| 13-A | Torres de Padierna-Eje 7 Sur | | 35 | 52-A, 54, 64, 67, 125-A, B. del Muerto Mixcoac, (87, 60) |
| 17-B | Metro Insurgentes-Col. Miguel Hidalgo | 33 | 125 | 19, 38, 59, 46, 50, 11, M. Férreo, Insurgentes, Chilpancingo, (2) |
| 17-B | Col. Miguel Hidalgo-San Ángel | | 30 | 17-C, 57, 72, M. Férreo, (2) |
| 17-B | Metro Insurgentes-San Ángel | | 95 | 19, 38, 59, 46, 50, 52-A, 54, M. Férreo, Insurgentes, Chilpancingo, (2) |
| 17-C | Metro Insurgentes-San Pedro Mártir | 32 | 180 | 19-B, 38, 59, 46, 50, 111, 128, 131, M. Férreo, Insurgentes, Chilpancingo, (2) |
| 17-C | San Pedro Mártir-Central Camionera | | 150 | 19, 38, 59, 46, 30, 111, 128, 131, M. Férreo, Insurgentes, Chilpancingo, (2) |
| 17-C | Metro Insurgentes-San Ángel | | 240 | 17, 22, 18, 332, 19, 60, 64, 111, 72, 135, 137, M. Férreo, Insurgentes, Chilpancingo, (2) |
| 17-C | San Pedro Mártir-San Ángel | | 60 | 19-B, 38, 59, 46, 50, 111, 116-A, 154 M. Férreo, Insurgentes, Chilpancingo, (2) |
| 119-B | Metro Mixcoac-Presidentes | 6 | 64 | 13-A, 120, 120-A, 12-A, 50-A, 112-A, M. Férreo, Mixcoac, (15) |
| 119-B | Metro Mixcoac-Calle 36 | | 25 | 7, 13-A, 50-A, 54, M. Férreo, Mixcoac, (15) |
| 120 | Metro Mixcoac-El Coral | 15 | 15 | 13-A, 119, 120-A, 12-A, 112, 50-A, M. Férreo, Mixcoac, (15) |
| 120 | Metro Mixcoac-Calle 36 | | 25 | 13-A, 50-A, 54, 111, M. Férreo, Mixcoac, |
| 120-A | Metro Mixcoac-El Coral | 12 | 60 | 13-A, 50-A, 120, 120-A, 112-A, 124, M. Férreo, Barranca del Muerto Mixcoac, (15) |
| 120-A | Metro Mixcoac-Calle 36 | | 25 | 7, 13-A, 50-A, 54, 111, Férreo, Mixcoac |
| 124 | Metro Mixcoac-Puerta Grande Tlacuitlapa | 9 | 58 | 13-A, 119, 120, 120-A, 50-A, 111, 112, 52-A, M. Férreo, Mixcoac Barranca del Muerto, (57) |
| 124 | Puerta Grande-Barranca del Muerto | | 40 | 52-B, 111, 115-A, 57, 13-A, M. Férreo, Barranca del Muerto, (57) |

MÓDULO 4-A

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| 44-A | Metro Villa de Cortés-Santa Fe | 14 | 145 | 115, 117-A, 117-B, 118, M. Férreo, Villa de Cortés, (27) |
| 44-A | Metro Tacubaya-Santa Fe | | 100 | 115, 117, 117-B, 118, 118-B, M. Férreo, Tacubaya |
| 112 | Metro Tacubaya-Jalapa | 8 | 94 | 118-B, 119, 119-C, M. Férreo, Tacubaya, (46) |
| 113 | Metro Tacubaya-Santo Domingo | 8 | 50 | 42, 110, 110-B, 113, M. Férreo, Tacubaya, (54, 47) |
| 114-A | B. del Muerto-Torres de Potrero | 11 | 65 | 13-A, 57, 112-A, 114, 117, 127, M. Férreo, B. del Muerto |
| 115-A | Metro Juanacatlán-Puente Colorado | 14 | 70 | 13-A, 52-A, 111, 112-A, M. Férreo, Juanacatlán, (43) |
| 117-A | Escandón-Unidad Santa Fe | 11 | 70 | 44-A, 115, 118, M. Férreo, (76, 5) |
| 118-B | Metro Tacubaya-Canada | 5 | 56 | 112, 119, M. Férreo, Tacubaya, (80, 5) |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

786

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| | | | | | |
|-------|---|---------------|---|-----|---|
| 119 | Metro Tacubaya-Piloto | | 6 | 42 | 7, 112, 118-B, 119-C, M. Férreo, Tacubaya, (46, 15) |
| 119-A | Metro Universidad-Popular Teresa | Santa | 6 | 70 | 13-A, 54, 125-A, 126, M. Férreo, Universidad, (60) |
| 119-C | Metro Tacubaya-Coral | | 6 | 42 | 7, 112, 118-B, 119, M. Férreo, Universidad, (15) |
| 123 | Metro Universidad-Belvedere, (por Lomas) | (por) | 5 | 100 | 72, 127, 127-A, M. Férreo, Universidad, (60, 87) |
| 123 | Metro Universidad-Belvedere, (por Lucio) | (por) | | 100 | 13-A, 57, 125, 125-A, 126, M. Férreo, Universidad, (60) |
| 125 | Metro Universidad-Belvedere, (por Jardín) | (por) | 9 | 86 | 13-A, 57, 125, 125-A, 126, M. Férreo, Universidad, (60) |
| 125-B | Metro Universidad-Bosques del Pedregal | del | 9 | 86 | 13-A, 57, 125, 125-A, 126, M. Férreo, Universidad, (60, 87) |
| 125-C | Bosques del Pedregal-Metro B. del Muerto | B. del Muerto | 3 | 145 | 13-A, 57, 125, 125-A, 125-B, M. Férreo, B. del Muerto, (60) |
| 128 | Metro Universidad-San Ocoatepec | Bernabé | 9 | 90 | 64, 125, 127-A, 128-A, M. Férreo, Universidad, (60) |

MÓDULO 9

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|---|
| 110 | Metro Tacubaya-Zacamilpa | 10 | 140 | 76, 55, 110-B, 113-B, 7, 34, 42, M. Férreo, Tacubaya, (4, 5, 76) |
| 110 | Metro Tacubaya-El Yaqui | | 90 | 76, 55, 110-B, 113-B, 7, 34, 42M. Férreo, Tacubaya, Observatorio (4, 5, 76) |
| 110-B | Metro Tacubaya-San Acopilco | 7 | 120 | 76, 55, 110, 7, 34, 42, M. Férreo, Tacubaya, Observatorio, (4, 76) |
| 110-B | Metro Tacubaya-La Pila | 7 | 120 | 76, 55, 110, 7, 34, 42, M. Férreo, Tacubaya Observatorio, (76, 24) |
| 110-B | Metro Tacubaya-Desierto de los Leones | | 127 | 76, 55, 110, 7, 34, 42, M. Férreo, Observatorio, (76, 24) |
| 113-B | Metro Observatorio-San Fernando | 7 | 110 | 55, 76, 106-E, 110, 110-B, M. Férreo, Observatorio, (4, 76) |
| 113-B | Metro Observatorio-Bosques | | 48 | 55, 76, 106-E, 110, 110-B, M. Férreo, Observatorio, (4) |
| 115 | Metro Tacubaya-Cuajimalpa | 6 | 120 | 106-E, 110-B, 120, 76, 9, 57, 7, M. Férreo, Tacubaya, (4) |
| 115 | Metro Tacubaya-Santa Fe | | 40 | 44-A, 7, 9, 57, 118, M. Férreo, Tacubaya, (5) |
| 116 | Metro Mixcoac-San Bartolo Ameyalco | | 70 | 13-A, 115, 112-A, M. Férreo, |
| 116-A | Metro Gral. Anaya-Río Guadalupe | 7 | 70 | 116, 117, 17-C, 19-B, 23-B, 91-B, M. Férreo, Gral. Anaya, Viveros, |
| 117 | San Ángel-Santa Rosa | 14 | 70 | 116, 13-A, M. Férreo |
| 117 | San Ángel-Parque Nacional (Desierto de los Leones) | | 90 | 116, 13-A, M. Férreo |
| 117 | San Ángel-San Bartolo Ameyalco | | 120 | 13-A, 115, 112-A, 116-A, M. Férreo |
| 117 | San Ángel - San Bartolo Ameyalco/Tetelpan | | * | |
| 118 | Metro Tacubaya-Santa Rosa Xochiac | | * | (4, 5) |
| 118 | Metro Tacubaya-Desierto de los | | * | |

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

Leones

MÓDULO 51-C

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|---|
| 19-B | Metro Universidad-Reforma, (por Coyoacán) | | 120 | 132-A, 136, 136-A, 138, 119-A, 123, 125, 72, M. Férreo, Universidad Coyoacán, (1) |
| 19-B | Metro Universidad-Reforma (por Coyoacán) | 11 | 105 | 132-A, 136, 136-A, 138, 119-A, 123, 125, 72-A, M. Férreo, Universidad, Sevilla, (1) |
| 29-B | Metro Universidad-San Pedro Mártir | 10 | 70 | 132-A, 136-A, 119-A, 123, 125, 23-B, 72, (1) |
| 57 | Ermita Iztapalapa-Metro Cuatro Caminos | 42 | 180 | 22, 24-A, 7, 52, 52-C, 35, 37, 60, 121, 55, 76, M. Férreo, Cuatro Caminos, B. del Muerto, (1) |
| 57 | Ermita Iztapalapa-Metro B. del Muerto | | * | M. Férreo (1) |
| 57-B | Ermita Iztapalapa-Metro Universidad | 9 | 175 | 31-B, 35, 37, 47-A, 57, 141, 143, 158, M. Férreo, Universidad, (1) |
| 59 | Metro El Rosario-Metro Div. Del Norte | | 110 | 22, 24-A-7, 52, 52-C, 35, 27, 60, 121, 55, 76, M. Férreo, B. del Muerto |
| 118 | Metro Tacubaya-Santa Rosa Xochiac | 6 | 100 | 110-B, 120, 76, 98, 57, 7, M. Férreo, Tacubaya |
| 118 | Metro Tacubaya-Desierto de los Leones | | 114 | 44-A, 7, 9, 15, M. Férreo, Tacubaya |

MÓDULO 15

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|---|
| 50-A | Metro Zapata- Molinos | 9 | 70 | 120, 54, 111, 112-A, 9, 13, 115, 124, M. Férreo, Zapata, Mixcoac, (25, 27) |
| 52-A | Águilas-La Viga | 8 | 105 | 115, 52, 52-B, M. Férreo, Ermita, B. del Muerto, (1) |
| 52-A | Águilas-B. del Muerto | | 35 | 115, 52-B, 124, 111, M. Férreo, B. del Muerto, (2) |
| 52-B | Plateros-La Viga | | 110 | 52, 52-A, M. Férreo, Ermita, B. del Muerto, (1, 2) |
| 52-E | Plateros-Metro Zapata | 8 | 60 | 50-A, 111, 120, M. Férreo, Zapata, Mixcoac, (2) |
| * | Metro Zapata-San Bartolo | | | M. Férreo, (2, 57) |
| 111 | Metro Zapata-San Bartolo Ameyalco | 9 | 120 | 115, 119-B, 13-A, 124, 112, 112-A, 116, 50-A, M. Férreo, Zapata, Mixcoac, B. del Muerto, (57) |
| 111 | B. del Muerto- San Bartolo Ameyalco | | 80 | 13-A, 57, 124, 52-A, M. Férreo, B. del Muerto, (57) |
| 112-A | Metro Chapultepec-Clinica 8 | 9 | 90 | 9, 13, 111, 50-A, 114, 115-A, 116, 117, 120-A, M. Férreo, (2) |
| 116 | Metro Mixcoac-San Bartolo | 6 | 100 | 13-A, 115, 112-A, 116-A, 117, 124, M. Férreo, Mixcoac, (57) |
| 116 | San Ángel-San Bartolo | | 70 | 13-A, 115, 112-A, M. Férreo, (43) |
| 116-A | Metro Gral. Anaya-Río Guadalupe | 7 | 70 | 116, 117, 17-C, 19-B, 23-B, 91-B, M. Férreo, Gral. Anaya, Viveros, (34) |
| 117 | San Ángel-Santa Rosa | 14 | 70 | 116, 13-A, M. Férreo, (5, 15) |
| 117 | San Ángel-Parque Nacional-Desierto de los Leones | | 90 | 116, 13-A, M. Férreo, (43) |
| 117 | San Ángel-San Bartolo | | 120 | 13-A, 115, 112, 112-A, 116-A, M. Férreo, (43) |
| 117 | San Ángel-San Bartolo, (por Tetelpan) | | 50 | (43) |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
788

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

ZONA 3
MÓDULO.6

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|---|
| 17 | Metro Indios Verdes-Glorieta I. | 58 | 60 | 6, 8, 12, 16, 55, 76, 30, Insurgentes, Revolución, La Raza, (2) |
| 17 | Metro Indios Verdes-Metro Insurgentes | | 50 | 6, 8, 12, 65, 16, 55, 76, Insurgentes, Revolución, La Raza, (2) |
| 17 | Metro Indios Verdes-Museo del Chopo | | 50 | 6, 8, 12, 16, 17-A, 30, Revolución, Indios Verdes, La Raza, (2) |
| 17-A | Progreso Nacional-Glorieta Chilpancingo | 18 | 95 | 6, 8, 12, 16, 55, 76, 30, 27, Insurgentes, La Raza, Revolución, Politécnico, Chilpancingo, (1, 3, 88) |
| 23 | Reclusorio Norte-Metro Hidalgo | 12 | 120 | 6, 8, 12, 17-A, 30, La Raza, Hidalgo, Niños Héroes, (88) |
| 25 | Zacatenco-Hospital General | 21 | 120 | 101, 104, 6, 8, 12, 18, 30, La Raza, Hidalgo, Niños Héroes, (1) |
| 25 | Zacatenco-Metro Potrero | | 60 | 103, 104, M. Férreo, Potrero, Lindavista, (1) |
| 27 | Reclusorio Norte-Espartaco | 56 | 220 | 23, 6, 8, 12, 17-A, 16, 30, 46, 50, 52, 59, Salto del Agua, Hidalgo, Politécnico, La Raza, (88) |
| 27 | Reclusorio Norte-La Raza | | 55 | 23, 6, 8, 17-A, Politécnico, La Raza, (88) |
| 27 | Reclusorio Norte-Salto del Agua | | 130 | 23, 6, 8, 12, Salto del Agua, Politécnico, La Raza, (88) |

MÓDULO 23

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|---|
| 9 | Metro Rosario-San Pedro de los Pinos | 13 | 105 | 12, 59-A, 16, 18, 22-A, 24-A, 106-B, 55, 13-A, 19-A, Tacuba, Azcapotzalco, San Antonio Abad, Polanco, (23) |
| 13 | Col. Ferrería-Metro Chapultepec-Metro Aeropuerto | 25 | 175 | 6-A, 8, 11, 16, 20, 24-A, 12-A, 23-A, 55, Aeropuerto, Chapultepec, Normal, La Raza, Consulado, Misterios, Terminal, (1) |
| 16-A | Panteón San Isidro-Peñón | 36 | 165 | 7, 9, 12, 19, 19-A, 13, 17, 23, 25, 27, 33, 35, 37, Oceanía, Tlatelolco, Canal del Norte, Refinería, Camarones, (3) |
| 19 | Metro Rosario-Parque México, (Cuicláhuac) | 12 | 155 | 6-A, 9, 19, 11, 12, 16, 13, 19, El Rosario, Ferrería, Normal, Sevilla, (23) |
| 19-A | Metro Rosario-Parque México | 12 | 145 | 6-A, 9, 19, 11, 12, 16, 13, 19, El Rosario, Ferrería, Normal, Sevilla, (23, 28) |
| 23-A | San Juan Iztacala-Metro Balderas | 16 | 140 | 59-A, 13, 11-A, 16, 22, 17, 55, 76, Norte 45, San Cosme, Balderas, (88, 3) |
| 59-A | Metro Rosario-Súlván | 13 | 133 | 7, 19-A, 16, 18, 22, 12, 11, 11-A, 23-A, El Rosario, San Cosme, Serdán Camarones, (23, 28) |
| 107-B | Col. Ferreira-Metro Tacuba La Villa | 10 | 165 | 6-A, 29-A, 101, 17, 55, 4, 13, 23-A, Tacuba Ferrería, La Villa, Azcapotzalco, Indios Verdes, (3) |
| 110-A | Buenavista-Progreso Nacional | 16 | 135 | 23, 103, 6, 6-A, 8, 11, 12, 17-A, 25, 27, 16, 23-A, La Raza, Tlatelolco, Balderas Hidalgo, (3, 88) |
| S/n | Metro Rosario-Cuautitlán Izcalli | | 150 | 9, 19, 19-A, 59-A, 57, 107-C, El Rosario |

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

ZONA 3
MÓDULO 24

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|--|
| 18 | Metro Cuatro Caminos-Col. Moezuma | 24 | 20 | 7, 24-A, 57, 22-A, 9, 59, 107, 109, Cuatro Caminos, Colegio Militar, Tlatelolco, (28) |
| 22-A | Metro Cuatro Caminos-Alameda, (por Pensil) | 22 | 123 | 7, 24-A, 57, 22-A, 9, 59, San Joaquín, Cuatro Caminos, San Cosme, Revolución, (89) |
| 22-A | Metro Cuatro Caminos-Alameda, (por San Cosme) | | 80 | 7, 24-A, 57, 22, 24, 9, 20, 109, 11, 19, 28, 13, 19-A, San Cosme, Cuatro Caminos, San Cosme, Tacuba |
| 107-D | Metro Cuiciláhuac-Col. Providencia | 10 | 80 | 12, 16, 18, 22, 57, 59, Cuiciláhuac, Tacuba, Camarones, (23) |
| 107-E | Metro Cuiciláhuac-Santiago Tepalcapa | 12 | 210 | 7, 9, 16, 59, 18, 22, 109-A, 186, |
| 107-E | Metro El Rosario-Santiago Tepalcapa | | 120 | 7, 9, 16, 57, 59, El Rosario |
| 107-E | Metro El Rosario-Col. Vista Hermosa | | 160 | 6-A, 7, 8, 12, El Rosario, (23) |
| 107-F | Metro Tacuba-U. H. El Rosario | 10 | 90 | 6-A, 8, 7, 12, 16, 24, 28, 59, El Rosario, Tezozomoc, Camarones, Refinería, Tacuba, Popotla, Cuiciláhuac, El Rosario, (17) |
| 107-G | Metro El Rosario-Metro Tacuba | 9 | 90 | 6-A, 8, 7, 12, 16, 24, 57, Tacuba, Cuiciláhuac, El Rosario, Tezozomoc, Popotla, (23) |
| 109-A | Metro Cuiciláhuac-U. H. Petroquímica, (Camarones) | 23 | 110 | 7, 16, 18, 20, 24, 57, Tacuba, Cuiciláhuac, Refinería, Camarones |
| 109-A | U. H. Petroquímica-Metro Cuiciláhuac | | 120 | 7, 10, 18, 20, 24, 57, 113-A, Tacuba Cuiciláhuac, Refinería |
| 109-A | Metro Cuiciláhuac-U. H. Petroquímica | 50 | 50 | 7, 16, 57, Tacuba, Cuiciláhuac, Refinería |

MÓDULO 34

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|---|
| 29-A | Santa Isabel Tola-Metro Portales | 20 | 165 | 31-A, 151, 171, 17, 11, I. la Católica, Indios Verdes, Nativitas, Portales, Allende, Misterios, (1,2) |
| 31 | Santa Isabel Tola-Diagonal 20 de Noviembre | 20 | 135 | 11, 17, 37, 55, 151, 171, I. la Católica, Allende, Misterios, Indios Verdes, La Villa, (1,2) |
| 101-A | La Villa, (Ferroplaza)-Forestal II, (por Ticomán | | 95 | 11, 33, 17, 101, 102, 103, 104, Indios Verdes, La Villa, (64) |
| 101-A | Ferroplaza/La Villa-Chapultepec | | 100 | 11, 33, 17, 101, 102, 103, 104, Indios Verdes, La Villa, (2, 64) |
| 101-A | La Villa-Cuauhtepc, (por Zacatenco) | | * | M. Férreo, (64) |
| 151 | Santa Isabel Tola-Central de Abasto | 20 | 210 | 11, 17, 31-A, 55, 171, 29-A, 40, 24, I. La Católica, Allende, Chabacano, Indios Verdes, (1,2) |

Zona 4
Módulo 46FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
790TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|--|
| 101 | Lomas de Chapultepec-Metro Indios Verdes | 14 | 120 | 101-A, 102, 108, Indios Verdes, (88, 64) |
| 102 | La Brecha/Coyotes-Metro Indios Verdes | 10 | 115 | 101, 101-A, 108, Indios Verdes, (64) |
| 103 | Ampliación Malacates-Metro La Raza | 20 | 145 | 23, 23-A, 110-A, 121, 101-A, 104, 108, La Raza, (88) |
| 104 | Tepetatal Charco-Metro Potrero | 13 | 110 | 17, 17-A, 101-A, 108, 101, 103, Potrero |
| 108 | Tepetatal Charco-Metro Indios Verdes | 7 | 105 | 104, 101, 103, 101-A, 123, 17, 23, 27, Indios Verdes |

MÓDULO 51

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--|------------------------------|--------------------------------|---|
| 57 | Metro Rosario-Metro Cuatro Caminos | 38 | 60 | 107-C59, 16, 19, 19-A, 22-A, 18, 109, 29-A, Cuatro Caminos, El Rosario, (23, 28) |
| 76 | Alameda Central-Km. 15.5, (por Reforma) | 30 | 120 | 55, 55-A, 106-C, 106-E, Chapultepec, Auditorio, (2) |
| 76 | Alameda Central-Km. 15.5 (por Palmas) | 30 | 120 | 55, 55-A, 106-A, 106-C, 106-E, Chapultepec, Auditorio, Hidalgo, (2) |
| 76 | La Villa-Km. 15.5, (por Reforma) | | 100 | Hidalgo, Auditorio, Chapultepec, Misterios, La Villa, (2) |
| 76 | La Villa-Km. 15.5 (por Palmas) | | 80 | 76, 24-A, 31, 151, 31-A, 55-A, 106-A, 106-C, 106-E, Hidalgo, Auditorio, Chapultepec, Misterios, La Villa, (2) |
| 106 | Metro Cuatro Caminos-Col. Higuera | 5 | 114 | 106, 106-C, A, E, Cuatro Caminos |
| 106-A | Metro Chapultepec-ENEP Acatlán | 4 | 70 | 57, 55, 76, 106-C, E, Chapultepec |
| 106-B | Metro Chapultepec-Satélite | 9 | 80 | 57, 55, 76, 11, 11-A, 106-C, H, Chapultepec, (2) |
| 106-C | Metro Chapultepec, (Reforma)-Satélite | 9 | 114 | 57, 55, 76, 11, 11-A, 106-A, I, E, 13, 13-A, Chapultepec, Auditorio, (2) |
| 106-D | Hogares-Metro Politécnico | 11 | 160 | 23, 103, 23-A, 110-A, 106-H, 107 |
| 106-E | Metro Chapultepec-Cuajimalpa | 9 | 150 | 106-A, C, 55, 76, 113-D, 110, Chapultepec, (2, 4) |
| 106-F | Col. La Higuera-Metro El Rosario | 9 | 120 | 107, 107-E, C, 106-G, 6, 8, 10, El Rosario |
| 106-G | Metro Cuatro Caminos-Tepalcapa | 5 | 114 | 106-B, C, 106-H, 107-E, 109-A, Cuatro Caminos |
| 106-H | Metro Cuatro Caminos-Hogares de Atizapán | 8 | 160 | 106-A, B, C, 107-A, 109, M. Férreo, Cuatro Caminos |
| 12 | Cd. Lago-Metro Potrero | 20 | 120 | 11-A, 23-A, 16, 59-A, Bondojoito, Potrero |
| 12 | Panteón San Isidro-Metro La Raza | * | 80 | 11-A, 23-A, 16, 59-A, Camarones, La Raza |

ZONA 4
MÓDULO 10

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, | TIEMPO DE RECORRIDO, | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|----------------|-------------------|----------------------|--|
|------------|----------------|-------------------|----------------------|--|

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
791

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| | | (unidades) | (minutos) | |
|-------|--|------------|-----------|---|
| 6 | Cd. Lago-Metro El Rosario | 25 | 140 | 64, 8, 12, 35, 37, 19, El Rosario, Martín Carrera, Basílica, |
| 6 | Calle 7 Bordo de Xochiaca-Metro El Rosario | | 150 | 6-A, 8, 12, 35, 37, 19, El Rosario, La Villa, Martín Carrera, Basílica, (3) |
| 6 | Cd. Lago-Metro Basílica | | 130 | 6-A, 8, 12, 35, 37, 19, El Rosario, La Villa, Martín Carrera, Basílica |
| 6 | Metro El Rosario-Metro Basílica | | 130 | 6-A, 8, 12, 35, 37, 19, La Villa, Martín Carrera, Basílica, (3) |
| 6-A | Pradera-Metro El Rosario | 28 | 138 | 6, 8, 12, 35, 37, 19, 4, 23, 27, El Rosario, La Villa, Martín Carrera, (3) |
| 6-A | Pradera-Metro Basílica | | 105 | 6-A, 8, 12, 35, 37, La Villa, Martín Carrera, Basílica, (3) |
| 55-A | Av. Central-Metro Chapultepec, (Reforma) | 15 | 160 | 6, 6-A, 8, 12, 35, 37, 23, 37, 173, Chapultepec, Hidalgo, Océania, (3) |
| 55-A | Av. Central-Metro Chapultepec | | 120 | 6, 6-A, 8, 12, 35, 37, 23, 27, 173, Océania, Hidalgo, (3) |
| 173 | ENEP Aragón-Metro Basílica | 16 | 140 | 6, 6-A, 12, 35, 37, Basílica, La Villa, Martín Carrera, (2,3) |
| 174-A | Jardines de Guadalupe-Metro El Rosario | 13 | 140 | 6-A, 55-B, 173, 6, 176, 12, 169, 179-A, Martín Carrera, Politécnico, El Rosario, (2) |
| 176 | Cd. Lago-Condominio Vallejo | 11 | 143 | 6, 6-A, 12, 35, 37, 19, 25, 27, 23, Basílica, La Villa, (3) |
| 176-A | Cd. Lago-Buenavista-Metro Hidalgo | 10 | 128 | 6, 6-A, 112, 55-A, 23, 27, 22, Revolución, Hidalgo, Canal del Norte, Morelos Océania, (3) |
| 176-B | Cd. Lago-Moctezuma | 10 | 80 | 66-A, 12, 55-A, 23, 27, 22, Moctezuma, Océania, (3) |

MÓDULO 12

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|-----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| 33 | Gabriel Hernández-Ermita | 9 | 140 | 173, 176, 172, 171, 6-A, 6, 4, 31, 8, 10, 11-A, La Villa, Morelos, Candelaria, Fray Servando, (18, 58) |
| 33 | Gabriel Hernández-20 de Noviembre | 15 | 140 | 29-A, 31, 51, 171, 11, 55, I, La Católica, Allende, Misterios, (18, 58) |
| 33 | Gabriel Hernández-Metro Basílica | | 60 | 6, 6-A, 4, 29-A, 31, 172, 176, Basílica, (18, 58) |
| 35 | Altavilla-Xochimilco | 40 | 280 | 4, 5, 37, 11, 12, 16, 20, 34, 36, 46, 54, Martín Carrera, Morelos, Candelaria, Taxqueña, (58) |
| 35 | Altavilla-Cine Sonora | 40 | 280 | 4, 5, 37, 11, 16, 20, 34, 36, 46, 54, Martín Carrera, Morelos, Merced, Candelaria, Taxqueña, (58) |
| 35 | Altavilla-Taxqueña | | 110 | 6-A, 8, 12, 37, 31-B, 72, 57, 59, 45, Martín Carrera, Merced, (1, 18, 58) |
| 35 | Altavilla-Taxqueña | | 180 | 6-A, 8, 12, 37, 31-B, 72, 57, 59, 21, 45, Merced, (18, 26) |
| 37 | U. CTM-Xochimilco | 35 | 280 | 4, 5, 12, 15, 20, 34, 36, 46, 544, 52, 57, Candelaria, Santa Anita, Martín Carrera, (18, 26) |
| 37 | U. Azcapotzalco-Ermita | | 150 | 4, 6, 35, 12, 16, 20, 34, 46, Santa Anita, Martín Carrera, (26, 58) |
| 171 | Vasco de Quiroga-Correspondencia | 20 | 160 | 29-A, 31, 31-A, 15, 11, 55, La Villa, Carrera, Misterios, Allende, (2, 10, 18) |
| 171 | Vasco de Quiroga- Metro Hidalgo | | 120 | 29-A, 31, 31-A, 15, 11, 55, (2, 18) |

MÓDULO 13

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| 20 | Col. Pantillán-Metro Colegio Militar | 14 | 70 | 13, 17, 23, 29-A, 27, 39, 43, 47, Balbuena, Zaragoza, C. Militar, B. Artes, A. Oriental, (1, 28) |
| 34 | ISSSTE Zaragoza-Vocacional 4 | 13 | 90 | 13-A, 23, 27, 29-A, 35, 37, 39, 47, 57, (1, 31, 19, 86) |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

792

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| | | | | |
|------|--------------------------------------|----|-----|--|
| 38 | ISSSTE Zaragoza-Tacubaya | 13 | 180 | 43, 47-A, 41-B, 39, 35, 37, 13, 17, 27, 9, 57, Xola, Etiopía, Patriotismo, Tepalcates, (19, 86) |
| 42 | ISSSTE Zaragoza-Vocacional 4 | 14 | 180 | 41-A, 41-B, 43, 39, 35, 37, 13, 17, 27, 57, Tepalcates, Tacubaya, Xola, Etiopía, Patriotismo, (19, 86) |
| 45 | Metro Pantitlán-Col. Del Mar | 42 | 50 | 22, 30, 38, 46, 52, 60, 141, 148, 148, 151, Aeropuerto, Hangares, Pantitlán, (62) |
| 45 | Metro Pantitlán-Ermita | | 90 | 42, 56, 38, 30, 22, 151, Aeropuerto, Hangares, Pantitlán, (1, 25) |
| 47 | Bombas-Col. Del Mar | 13 | 150 | 141, 148, 158, 38, 30, 42, 52, 168, (50, 94) |
| 47 | Bombas-Col. Del Mar | 18 | 170 | 50, 20, 30, 28, 42, 50, 52, 141, 148, 158, San Juan |
| 47-A | Bombas-Villa Coapa | | 120 | 50, 20, 30, 38, 42, 50, 52, 141, 148, 158, San Juan, (2, 14, 98,) |
| 47-D | Metro Zaragoza-Col. Del Mar | 12 | 140 | 141, 148, 158, 57, 24, 30, 36, 38, 42, 40-B, Zaragoza, (50, 62, 94) |
| 49 | Santa Cruz Meyehualco-Metro Balderas | 13 | 150 | 23, 27, 29-A, 35, 37, 39, 43, 20, 30, 36, 50, Balderas, Pino Suárez, F. Servando, Puebla |

MÓDULO 18

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|
| 4 | Chamizal-Industrial Vallejo | 22 | 146 | 13, 23-A, 103, 108, 104, 101-A, 29-A, 27, 17, 6, Indios Verdes, La Villa, Martín Carrera |
| 4 | Chamizal-Ceylán | | 40 | 41, 43, 169 |
| 4 | Ceylán-Eduardo Molina | | 80 | 13, 23, 23-A, 25, 101-A, 102, 103, 104, 108, Indios Verdes, La Villa, Martín Carrera, (3, 18, 58, 88) |
| 39-A | Puente Negro-Carmen Serdán | 3 | 240 | 41, 32, 28, 30-A, 164, 34, 40-B, 159, 44, 50, San Lázaro, Moctezuma, Mixihuca, (7, 10, 12, 108) |
| 39-A | Puente Negro-Carmen Serdán | | 60 | 4, 66, 55-B, 173, 176, 10, 16, 24-A, 22, 164, San Lázaro, (7, 10, 12, 108) |
| 39 | Puente Negro-San Lázaro | | * | (7, 12, 18) |
| 39-A | Puente Negro-San Lázaro | | * | (7, 12, 108) |
| 41 | Col. E. Zapata-Metro Basílica | 4 | 100 | 4, 172, 169, 6-A, 55-B, 173, 174-A, 126, 39, 36, Basílica, Martín Carrera, La Villa, (3, 18, 88) |
| 43 | Col. E. Zapata-Iztacalco | 7 | 105 | 4, 6, 8, 12, 16, 28, 4, 55-A, 169, 172, 173, Oceanía, Terminal Aérea, Aeropuerto |
| 169 | Col. E. Zapata-Iztacalco | 8 | 20 | 4, 43, 55, 6-A, 176-M, 12, 22, 45, 24, 30-A, 165, Oceanía, Terminal Aérea, Aeropuerto |
| 172 | Chamizal-Metro Indios Verdes | 20 | 110 | 4, 101, 102, 107-B, 5, 176, 21-A, 33, 55, 37, I. Verdes, La Villa, Martín Carrera |
| 172 | Cooperación-Metro Indios Verdes | | 80 | 4, 101-A, 107-B, 17, 6, 176, 29-D, I. Verdes, La Villa, Martín Carrera, (18, 88) |
| 172 | Metro Indios Verdes-Cooperación | | 40 | 4, 41, 43, 169, (18, 88) |
| 172-A | Chamizal-Cierre de Pinos | 8 | 120 | 4, 41, 43, 6-A, 55-A, 173, 174-A, 39, 10, 12, F. Servando, Bondojito |
| 172-A | Col. Chamizal-Cine Sonora | | 90 | 41, 43, 6-A, 169, 55-A, 173, 174-A, 175, 39, 10, Bondojito-F. Servando, (18, 58, 88) |
| 172-A | Cooperación-Cine Sonora | | 40 | 4, 41, 43, 169, (18, 58) |
| 172-A | Cine Sonora- Cooperación | | * | (18, 58) |

MÓDULO 28

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|---|------------------------------|--------------------------------|--|
| 16 | Peñón-Panteón San Isidro para Camarones | 20 | 110 | 23, 1, 17, 13, 23, 25, 55, 33, 39, Oceanía, Canal del Norte, Tlatelolco, Camarones |
| 16 | Peñón-Panteón San Isidro | | * | |

ANEXO N° 11

Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1993

| | | | | |
|-------|---------------------------------------|----|-----|--|
| 22 | Metro Pantitlán-Normal-Cuatro Caminos | 30 | 160 | 45, 16-B, 43, 169, 39, 35, 37, 55, Pantitlán, Angares, Guerrero, Morelos, C. Militar, (1) |
| 22 | Metro Pantitlán-Cuatro Caminos | | * | (1, 28) |
| 24-A | Romero Rubio-Metro Cuatro Caminos | 11 | 120 | 16, 32, 55, 33, 35, 37, 13, 19-A, Morelos, Hidalgo, Normal, C. Caminos, San Joaquín, (1, 28) |
| 28 | Peñón-Metro Cuatro Caminos | 10 | 130 | 13, 22, 24, 29, 55, 17, 27, 31-B, Cuatro Caminos, Tacuba, Panteones, (1, 28) |
| 28 | Oceania-Metro Cuatro Caminos | | * | (1, 28) |
| 32 | Romero Rubio-Polanco | 10 | 110 | 9, 55, 59, 27, 37, 39, San A. Abad, Chapultepec, (1) |
| 168 | Metro Pantitlán-Arenal 4° Sección | 12 | 45 | 45, 168-A, 22, (19) |
| 168 | Arenal 4° Sección-Metro Pantitlán | | * | (19) |
| 168-A | Bombas Calle 7-Metro Pantitlán | 12 | 45 | 22, 43, 168, Pantitlán, (19, 22) |
| 168-A | Bordo de Xochiaca-Metro Pantitlán | | * | (11, 19, 22) |
| 168-A | Metro Pantitlán-Bombas | | * | (11, 19, 22) |

MÓDULO 37

| N° DE RUTA | ORIGEN-DESTINO | PARQUE VEHICULAR, (unidades) | TIEMPO DE RECORRIDO, (minutos) | ENLACE CON OTROS SERVICIOS DE R-100, METRO Y COLECTIVO |
|------------|------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|
| 10 | Gertrudis Sánchez-Metro El Rosario | 22 | 140 | 55-B, 39, 172, 37, 35, 71, 29-A, 31, 55, (3, 58) |
| 10 | Gertrudis Sánchez-Metro El Rosario | | 100 | 59-B, 39, 172, 35, 37, 11, 29-A, 31, 55, Bondojito, Potrero, Norte 45, (3, 58) |
| 10 | Gertrudis Sánchez-Metro Norte 45 | | | (3, 58, 106) |
| 11 | Cd. Lago-Metro Chapultepec | 18 | 180 | 31-A, 171, 29-A, 31, 35, 55, 151, 171, 11-A, 1223, 110-A, Bondojito, Cuicilahuac, Chapultepec, (2, 3, 58) |
| 11-A | Cd. Lago-Metro Chapultepec | 18 | 160 | 176-A, 55-B, 179, 172, 37, 35, 11, 129-A, 31, 31-A, 55, Bondojito, Cuicilahuac, Chapultepec, (2, 3, 58) |
| 11-A | Cd. Lago-Metro Basílica | | 80 | 6, 8, 12, 176, 176-A, B, Basílica, Martín Carrera, La Villa, (18, 58) |
| 12 | Cd. Lago-Panteón San Isidro | 18 | 160 | 9, 107, 107-D, 107-E, 107-F, Bondojito, Camarones, (3) |
| 12 | Cd. Lago-Metro Potrero | | 120 | 11-A, 23-A, 16, 59-A, Bondojito, Potrero |
| 12 | Panteón San Isidro-Metro La Raza | | 80 | 11-A, 23-A, 16, 59-A, Camarones, La Raza |

Cuadro elaborado por el autor a partir de las fuentes:

- Secretaría General de Protección y Vialidad, Dirección General de Autotransporte Urbano *Inventario de Rutas de Transporte de Pasajeros* que presta Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, Distrito Federal, 1993, mimeo.
- Comisión de Transporte del Área Metropolitana *Inventario de Transporte en el Área Metropolitana*, Distrito Federal, 1991, mimeo.

*No se obtuvo el dato.

Nota: Este cuadro muestra el origen-destino de las unidades en operación, el tiempo de recorrido y el enlace entre sus derroteros y otros servicios de transporte urbano como el Metro y servicio concesionado en su modalidad de colectivo, (señalado el número de ruta en la quinta fila del cuadro entre paréntesis).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

794

Derroteros Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 de Penetración al Estado de México

| RUTA | ORIGEN-DESTINO | LONGITUD DE PENETRACIÓN (Km.) | | LONGITUD TOTAL (km.) | PARQUE VEHICULAR (unidades) |
|-------|---|-------------------------------|----------|-------------------------|--------------------------------|
| | | ESTADO | DISTRITO | | |
| 6 | Cd. Lago-Metro El Rosario | 2.9 | 38.1 | 41 | 25 |
| 8 | Cd. Lago-Metro El Rosario | 3.1 | 37.7 | 40.8 | *23 |
| 12 | Cd. Lago-Panteón San Isidro | 2.4 | 38.6 | 41 | 18 |
| 55-A | Av. Central-Metro Chapultepec (Reforma) | 2.5 | 41.5 | 44 | 15 |
| 55-B | Av. Central-Metro Chapultepec (M. Ocampo) | 2.5 | 41.2 | 43.7 | 15 |
| 173 | ENEP. Aragón-Metro Basílica | 6.0 | 19.2 | 25.2 | 16 |
| 174-A | Av. Central-Chabacano | 2.5 | 32.1 | 34.6 | *6 |
| 176 | Cd. Lago-Vallejo | 2.8 | 30.5 | 33.3 | 11 |
| 176-A | Cd. Lago-Buenavista | 2.8 | 27.4 | 30.2 | 10 |
| 176-B | Cd. Lago-Metro Moctezuma | 2.8 | 17.6 | 20.4 | 10 |
| 4 | Chamizal-Ind. Vallejo | 8.2 | 30.9 | 39.1 | 22 |
| 35 | Altavilla-Xochimilco | 2.8 | 65.9 | 68.7 | 40 |
| 41 | Col. E. Zapata-Metro Basílica | 2.8 | 25.8 | 28.6 | 4 |
| 43 | Col. E. Zapata-Iztacalco | 2.8 | 27.8 | 30.6 | 7 |
| 169 | Col. E. Zapata-Iztacalco | 2.8 | 37.7 | 40.5 | 8 |
| 172 | Chamizal-Metro I. Verdes | 8.1 | 20.3 | 28.4 | 20 |
| 172-A | Chamizal-Chabacano | 8.1 | 31.9 | 40.0 | *23 |
| 113-B | San Fernando-Metro Observatorio | 2.0 | 31 | 33.0 | 7 |
| 163-E | Col. SUTAUROte.-Metro San Lázaro | 9.2 | 43 | 52.2 | 4 |
| 30-C | Metro San Lázaro-Chalco | 26.6 | 39.4 | 66.0 | 10 |
| 148 | Chalco-Metro Taxqueña | 1.9 | 56.9 | 58.8 | 16 |
| 153 | San Miguel Xico-Metro Taxqueña | 8.8 | 8 | 16.8 | *12 |
| 155-A | Chalco-Tláhuac | 12.8 | 20.8 | 33.6 | 20 |
| 163-D | Col. Ma. Isabel-Metro San Lázaro | 5.1 | 44.4 | 49.5 | S/d |
| 167-A | Chalco-Tláhuac | 9.0 | 23.1 | 32.1 | *9 |
| 167-C | Temamatta-Chalco | 14.5 | 0 | 14.5 | 6 |
| 106-D | Hogares-Metro Politécnico | 6.2 | 25 | 31.2 | 11 |
| 106-F | Col. Higuera-Metro El Rosario | 7.9 | 23 | 30.9 | 9 |
| 106-G | Metro Cuatro Caminos-Tepalcapa | 6.2 | 30.6 | 36.8 | 5 |
| 106-H | Metro Cuatro Caminos-Hogares de Atizapán | 7.9 | 28 | 35.9 | 8 |

Cuadro elaborado por el autor a partir de la Fuente: -Comisión de Transporte del Área Metropolitana *Inventario de Transporte en el Área Metropolitana*, Distrito Federal, 1991-1993, mimeo.

*Servicios suspendidos en 1993.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

795

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|-------------------------|--|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| Módulo 3 (Total) | | 54 | 49464 | 49 | 39494 | S/i | S/i |
| 31-B | Xochimilco - San Pablo - Izazaga | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 31B | M. Taxqueña - Xochimilco | | | | | S/i | S/i |
| 33 | Xochimilco - M. Morelos | | | | | | |
| 33A | Cine Sonora - Xochimilco | | | | | | |
| 39 | Xochimilco - M. San Lázaro | | | | | | |
| 39A | M. San Lázaro - Sta. Ma Nativitas | 6 | 5496 | 8 | 6448 | S/i | S/i |
| 39B | Puente Negro - Xochimilco | | | | | | |
| 59B | Chapultepec - Xochimilco | 1 | 916 | 0 | 0 | S/i | S/i |
| 139 | M. Taxqueña - FOVISSSTE | | | | | | |
| 139A | M. Taxqueña - Carmen Serdán | | | | | | |
| 140 | M. Taxqueña - Xochimilco | | | | | | |
| 140A | M. Taxqueña - Col. L.E.A. | | | | | | |
| 141 | Milpa Alta - M. Taxqueña (M53) | 7 | 6412 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 142 | Tulyehualco - Xochimilco (M53) | 9 | 8244 | 8 | 6448 | S/i | S/i |
| 143 | Milpa Alta - M. Taxqueña (M53) | 3 | 2748 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 144 | San Pablo Oxtotepec - Xochimilco (M53) | 2 | 1832 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 144B | Milpa Alta - Santa Ana Tlacotenco (M53) | 1 | 916 | 1 | 806 | S/i | S/i |
| 144C | San Salvador Cuauhtenco - Milpa Alta (M53) | 1 | 916 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 145 | Xochimilco - San Francisco Tlalnepantla | 1 | 916 | 1 | 806 | S/i | S/i |
| 145A | Santiago Tepalcatlapan - M. Universidad | | | | | | |
| 145A | Santiago Tepalcatlapan - Izazaga | 4 | 3664 | 5 | 4030 | S/i | S/i |
| 146 | Xochimilco - Topilejo Km. 28 | 1 | 916 | 1 | 806 | S/i | S/i |
| 146A | Topilejo - E. Azteca | | | | | | |
| 147 | Xochimilco - San Bartolomé Xicomulco | 1 | 916 | 1 | 806 | S/i | S/i |
| 148 | San Nicolás Tetelco - M. Taxqueña (M53) | 5 | 4580 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 149 | Chalco (Mixquic) - M. Taxqueña (M53) | 3 | 2748 | 7 | 5642 | S/i | S/i |
| S/n | San Andrés Totoltepec - M. Pino Suárez | | | | | | |
| S/n | Topilejo - E. Azteca | | | | | | |
| S/n | Santiago Tepalcatlapan - M. Pino Suárez | | | | | | |
| 147A | Xochimilco - Santiago | | | | | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|-------------------------|---|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 147B | San Gregorio Atapulco - Xochimilco | | | | | | |
| 150 | Xochimilco - San Pedro Actopan | | | | | | |
| 150A | San Pedro Actopan | | | | | | |
| 153 | Tláhuac - M. Taxqueña (M53) | 1 | 916 | 0 | 0 | S/i | S/i |
| 154A | Milpa Alta - San Juan Tepenahuac (M53) | 0 | 0 | 1 | 806 | S/i | S/i |
| 156 | M. Taxqueña - Zapotitlán | | | | | | |
| 157B | Milpa Alta - San Lorenzo Tlacoyucan (M53) | 1 | 916 | 1 | 806 | S/i | S/i |
| 158 | San Antonio Tecomil - M. Taxqueña (M53) | 7 | 6412 | 0 | 0 | S/i | S/i |
| Módulo 8 (Total) | | 77 | 70532 | 62 | 49972 | S/i | S/i |
| 22 | M. Pantitlán - M. Cuatro Caminos (M28) | 13 | 11908 | 15 | 12090 | S/i | S/i |
| 26A | Col. Mixcoatl - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | |
| 40B | Santa Cruz Meyehualco - M. Viaducto (M39) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 41B | M. Pantitlán - Santa Cruz Meyehualco (M39) | 4 | 3664 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 50 | Pueblo Santa Martha - M. Zapata (M39) | 5 | 4580 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 52C | Santa Martha - M. Zapata | 15 | 13740 | 8 | 6448 | S/i | S/i |
| 52C | M. Ermita - Santa Martha | | | | | | |
| 52D | M. Taxqueña - San Lorenzo | 2 | 1832 | 0 | 0 | S/i | S/i |
| 56 | M. Taxqueña - Col. Agrarista (C. de Garay) | 2 | 1832 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 56A | M. Taxqueña - Col. Agrarista (Sta Cruz) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 56B | M. Taxqueña - San Lorenzo | | | | | S/i | S/i |
| 60 | San Lorenzo Tezonco - M. Constitución de 1917 | 2 | 1832 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 60 | San Ángel - San Lorenzo | | | | | | |
| 60 | San Lorenzo Tezonco - Judío Tanque | 2 | 1832 | 4 | 3224 | | |
| 73 | M. Zaragoza - Reclusorio Oriente | 4 | 3664 | 3 | 2418 | | |
| 159 | M. Santa Anita - Col. Agrarista | 2 | 1832 | 0 | 0 | | |
| 159 | Col. Agrarista - Judío Tanque | | | | | S/i | S/i |
| 159 | Col. Agrarista - M. Jamaica | | | | | | |
| 161 | M. Ermita - Ampliación Santiago | | | | | | |
| 161 | Ampliación Santiago - M. Zapata | 3 | 2748 | 3 | 2418 | | |
| 161 | San Pablo II - M. Zapata | | | | | | |
| 161A | M. Ermita - Col. Xalpa | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis DoctoralTESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|--|------------|------------|------------|------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 161A | Palmas - M. Zapata | | | | | | |
| 161 | M. Santa Anita - Amp. Santiago | 2 | 1832 | 0 | 0 | | |
| 161B | San Pablo II - M. Jamaica | | | | | | |
| 161B | Ampliación Santiago - M. Zaragoza | | | | | S/i | S/i |
| 161C | M. Ermita - Col. Palmas | | | | | | |
| 161C | Palmas - M. Zapata (Minas) | 3 | 2748 | 3 | 2418 | | |
| 161C | Palmas - M. Escuadrón 201 (Minas) | | | | | S/i | S/i |
| 161D | M. Ermita - Col. Buenavista | | | | | | |
| 161D | Col. Buenavista - Central de Abastos | | | | | S/i | S/i |
| 162 | M. Ermita - Santa Catarina | | | | | | |
| 162 | Santa Catarina - M. Taxqueña | | | | | | |
| 162 | Santa Catarina - M. Zapata | | | | | | |
| 162 | Santa Catarina - M. Constitución de 1917 | 4 | 3664 | 6 | 4836 | S/i | S/i |
| 162A | M. Santa Anita - Santa Catarina | 2 | 1832 | 0 | 0 | S/i | S/i |
| 162A | Santa Catarina - M. Jamaica | | | | | | |
| 162B | Campestre El Potrero - M. Zaragoza | | | | | S/i | S/i |
| 168 | Arenal 4° Secc. - Pantitlán/Zaragoza (M28) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 168A | Bombas - M. Pantitlán/M. Zaragoza | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| Módulo 20 (Total) | | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 23B | Buenavista - Calz. de las Bombas | | | | | | |
| 23B | M. Div. del Nte. - Col. del Mar | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 54 | Central de Abastos - Palmas | | | | | | |
| 64 | Panteón S. L. Tezonco- San Bernabé | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 72 | Reclusorio Oriente- Contreras | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 72A | Calz. de las Bombas - M. Universidad | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 113A | Pedregal de San Nicolás - M. Viveros | | | | | | |
| 114 | M. A. Obregón - Lomas de la Era | | | | | | |
| 114 | Lomas de la Era - M. Viveros | | | | | | |
| 123A | M. A. Obregón - Pedregal San Nicolás | | | | | | |
| 123A | Pedregal de San Nicolas - M. Viveros | | | | | | |
| 125A | M. A. Obregón - López Portillo | | | | | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|---|------------|-------------|------------|-------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 125A | Col. Belvedere - M. Viveros | | | | | | |
| 126 | M. Taxqueña - CCH Sur | | | | | | |
| 126A | M. Taxqueña - Pedregal Sto. Domingo | | | | | | |
| 133 | M. Taxqueña - La Conchita | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 139 | Calz. de las Bombas - M. Taxqueña | | | | | | |
| 139 | Col. José López Portillo - M. Taxqueña | | | | | | |
| 139 | Reclusorio Oriente - Taxqueña (Santa Ana) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 139A | Reclusorio Oriente - M. Taxqueña (Miramontes) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 139A | Calz de las Bombas - M. Taxqueña | | | | | | |
| 139B | M. Taxqueña - FAVESEDENA | | | | | | |
| 140A | Col. LEA - M. Taxqueña | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 156 | Zapotilla - M. Taxqueña | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 166 | Jardines de San Lorenzo - Aldama | | | | | | |
| 166 | Jardines de San Lorenzo - M. Taxqueña | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| S/n | M. Div. del Norte - V. Centro Americana | | | | | | |
| Módulo 39 (Total) | | 10 | 9160 | 8 | 6448 | | |
| 26B | U. Cabeza de Juárez - F. Servando | | | | | | |
| 30A | M. San Lázaro - Barco y Flor - Los Reyes | | | | | | |
| 30A | Santa Catarina - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| S/n | M. San Lázaro - Texcoco | | | | | | |
| 40 | Central de Abastos - San Lázaro | | | | | | |
| 40 | Central de Abastos - Cine Sonora | | | | | | |
| 40B | Vicente Guerrero - M. Viaducto | | | | | | |
| 41B | M. Pantillán - Central de Abasto | | | | | | |
| 46 | Central de Abastos - Lomas de Becerra | | | | | | |
| 46 | Oasis - M. Observatorio | 10 | 9160 | 8 | 6448 | | |
| 47A | Bombas - FAVESEDENA | | | | | | |
| 47B | M. Pantillán - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | |
| 50B | Col. Progresista - M. Zapata | | | | | | |
| 54 | Central de Abasto - Molino de Rosas | | | | | | |
| Módulo 41 (Total) | | S/i | S/i | S/i | S/i | | |

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|---------------------------|--|------------|------------|------------|------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 28 | Deportivo Océania - M. Tacuba | | | | | | |
| 38 | ISSSTE I. Zaragoza - M. Tacubaya | | | | | | |
| 42 | ISSSTE I. Zaragoza - Vocacional 4 | | | | | | |
| 47C | Palmitas - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | |
| 52 | Santa Martha - M. Zapata | | | | | | |
| 52 | Santa Catarina - M. Zapata | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 53 | Santa Martha - Tulyehualco | | | | | | |
| 53 | Santa Martha - San Antonio Tecomilt | | | | | | |
| 53 | Santa Martha - Mixquic | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 163 | San M. Teotongo - M. San Lázaro (Palmas) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| S/n | Col. Providencia - M. San Lázaro | | | | | | |
| 163A | San M. Teotongo - M. San Lázaro (Torres) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 163B | M. San Lázaro - Oasis - Col. E. Zapata | | | | | | |
| 163C | San Miguel Teotongo - M. San Lázaro | | | | | | |
| S/n | Col. Providencia - M. San Lázaro | | | | | | |
| 136C | San Miguel Teotongo - Santa Martha | | | | | | |
| S/n | Col. Providencia M. San Lázaro | | | | | | |
| S/n | Col. Providencia M. San Lázaro | | | | | | |
| 163D | Col. M. Isabel - M. San Lázaro | | | | | | |
| 163E | Col. SUTAUROte - M. Constitución 1917 | | | | | | |
| 163F | Col. M. de la Madrid - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 164 | Floresta - M. San Lázaro | | | | | | |
| 165 | Ejército de Oriente - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| Módulo 51A (Total) | | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 24 | Santa Martha - Alameda Central | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| S/n | Santa Martha - Texcoco | | | | | | |
| S/n | Santa Martha - Texcoco | | | | | | |
| 30 | Santa Martha - M. Chapultepec | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 30A | C. C. Barco - San Lorenzo | | | | | | |
| 30A | C. C. Floresta - San Lorenzo | | | | | | |
| 30A | C. Méx. Reyes - M. San Lázaro | | | | | | |

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|--|------------|------------|------------|------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 30B | Los Reyes La Paz - M. San Lázaro | | | | | | |
| S/n | San Lázaro - Texcoco | | | | | | |
| 30C | (Chalco) Col. E. Zapata - M. San Lázaro | | | | | | |
| 30D | San Lázaro - Texcoco (Chapingo) | | | | | | |
| 163A | San M. Teotongo - M. San Lázaro-Torres | | | | | | |
| 163A | Oasis - Col. Sutura 100 | | | | | | |
| 163A | Oasis - San Miguel Teotongo | | | | | | |
| 163A | Oasis - Ma. Isabel - Santa Catarina | | | | | | |
| 163A | Oasis - Presidente Clapacoya | | | | | | |
| S/n | Santa Martha - M. Observatorio | | | | | | |
| Módulo 53 (Total) | | | | | | | |
| 141A | Milpa Alta - San Francisco Tecoxpa | | | | | | |
| 148 | Chalco (Tezompa) - M. Taxqueña | | | | | | |
| 153 | San Miguel Xico - Tláhuac | | | | | | |
| 153 | San Miguel Xico - Taxqueña | | | | | | |
| 155A | Tláhuac por Ayotzingo - Chalco | | | | | | |
| 158 | Tulyehualco - M. Taxqueña | | | | | | |
| 158A | P. Tulyehualco - M. Taxqueña (Selene) | | | | | | |
| 167 | Tláhuac - San Pedro (Centro) | | | | | | |
| 167A | Chalco - Tláhuac (Mixquic) | | | | | | |
| 167B | Chalco - Tláhuac (directo) | | | | | | |
| 167B | Chalco (Xico) - Tláhuac | | | | | | |
| 167C | Chalco - Temamatla | | | | | | |
| S/n | Chalco - Temamatla | | | | | | |
| Express | San A. Tecomiltl - M. Taxqueña | | | | | | |
| S/n | Xochimilco - San Lorenzo | | | | | | |
| Módulo 1 (Total) | | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 78 | Estadio Azteca - Ejidal Padierna | | | | | | |
| 78 | Estadio Azteca - Chichicaspa | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 130 | Villa Coapa - San Ángel | | | | | | |
| 131 | Caseta Colegio Militar - M. Taxqueña | | | | | | |

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|-------------------------|--|------------|------------|------------|------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 131 | Ramal | | | | | | |
| 131 | Caseta Colegio Militar - Izazaga | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 131A | Caseta Colegio Militar - E Azteca | | | | | | |
| 132A | San Andrés Totoltepec - M. Universidad | | | | | | |
| 132A | Santo Tomás - M. Universidad | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 134 | Santo Tomás Ajusco - E. Azteca | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 134A | Parrés Km. 28 - E. Azteca | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 134B | Parrés - Km. 28 Fed. Cuernavaca | | | | | | |
| 134B | Topilejo - Estadio Azteca | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 135 | San Andrés Totoltepec - M. Taxqueña | | | | | | |
| 135 | San Andrés Totoltepec - E. Azteca | | | | | | |
| 135 | San Andrés Totoltepec - Izazaga | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 136 | Peña Pobre - M. Taxqueña | | | | | | |
| 136A | Chichicaspa - M. Universidad | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 136A | Ejidal del Pedregal - M. Universidad | | | | | | |
| 137 | Tepeximilpa - Izazaga | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 137 | Tepeximilpa - E. Azteca | | | | | | |
| 138 | Tepeximilpa - M. Universidad | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| Módulo 2 (Total) | | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 121 | Cerro del Judío - M. Taxqueña | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 121A | U. Independencia - M. Taxqueña | | | | | | |
| 122 | Hospitales - M. Taxqueña | | | | | | |
| 125 | San Nicolás Totolapan - M. Taxqueña | | | | | | |
| 126 | CCH. Sur - M. Taxqueña | | | | | | |
| 127 | San Nicolás Totolapan - M. Taxqueña | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 127A | Contreras - M. Taxqueña (Anzaldo) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 127B | Contreras - M Taxqueña (Escuela) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 128A | Puente del Rosal - M. M. A. de Quevedo | | | | | | |
| 128A | Oyamel - San Bernabé | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 128A | Oyamel - M. Taxqueña | | | | | | |
| 128A | Col. Solidaridad - M. Taxqueña | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis DoctoralTESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|-------------------------|---|----------|-------------|----------|-------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 140B | Reclusorio Sur - M. Taxqueña | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| Módulo 4 (Total) | | | | | | | |
| 13 | Chapultepec - Canal 13 | | | | | | |
| 13A | Chapultepec - U. Pedagógica | | | | | | |
| 17 | M. Insurgentes - Villa Olímpica | | | | | | |
| 17B | C. Camionera del Nte. - Col. M. Hidalgo | | | | | | |
| 17C | C. Camionera del Nte. - San Pedro Mártir | | | | | | |
| 120A | El Coral - M. Mixcoac | | | | | | |
| Módulo 4A | | 6 | 5496 | 3 | 2418 | | |
| 44 | Santa Fe - Plutarco E. Calles | | | | | | |
| 44A | Villa de Cortés - Santa Fe | 3 | 2748 | S/i | S/i | | |
| 112 | M. San Antonio - Ampliación Xalalpa | | | | | | |
| 112 | Corpus Cristy - M. Tacubaya | | | | | | |
| 113 | M. Tacubaya - Santo Domingo | | | | | | |
| 114 | Lomas de la Era - M. Viveros | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 114A | M. B. del Muerto - Torres de Potrero | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 116A | Puente Colorado - M. Juanacatlán | | | | | | |
| S/n | Bonanza - M. Chapultepec | | | | | | |
| 118A | Barrio Norte - M. San Antonio | | | | | | |
| 118B | La Cañada - M. San Antonio | | | | | | |
| 118B | La Cañada - M. Tacubaya | | | | | | |
| 119 | Piloto - M. San Antonio | | | | | | |
| 119A | Santa Teresa - M. Universidad | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 119B | M. Observatorio - Piloto | | | | | | |
| 119C | Piloto - M. Observatorio | | | | | | |
| 119C | El Coral - M. Tacubaya | | | | | | |
| 123 | M. Viveros - Torres Padierna | | | | | | |
| 123 | Belvedere - M. Universidad | | | | | | |
| 123 | Bosques del Pedregal - M. Universidad (Anzaldo) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 123A | Pedregal de San Nicolás - M. Viveros | | | | | | |
| 123A | Pedregal de S. Nicolás - M. M. A. de Quevedo | 3 | 2748 | 3 | 2418 | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis DoctoralTESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|--|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 125 | M. Universidad - Torres Padierna | | | | | | |
| 125 | Belvedere - M. Universidad | | | | | | |
| 125 | B. del Pedregal - M. Universidad (L. Portillo) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 125A | Belvedere - M. Viveros | | | | | | |
| 125B | M. Universidad - Bosques Pedregal (Imán) | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 125C | M. B. del Muerto - Bosques Pedregal | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| Módulo 9 (total) | | 4 | 3664 | 2 | 1612 | | |
| 110 | Chimalpa - M. Observatorio | | | | | | |
| 110 | Zacamulpa - M. Tacubaya | | | | | | |
| S/n | Cuajimalpa - M. Observatorio | | | | | | |
| S/n | Km. 13 - M. Observatorio | | | | | | |
| S/n | Tec. Chimalpa - M. Observatorio | | | | | | |
| S/n | Yaqui - M. Observatorio | | | | | | |
| 110B | Acopilco - M. Observatorio | | | | | | |
| S/n | La Pila - M. Observatorio | | | | | | |
| 113B | San Fernando - M. Observatorio | | | | | | |
| 113B | Cuajimalpa (Las Piedras) - M. Tacubaya | 4 | 3664 | 2 | 1612 | | |
| 115B | Rancho Memetla - Pueblo Cuajimalpa | | | | | | |
| S/n | Cuajimalpa - Santa Rosa | | | | | | |
| 118C | Jesús del Monte - Santa Rosa | | | | | | |
| S/n | Desierto de los Leones - M. Tacubaya | | | | | | |
| Módulo 14 (Total) | | | | | | | |
| 34 | Jardín Balbuena (M. Velódromo) - Voca 4 | | | | | | |
| 46 | Central de Abastos - Olivar del Conde | | | | | | |
| 54 | Central de Abasto - Palmas | | | | | | |
| Módulo 15 | | 84 | 76944 | 86 | 69316 | S/i | S/i |
| 13A | Chapultepec - Torres de Padierna (M4) | 7 | 6412 | 7 | 5642 | S/i | S/i |
| 17B | M. Insurgentes - Col. M. Hidalgo (M4) | 9 | 8244 | 10 | 8060 | S/i | S/i |
| 17C | M. Insurgentes - San Pedro Mártir (M4) | 7 | 6412 | 10 | 8060 | S/i | S/i |
| 44A | San Bartolo Ameyalco - Santa Fe | | | | | S/i | S/i |
| 50A | M. Zapata - Molino de Rosas | 4 | 3664 | 4 | 3224 | S/i | S/i |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis DoctoralTESIS CON
FALLA DE ORDEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 52A | La Viga - Las Águilas | | | | | | |
| 52A | Rojo Gómez - Las Águilas | 3 | 2748 | 3 | 2418 | | |
| 52A | M. Barranca del Muerto - Las Águilas | | | | | S/í | S/í |
| 52B | La Viga - U. Plateros | | | | | | |
| 52B | Rojo Gómez - Plateros | 3 | 2748 | 3 | 2418 | | |
| 52E | M. Zapata - Lomas de Plateros | 3 | 2748 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 111 | M. Zapata - Axomiatla (Ameycalco) | 6 | 5496 | 6 | 4836 | S/í | S/í |
| 111A | Axiomatlla - M. Zapata (Águilas) | | | | | | |
| 112 | Ampliación Jalalpa - M. Tacubaya (M4) | 3 | 2748 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 112A | M. Juanacatlán - Clínica 8 - Tizapán | | | | | | |
| 112A | Pueblo Tizapán Clínica 8 - M. Chapultepec | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 115A | M. Juanacatlán - Puente Colorado (M4) | 3 | 2748 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 116 | M. Mixcoac - Alcantarillas | | | | | | |
| 116 | San Bartolo Ameycalco - M. Mixcoac | | | | | | |
| 116 | San Bartolo Ameycalco - M. B. del Muerto | 4 | 3664 | 4 | 3224 | S/í | S/í |
| 116A | M. General Anaya - Río Gpe. | 3 | 2748 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 117 | Santa Rosa Xochiaca - M. B. del Muerto | | | | | S/í | S/í |
| 117 | San Ángel - San Bartolo A. - Sta. Teresa | | | | | | |
| 117 | San Bartolo Ameycalco - M. B. del Muerto | 4 | 3664 | 4 | 3224 | | |
| 117A | Santa Fe - Bonanza - Escandón (M4) | 3 | 2748 | 4 | 3224 | S/í | S/í |
| 117B | M. Balderas - Bellavista | | | | | | |
| 119 | Piloto - M. Tacubaya (M4A) | 3 | 2748 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 119B | M. Mixcoac - Presidentes (M4) | 2 | 1832 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 120 | M. Mixcoac - San Mateo (M4) | 4 | 3664 | 4 | 3224 | S/í | S/í |
| 120A | M. Mixcoac - Corpus Cristy (M4) | 3 | 2748 | 0 | 0 | S/í | S/í |
| 123A | Pedregal de San Nicolás - M. Universidad | | | | | S/í | S/í |
| 124 | M. Mixcoac - Puerta Grande - Tlacuitlapa (M4) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| 128 | M. Universidad - San Bernabé - Oyamel (M4A) | 2 | 1832 | 3 | 2418 | S/í | S/í |
| Módulo 16 (Total) | | | | | | | |
| 23A | Villa Coapa - Buenavista | | | | | | |
| 59 | Xochimilco - M. Div. del Norte | | | | | | |
| Módulo 19 (Total) | | | | | | | |

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|---------------------------|--|------------|---------------|------------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 43 | M. Pantitlán - La Nopalera | | | | | | |
| 45 | M. Pantitlán - La Nopalera | | | | | | |
| 116 | Jardines de San Lorenzo - Aldama | | | | | | |
| 148 | M. Taxqueña - San A. Tecomilt | | | | | | |
| 166 | CC. Aldama - Pueblo San L. Tezonco | | | | | | |
| Módulo 51C (Total) | | 7 | 6412 | 8 | 6448 | | |
| 19 | Universidad - Reforma | | | | | | |
| 19B | A. de la Independencia - M. Universidad | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 29 | M. Universidad - Pedregal de Carrasco | | | | | | |
| 29B | M. Universidad - San Pedro Mártir | | | | | | |
| 57 | Cuemanco - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 57 | M. Barranca del Muerto - Cuemanco | | | | | | |
| 57 | M. Cuatro Caminos - E. Iztapalapa | | | | | | |
| 57A | 4 Caminos - M. Constitución de 1917 | 7 | 6412 | 8 | 6448 | | |
| 57B | M. Universidad - Ermita Iztapalapa | | | | | | |
| 57B | M. Universidad - M. Santa Martha | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| Módulo 6 (Total) | | 14 | 12824 | 9 | 7254 | | |
| 11 | La Villa - M. Chapultepec | | | | | | |
| 17 | M. Indios Verdes - M. C.U. (Rectoría) | | | | | | |
| 17A | Central Camionera Norte - M. Insurgentes | | | | | | |
| 17A | Col. Gpe. Proletaria - Gta. Chilpancingo | 8 | 7328 | 4 | 3224 | | |
| 17B | C. Camionera Nte. - M. C.U. (Rectoría) | | | | | | |
| 23 | Reclusorio Norte - Obrero Mundial | | | | | | |
| 23 | Reclusorio Norte - M. Hidalgo | 6 | 5496 | 5 | 4030 | | |
| 27 | Reclusorio Norte - Espartaco | | | | | | |
| 27 | Reclusorio Nte. - Eje 8 Sur | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 31 | Sta. Isabel Tola - Xochimilco | | | | | | |
| 31A | Gabriel Hernández - Diag. 20 de Nov. | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - M. Tlatelolco | | | | | | |
| 176 | Cuchilla del Tesoro - Ciudad Lago | | | | | | |
| Módulo 23 (Total) | | 134 | 122744 | 109 | 87854 | S/i | S/i |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|------|--|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 7 | El Rosario - Alfonso XIII (M27) | 13 | 11908 | 13 | 10478 | S/i | S/i |
| 8 | M. El Rosario - Aragón | | | | | | |
| 9 | M. P Los Pinos - D. Reynosa (El Rosario) | 2 | 1832 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 10 | Gertrudis Sánchez - M. El Rosario (M37) | 10 | 9160 | 12 | 9672 | S/i | S/i |
| 11 | Ciudad Lago (La Villa) - M. Chapultepec (M37) | 4 | 3664 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 11A | Aragón (Av 604) - M. Chapultepec (M37) | 5 | 4580 | 5 | 4030 | S/i | S/i |
| 13 | Col. Ferrería - M. Chapultepec/ M. Misterios | | | | | | |
| 13 | Ceylán (Col. Ferrería) - M. Chapultepec | 8 | 7328 | 6 | 4836 | S/i | S/i |
| 13B | M. Misterios - M. Chapultepec | | | | | | |
| 16 | Eduardo Molina - Panteón San Isidro | | | | | | |
| 16 | Peñon (C. Camarones) - Panteón San Isidro (M28) | 3 | 2748 | 6 | 4836 | S/i | S/i |
| 16A | Panteón San Isidro - Peñón (La Naranja) | 20 | 18320 | 9 | 7254 | S/i | S/i |
| 19 | San Pablo Xalpa - Parque México (Cuicláhuac) | | | | | | |
| 19 | M. El Rosario - P. México (Cuicláhuac) | 3 | 2748 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 19A | M. El Rosario - P. México (Plan de San Luis) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 19A | San Pablo Xalpa - Parque México (Plan de San Luis) | | | | | | |
| 23A | Iztacala/ Vallejo Km. 8 - Sullivan | 5 | 4580 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 23A | Iztacala - M. Balderas | | | | | | |
| 23A | San Juan Iztacala - M. Hidalgo | | | | | | |
| 26C | Pino Suárez - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 57 | M. El Rosario - M. Cuatro Caminos (M51C) | 17 | 15572 | 13 | 10478 | S/i | S/i |
| 59A | San Pablo Xalpa - Sullivan | | | | | | |
| 59 | M. El Rosario - Div. del Norte | | | | | | |
| 59 | M. El Rosario - M. Chapultepec | | | | | S/i | S/i |
| 59A | M. El Rosario - Sullivan | 5 | 4580 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 76 | Santa Fe/U. Ibero/Km. 15.5 - La Villa (M46) | 4 | 3664 | 10 | 8060 | S/i | S/i |
| 106B | M. Chapultepec (Ejército Nat.) - Toreo (M51N) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 106C | Toreo - M. Chapultepec (Reforma) (M51N) | 3 | 2748 | S/i | S/i | S/i | S/i |
| 107 | M. Tacuba - San Pablo (Circuito) (M27) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 107B | Ceylán (Col. Ferrería) - M. Tacuba/La Villa | 8 | 7328 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 107F | M. Tacuba - U. El Rosario (Circuito) (M27) | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|----------------------------|--|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 107G | M. Tacuba - M. El Rosario (M27) | 4 | 3664 | S/i | S/i | S/i | S/i |
| 110A | Progreso Nacional - Tlatelolco | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - M. Balderas | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - M. Hidalgo | | | | | | |
| 110A | Progreso Nacional - M. Bellas Artes | 4 | 3664 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| S/n | Cuautitlán Izcalli - M. El Rosario | | | | | | |
| Módulo 24 (Total) | | 47 | 43052 | 47 | 37882 | S/i | S/i |
| 18 | M. Cuatro Caminos - Col. Moctezuma | 13 | 11908 | 16 | 12896 | S/i | S/i |
| 22A | M. Cuatro Caminos - Alameda (por Pensil) | 6 | 5496 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| S/n | M. Cuatro Caminos - Alameda (por S. Cosme) | | | | | | |
| 106E | Cuajimalpa (Contadero) - M. Chapultepec (M51N) | 9 | 8244 | 15 | 12090 | S/i | S/i |
| 109 | Tacuba - Palo Solo (ord) | | | | | | |
| 109 | Palo Solo - M. Colegio Militar | | | | | | |
| 109 | Defensa Na/ Hipódromo - M. C. Militar | 2 | 1832 | S/i | S/i | S/i | S/i |
| 109A | Panteón San Isidro - M. Colegio Militar | | | | | S/i | S/i |
| 109B | San Bartolito - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 110 | Chimalpa - Tacubaya (M9) | 5 | 4580 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 110B | San Lorenzo Acopilco - M. Tacubaya (M9) | 4 | 3664 | 2 | 1612 | S/i | S/i |
| 115 | Cuajimalpa - M. Tacubaya (M9) | 4 | 3664 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 118 | Santa Rosa - M. Tacubaya (M9) | 4 | 3664 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| S/n | Tacuba - Tecamachalco (ord) | | | | | | |
| S/n | Tacuba - Huizachal (ord) | | | | | | |
| S/n | Tacuba - Tecamachalco (exprés) | | | | | | |
| S/n | Tacuba - Palo Solo (exprés) | | | | | | |
| S/n | Cuatro Caminos - Palo Solo (exprés) | | | | | | |
| Módulo 27 (Totales) | | 7 | 6412 | 3 | 2418 | | |
| 59 | El Rosario - M. Div. del Norte | | | | | | |
| 59 | M. El Rosario - Alberca Olímpica | 5 | 4580 | 3 | 2418 | | |
| 107A | M. EL Rosario - La Villa (Norte 45) | | | | | | |
| 107C | M. Tacuba - Los Reyes Iztacala | | | | | | |
| 107D | M. Tacuba - Providencia | | | | | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|---|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 107E | M. Tacuba - Vista Hermosa | | | | | | |
| 107E | Santiago Tepalcapa - M. Cuicuilhuac | | | | | | |
| 109A | U. Petroquímica - M. Camarones | | | | | | |
| 109A | U. Petroquímica - M. Cuicuilhuac | | | | | | |
| 109A | Calz. de las Armas - M. Cuicuilhuac | 2 | 1832 | S/i | S/i | | |
| S/n | Santiago Tepalcapa - M. Tacuba | | | | | | |
| S/n | Santiago Tepalcapa - M. El Rosario | | | | | | |
| Módulo 29 (Total) | | | | | | | |
| 7 | M. Aquiles Serdán - Alfonso XIII | | | | | | |
| 19 | San Pedro Xalpa - Parque México | | | | | | |
| 19A | San Pedro Xalpa - Parque México | | | | | | |
| 109A | M. Tacuba - Lomas Verdes | | | | | | |
| Módulo 31 (Total) | | | | | | | |
| 13 | Pte. 152-M - M. Chapultepec-Misterios | | | | | | |
| 107 B | Pte. 152 M - Tacuba - La Villa | | | | | | |
| Módulo 32 (Total) | | | | | | | |
| 9 | Dpvo. Reynosa - M. San P. de los Pinos | | | | | | |
| 16 | Las Armas - Eduardo Molina | | | | | | |
| 16EX | Las Armas - Peñón | | | | | | |
| Módulo 34 (Total) | | 77 | 70532 | 57 | 45942 | S/i | S/i |
| 17 | M. Indios Verdes - Glorieta Chilpancingo (M6) | 21 | 19236 | 21 | 16926 | S/i | S/i |
| 23 | Col. El Tepetatal - M. La Raza | | | | | S/i | S/i |
| 25 | Zacatenco - Hospital General (M6) | 11 | 10076 | 5 | 4030 | S/i | S/i |
| 29A | Cuautepec - La Villa | | | | | | |
| 29A | Santa I. Tola - M. Portales | 4 | 3664 | 2 | 1612 | | |
| 29C | Santa I. Tola - La Villa (Ferroplaza) | | | | | S/i | S/i |
| 31 | Santa I. Tola - Tlaxcoaque/ 20 de Nov. | | | | | | |
| 101 | Sta. I. Tola - Cumbres de Maltrata | | | | | | |
| 101 | M. Indios Verdes - Lomas de Cuauhtec (M46) | 3 | 2748 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 101A | Lomas de Cuauhtec - La Villa (Ferroplaza) | 9 | 8244 | 8 | 6448 | S/i | S/i |
| 102 | M. I. Verdes - Col. Cocoyotes (La Brecha) (M42) | 7 | 6412 | 4 | 3224 | S/i | S/i |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis DoctoralTESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|---------------------------|---|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 103 | Ampl. Malacates - M. La Raza (M46) | 7 | 6412 | 6 | 4836 | S/i | S/i |
| 104 | Col. Tepetatal - M. Potrero (M46) | 6 | 5496 | 3 | 2418 | S/i | S/i |
| 108 | Col. Tepetatal - M. Indios Verdes (M46) | 5 | 4580 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| 110A | Progreso Nacional - M. Tlatelolco | | | | | | |
| 151 | Santa I. Tola - Central de Abastos | 4 | 3664 | S/i | S/i | S/i | S/i |
| 176 | Cuchilla del Tesoro - Condominio Vallejo | | | | | | |
| Módulo 46 (Total) | | | | | | | |
| 101A | Cuautepec El Alto - M. Indios Verdes | | | | | | |
| 103 | M. La Raza - Cuautepec | | | | | | |
| 104 | M. Potrero - Acueducto de Guadalupe | | | | | | |
| 108 | M. Indios Verdes - Chalma | | | | | | |
| Módulo 51N (Total) | | | | | | | |
| 55 | La Villa - M. Auditorio Nacional | | | | | | |
| 57 | M. El Rosario - M. B. del Muerto | | | | | | |
| 57 | M. El Rosario - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 76 | Alameda Central - Km. 15.5 Reforma | | | | | | |
| 76 | Alameda Central - Toreo | | | | | | |
| 76 | Alameda Central - Km. 15.5 Palmas (Ibero) | | | | | | |
| 76 | U. Iberoamericana - La Villa | | | | | | |
| 106 | Satélite - M. Politécnico | | | | | | |
| 106 | Col. Higuera - M. 4 Caminos | | | | | | |
| 106A | M. Chapultepec - ENEP Acatlán | | | | | | |
| 106B | Satélite - M. Chapultepec (Ejército Nal.) | | | | | | |
| 106C | M. Chapultepec - Satélite (Reforma) | | | | | | |
| 106D | M. Chapultepec - Arboledas | | | | | | |
| 106D | Col. Hogares de Atizapán - M. Politécnico | | | | | | |
| 106E | M. Chapultepec - Cuajimalpa | | | | | | |
| 106F | M. Chapultepec - Km. 15.5 Reforma | | | | | | |
| 106F | Col. Higuera - M. El Rosario | | | | | | |
| 106G | Col. Higuera - M. Tacuba | | | | | | |
| 106G | M. Chapultepec - Km. 15.5 Palmas | | | | | | |

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|---|------------|------------|------------|------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 106G | Tepalcapa - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 106H | Col. Higuera - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 106H | Hogares de Atizapán - M. 4 Caminos | | | | | | |
| 113A | M. Observatorio - Arboledas | | | | | | |
| 113C | M. Observatorio - Satélite | | | | | | |
| 106G | Hogares de Atizapán - M. C. Caminos | | | | | | |
| S/n | Hogares de Atizapán - M. Politécnico | | | | | | |
| Módulo 10 (Total) | | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 6 | Ciudad Lago - M. El Rosario | | | | | | |
| 6 | Aragón (Eje 5 Nte.) - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 6A | Pradera - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 8 | Ciudad Lago - M. El Rosario | | | | | | |
| 41 | San Felipe de Jesús - M. Moctezuma | | | | | | |
| 43 | E. Zapata - Iztacalco | | | | | | |
| 55A | La Pradera - M. Chapultepec | | | | | | |
| 55A | Av. Central - M. Chapultepec (M.Ocampo) | | | | | | |
| 55A | ENEP Aragón - M. Chapultepec-Reforma | | | | | | |
| 55A | Pinos - M. Hidalgo | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 169 | San Felipe de Jesús - M. Aeropuerto | | | | | | |
| 173 | Impulsora ENEP Aragón - M. Basílica | | | | | | |
| 173 | Pinos - M. Basílica | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 174 | Pinos - El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 174A | Av. Central - Chabacano | | | | | | |
| 174A | Jardines de Gpe. - M. El Rosario | | | | | | |
| 174A | ENEP Aragón - M. El Rosario | | | | | | |
| 176 | Cd. Lago - Vallejo | | | | | | |
| 176A | Cuchilla del Tesoro - Buenavista | | | | | | |
| 176A | Cd. Lago - M. Hidalgo | | | | | | |
| 176A | Aragón - M. Hidalgo | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 176B | Aragón - M. Moctezuma | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 176B | Cuchilla del Tesoro - M. Moctezuma | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis DoctoralTESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|--|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 176B | Cd. Lago - M. Basílica | | | | | | |
| Módulo 12 (Total) | | 63 | 57708 | 57 | 45942 | S/i | S/i |
| 4 | San Felipe (Tulipán) - Ind. Vallejo (M18) | 4 | 3664 | 6 | 4836 | S/i | S/i |
| 31A | Gabriel Hdz. - Tlaxcoaque | | | | | | |
| 33 | Gabriel Hdz. Ermita | | | | | | |
| 33 | Gabriel Hdz. - Chabacano | 4 | 3664 | 3 | 2418 | | |
| 33 | Puente Negro - Chabacano | | | | | S/i | S/i |
| 35 | Altavilla - Xochimilco | | | | | | |
| 35 | U. CTM Atzacoyalco - Xochimilco (Eje 1 Ote) | 13 | 11908 | 12 | 9672 | | |
| 37 | U. CTM Atzacoyalco - Xochimilco (Eje 1 Ote) | 20 | 18320 | 16 | 12896 | | |
| 35 | U. CTM Atzacoyalco - Calz. de la Virgen (Eje 1 Ote.) | | | | | S/i | S/i |
| 37 | U. CTM Atzacoyalco - Calz. de la Virgen (Eje 1 Ote.) | | | | | S/i | S/i |
| 39 | Puente Negro - Carmen Serdán | 11 | 10076 | 12 | 9672 | S/i | S/i |
| 41 | San Felipe (L. de los Aldama) - M. Dpvo. 18 de Mzo | | | | | S/i | S/i |
| 43 | San Felipe (L. de los Aldama) - U. H. Iztacalco | | | | | S/i | S/i |
| 169 | San F. (L. de los Aldama) - U. H. Iztacalco por 608 | | | | | S/i | S/i |
| 171 | Puente Negro - Correspondencia | | | | | S/i | S/i |
| 47 | Arenal - Panteón San L. Tezonco | | | | | | |
| 47D | M. Zaragoza - Panteón San L. Tezonco | | | | | | |
| 171 | Vasco de Quiroga - Correspondencia | 7 | 6412 | 4 | 3224 | | |
| 172 | San Felipe (Tulipán) - M. I. Verdes (M18) | 2 | 1832 | 0 | 0 | S/i | S/i |
| 172A | San Felipe (Tulipán) - Chabacano (M18) | 2 | 1832 | 4 | 3224 | S/i | S/i |
| Módulo 13 (Total) | | 5 | 4580 | 15 | 1290 | | |
| 20 | Col. Pantitlán - M. Colegio Militar | | | | | | |
| 26 | Santa Cruz Meyehualco - M. Pino Suárez | | | | | | |
| 34 | Santa Cruz Meyehualco - M. Pino Suárez | | | | | | |
| 34 | M. Tepalcates -ISSSTE - Vocacional 4 | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 36 | Cabeza de Juárez - Patriotismo | | | | | | |
| 38 | M. Tepalcates- ISSSTE - M. Tacubaya | | | | | | |
| 38 | ISSSTE Zaragoza - Vocacional 4 | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 42 | M. Tepalcates -ISSSTE - Vocacional 4 | S/i | S/i | S/i | S/i | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|--------------------------|--|----------|-------------|----------|-------------|----------|-----------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| 44 | Cabeza de Juárez M. Xola | | | | | | |
| 45 | M. Pantitlán - Col. del Mar | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 47 | Arenal - Panteón San Lorenzo | | | | | | |
| 47 | M. Pantitlán - Col del Mar | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 47A | Arenal 2a. Sección - Gta. Villa Coapa | | | | | | |
| 47A | Alameda Ote. - Gta. Villa Coapa | 5 | 4580 | 15 | 1290 | | |
| 47D | M. Zaragoza - Col. del Mar | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 49 | San Cruz Meyehualco - M. Balderas | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 163 | San Miguel Teotongo - Oasis | | | | | | |
| 164 | Floresta - M. San Lázaro | | | | | | |
| 165 | U. Ejército de Oriente - M. San Lázaro | | | | | | |
| 165 | Sta. Cruz Meyehualco - M. Balderas | | | | | | |
| Módulo 18 (Total) | | 8 | 7328 | 4 | 3224 | | |
| 4 | Chamizal - Ind. Vallejo | | | | | | |
| 33 | La Villa - Río Churubusco | | | | | | |
| 35 | Alta Villa - Xochimilco | | | | | | |
| 41 | Col. Emiliano Zapata - M. Basílica | | | | | | |
| 41 | San Felipe (León de los Aldama) - M. Basílica | 2 | 1832 | S/i | S/i | | |
| 43 | Col. Emiliano Zapata - U. Hab. Iztacalco | | | | | | |
| 43 | San Felipe (León de los Aldama) - U H. Iztacalco | 3 | 2748 | 4 | 3224 | | |
| 169 | Col. Emiliano Zapata - U. Hab. Iztacalco | | | | | | |
| 169 | S F. (León de los Aldama) - H. U. Iztacalco (Tezontle) | 3 | 2748 | S/i | S/i | | |
| 172 | Chamizal- San F. de Jesús - M. I. Verdes | | | | | | |
| 172A | Chamizal - Cine Sonora | | | | | | |
| 172A | Camizal -San F de Jesús - Chabacano | | | | | | |
| | Apoyo a R39B Puente Negro - Xochimilco | | | | | | |
| Módulo 21 (Total) | | | | | | | |
| 16 | Peñón - Camarones | | | | | | |
| 24A | Romero Rubio - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 32 | Romero Rubio - Polanco | | | | | | |
| S/n | Santiago Tepalcapa - M. Cuatro Caminos | | | | | | |

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

| Ruta | Origen - Destino | 1997 | | 1998 | | 1999 | |
|---------------------------|---|------------|---------------|------------|---------------|-------------|----------------|
| | | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros | Unidades | Pasajeros |
| Módulo 25 (Total) | | | | | | | |
| 6A | La Pradera - M. El Rosario | | | | | | |
| 55B | La Pradera - M. Chapultepec | | | | | | |
| 174A | La Pradera - Chabacano | | | | | | |
| Módulo 26 (Total) | | | | | | | |
| 4 | Ind. Vallejo - Zona Militar | | | | | | |
| 106 | Metro I.P.N. - San Andrés | | | | | | |
| Módulo 28 (Total) | | | | | | | |
| 24A | Romero Rubio - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 28 | Peñon - M. Cuatro Caminos | | | | | | |
| 32 | Romero Rubio - Polanco | | | | | | |
| 47B | M. Pantitlán - Santa Cruz Meyehualco | | | | | | |
| 49 | Leyes de Reforma - M. Balderas | | | | | | |
| 168 | M. Pantitlán - 4ª Secc. Arenal | | | | | | |
| 168A | Alameda Ote. - M. Zaragoza | | | | | | |
| 168A | Bordo de Xochiaca - M. Pantitlán | | | | | | |
| S/n | Normal de Maestros - Calle 7 | | | | | | |
| Módulo 35 (Total) | | | | | | | |
| 43 | San Felipe de Jesús - Tezontle | | | | | | |
| 151 | Santa I. Tola - Central de Abastos | | | | | | |
| 171 | Vasco de Quiroga - Correspondencia | | | | | | |
| Módulo 37 (Total) | | 7 | 6412 | 4 | 3224 | | |
| 6 | Cd. Lago - M. El Rosario | | | | | | |
| 8 | Cd. Lago - M. El Rosario | | | | | | |
| 10 | M. Nte. 45 - Gertrudis Sánchez | | | | | | |
| 12 | Ciudad Lago - (Aragón) - Panteón San Isidro | 7 | 6412 | 4 | 3224 | | |
| 33 | La Villa (Ferroplaza) - Ermita | | | | | | |
| Módulo 51B (Total) | | | | | | | |
| 6 | Aragón - M. El Rosario | | | | | | |
| TOTAL RUTA-100 | | 604 | 553264 | 523 | 410738 | 823* | 144200* |

Fuente: -Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1998-1999*, México, D. F., 1999.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 13

Rutas en operación durante el proceso de desincorporación de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Consejo de Incautación 1997-1999.

-Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, *II Informe de Labores. Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, I Legislatura, México, D.F. 6 octubre de 1999.*

"Después de la resolución dictada por el Juez Primero de lo Concursal, que declaró extinta la quiebra de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, el 1° de octubre de 1997 se constituyó el Consejo de Incautación de AUPR-100..."¹ operando hasta enero de 2000.

Notas: -En la segunda columna se señala entre paréntesis el módulo al que pertenecían dichas rutas antes de 1998.

*Datos correspondientes entre el mes de septiembre de 1998 y agosto de 1999. Cifras obtenidas del II Informe presentado por el C. Secretario de Transportes y Vialidad ante la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el 6 de octubre de 1999.

S/i: Sin información

S/n: Sin número de ruta

¹ Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 1998-1999*, México, D. F., 1999, p.31

ANEXO N° 14
Rutas en operación de la Red de Transporte de Pasajeros, 2000

| Ruta | Origen | Destino |
|-----------------|----------------------------|----------------------------|
| Módulo 3 | | |
| 31B | M. Taxqueña | Xochimilco |
| 39A | M. San Lazaro | Xochimilco |
| 59B | Chapultepec | Xochimilco |
| 141 | Milpa Alta | M. Taxqueña |
| 142 | Tulyehualco | Xochimilco |
| 143 | Milpa Alta | M. Taxqueña |
| 144 | San Pablo Oxtotepec | Xochimilco |
| 144B | Milpa Alta | Santa Ana Tlacotenco |
| 144C | San Salvador Cuauhtenco | Milpa Alta |
| 145 | Xochimilco | San Francisco Tlalnepantla |
| 145A | M. Taxqueña | Santiago Tepalcatlapan |
| 146 | Xochimilco | Topilejo Km. 28 |
| 147 | Xochimilco | San Bartolomé Xicomulco |
| 148 | San Nicolás Tetelco | M. Taxqueña |
| 149 | Chalco (Mixquic) | M. Taxqueña |
| 153 | Tláhuac | M. Taxqueña |
| 154A | Milpa Alta | San Juan Tepenahuac |
| 157B | Milpa Alta | San Lorenzo Tlacoyucan |
| 158 | San Antonio Tecomitl | M. Taxqueña |
| Módulo 8 | | |
| 41B | M. Pantitlán | Santa Cruz Meyehualco |
| 46C | Santa Catarina | Central de Abastos |
| 50 | Pueblo Santa Martha | M. Zapata |
| 52C | Santa Martha | M. Zapata |
| 52D | M. Taxqueña | San Lorenzo |
| 56 | C. Agrarista (C. de Garay) | M. Taxqueña |
| 57C | M. Barranca del Muerto | M. Constitución de 1917 |
| 133 | Col. La Conchita | M. Taxqueña |

| Ruta | Origen | Destino |
|------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 140A | Col. LEA | M. Taxqueña |
| 156 | Col. Zapotitla | M. Taxqueña |
| 159 | Col. Agrarista | Central de Abastos |
| 161 | Ampliación Santiago | M. Escuadrón 201 |
| 161C | Palmas | M. Escuadrón 201 (Minas) |
| 161D | Col. Buenavista | Central de Abastos |
| 162 | Santa Catarina | M. Constitución de 1917 |
| Módulo 15 | | |
| 13A | Chapultepec | Torres de Padierna |
| 17B | M. Insurgentes | Col. M. Hidalgo |
| 17C | M. Insurgentes | San Pedro Mártir/FOVISSSTE |
| 17D | M. Insurgentes | San Pedro Mártir/Federal |
| 60 | M. Taxqueña | Judío Tanque |
| 72 | Reclusorio Oriente | Contreras |
| 115A | M. Juanacatlán | Puente Colorado |
| 120 | M. Mixcoac | San Mateo |
| 123A | Pedregal de San Nicolás | M. Universidad |
| 124 | M. Mixcoac | Puerta Grande/Tlacuitlapa |
| 128 | M. Universidad | San Bernabé/Oyamel |
| Módulo 23 | | |
| 9 | El Rosario | M. San Pedro de los Pinos |
| 13 | Ceylán | M. Chapultepec |
| 17 | M. Indio Verdes | M. Insurgentes/Gta. |
| 19 | M. El Rosario | Parque México (Cuittláhuac) |
| 19A | El Rosario | Parque México (Plan de San Luis) |
| 23A | Vallejo/Km. 8 | Sullivan |
| 59A | M. El Rosario | Sullivan |
| 76 | Centro Comercial Santa Fe | La Villa/Reforma |
| 76A | Centro Comercial Santa Fe | La Villa/Palmas |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 14
Rutas en operación de la Red de Transporte de Pasajeros, 2000

| Ruta | Origen | Destino |
|------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 107B | Ceylán | M. Tacuba/La Villa |
| 107G | M. El Rosario | M. Tacuba |
| 110A | Progreso Nacional | M. Bellas Artes |
| Módulo 24 | | |
| 16A | Panteón San isidro | Peñón (La Naranja) |
| 18 | M. Cuatro Caminos | Col. Moctezuma 2ª Secc. |
| 22A | M. Cuatro Caminos | Alameda (por Pensil) |
| 57A | M. Cuatro Caminos | M. Universidad |
| 106B | Toreo/Ejército Nal. | M. Chapultepec |
| 106C | Toreo/Reforma | M. Chapultepec |
| 107 | San Pablo (Circuito) | M. Tacuba |
| 107F | U. H. El Rosario (Circuito) | M. Tacuba |
| 109 | Defensa Nacional | M. Colegio Militar |
| 109A | Panteón San Isidro | M. Colegio Militar |
| Módulo 34 | | |
| 23 | Col. El Tepetatal | M. La Raza |
| 29C | Santa I. Tola | La Villa/Ferroplaza |
| 101 | M. Indios Verdes | Lomas de Chapultepec |
| 101A | Lomas de Chapultepec | La Villa/Ferroplaza |
| 101B | Col. La Forestal | La Villa/Ferroplaza |
| 101C | Col. Tlalpexco | La Villa/Ferroplaza |
| 101D | Col. Cocoyotes/La Brecha | La Villa/Ferroplaza |
| 102 | M. I. Verdes | Col. Cocoyotes/La Brecha |
| 103 | Ampl. Malacates | M. La Raza |
| 104 | Col. Tepetatal | M. Potrero |
| 108 | Col. Tepetatal | M. Indios Verdes |
| Módulo 12 | | |

| 11 | Aragón (La Villa) | M. Chapultepec |
|------|-----------------------|---------------------------------|
| 11A | Aragón (Av. 604) | M. Chapultepec |
| 12 | Aragón | Panteón San Isidro |
| Ruta | Origen | Destino |
| 37 | Unidad CTM Atzacualco | Calz. de la Virgen (Eje 2 Ote.) |
| 39 | Puente Negro | Carmen Serdán |
| 171 | Puente Negro | Correspondencia |
| 171A | Puente Negro | M. Hidalgo |

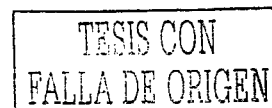
Fuente: -Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, *III Informe de Labores. Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura, México, D.F. 19 de Octubre del 2000.*

Nota: La Red de Transporte de Pasajeros (RTP), se crea por Decreto del Gobierno del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 7 de enero del 2000, en sustitución del creado Consejo de Incautación el 1° de octubre de 1997 ("Dicho Consejo operó el servicio durante los tres últimos años y una vez cumplidos los objetivos que tenía, el 31 de enero del 2000 se publicó el Decreto de Extinción de AUPR-100, señalando la existencia por seis meses más del Consejo, mismo que concluyó el 31 de agosto").

RTP opera (año 2000) con 860 autobuses en 85 rutas, transportando en promedio a 550 mil usuarios en día hábil.

¹ Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, *III Informe de labores. Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. II Legislatura, México D. F. 19 de octubre del 2000, p. 120.*

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 15
Servicio Nocturno de la Red de Transporte de Pasajeros

| Ruta | Origen - Destino | Corredor Principal | Km. | Tiempo Recorrido (min.) | Pasajeros transportados por semana (abril - junio 2000) | | | | | | | |
|------------------|-------------------------------|---------------------------------|------|-------------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | | | | | 1a | 2a | 3a | 4a | 5a | 6a | 7a | Total |
| 1 | La Villa - Periférico | Reforma | 27.0 | 54 | 334 | 277 | 217 | 373 | 488 | 248 | 323 | 2260 |
| 2 | Indios Verdes - Insurgentes | Insurgentes Norte | 21.1 | 42 | 613 | 751 | 784 | 888 | 565 | 743 | 705 | 5049 |
| 3 | San Ángel - Garibaldi | Insurgentes Sur | 27.4 | 55 | 152 | 294 | 292 | 311 | 317 | 272 | 345 | 1983 |
| 4 | Coyoacán - Garibaldi | Eje Central | 25.6 | 51 | 102 | 225 | 240 | 317 | 269 | 291 | 230 | 1674 |
| 5 | Oasis - Centro Histórico | Fray Servando/Zaragoza | 32.8 | 66 | 125 | 134 | 160 | 198 | 138 | 134 | 142 | 1031 |
| 6 | Zaragoza - Aeropuerto | Circuito Interior | 37.1 | 74 | 141 | 163 | 165 | 207 | 196 | 170 | 150 | 1192 |
| 7 | Zaragoza - Iztapalapa | Ermita/Rojo Gómez/Zaragoza | 48.1 | 96 | 177 | 151 | 122 | 191 | 162 | 140 | 213 | 1156 |
| 8 | Xochimilco - Coyoacán | Canal de Miramontes | 32.8 | 66 | 304 | 488 | 540 | 660 | 530 | 423 | 644 | 3589 |
| 9 | Azcapotzalco - Obrero Mundial | Camarones/Eje 1 Pte/Eje 2 Norte | 31.3 | 63 | 52 | 117 | 80 | 155 | 135 | 79 | 98 | 716 |
| T O T A L | | | | | 2000 | 2600 | 2600 | 3300 | 2800 | 2500 | 2850 | 18650 |

Fuente: -Secretaría de Transportes y Vialidad, Red de Transporte de Pasajeros. *Memoria de la Administración Pública de la Secretaría de Transportes y Vialidad, 1997-2000.*
 -Guía de Rutas y Horarios de recorrido del Servicio Autobús Nocturno "¡Seguro Llegas!".

Nota: Programa de Gobierno destinado a brindar seguridad a grupos de jóvenes que suelen visitar centros nocturnos en fin de semana. Servicio nocturno de transporte en los días viernes y sábado de las 24:00 a las 6:30 hrs. Cada unidad de transporte será acompañada por dos agentes comisionados de Seguridad Pública en vigilancia de la operación.

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

818

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|--|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| T.S.T "G" MÓDULO 1 GRUPO 1 | Izazaga - Caseta de Cobro Autopista México - Cuernavaca | - | - | 9 | 9 | MONTANA | 70 | - | - |
| | Metro Universidad - San Andrés Totoltepec | - | - | 5 | 5 | MONTANA | 70 | - | - |
| | Estadio Azteca - Santo Tomas Ajusco | - | - | 7 | 7 | MONTANA | 72 | - | - |
| | Estadio Azteca - Pueblo de Padres | - | - | 6 | 6 | MONTANA | 48 | - | - |
| | Estadio Azteca - Topilejo | - | - | 8 | 8 | MONTANA | 76 | - | - |
| | Izazaga - San Andrés Totoltepec | - | - | 10 | 10 | MONTANA | 79 | - | - |
| | Metro Universidad - Chichicaspa | - | - | 6 | 6 | MEDIA | 70 | - | - |
| | Izazaga - Tepechimilpa | - | - | 11 | 11 | MONTANA | 94 | - | - |
| | Metro Universidad - Tepechimilpa | - | - | 4 | 4 | MONTANA | 55 | - | - |
| | Estadio Azteca - Chichicaspa | - | - | 7 | 7 | MONTANA | 82 | - | - |
| T.S.T. "G" MÓDULO 2 GRUPO 2 | Judio Tanque - Metro Taxqueña | - | - | 19 | 19 | MONTANA | 76 | - | - |
| | San Nicolás Totolapan - Metro Taxqueña | - | - | 10 | 10 | MONTANA | 81 | - | - |
| | Contreras - Metro Taxqueña (Dinamos) | - | - | 10 | 10 | MONTANA | 77 | - | - |
| | Contreras - Metro Taxqueña (Anzaldo) | - | - | 12 | 12 | MONTANA | 91 | - | - |
| | Oyamel - San Bernabé - Metro Taxqueña | - | - | 18 | 18 | MONTANA | 104 | - | - |
| | Reclusorio Sur - Metro Taxqueña | - | - | 15 | 15 | MEDIA | 77 | - | - |
| Autotransportes Monte de las Cruces, SCL | Hasta el 17 de junio del 2000 contaba con 3 rutas. | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Autotransportes Monte Alto y Anexas S.A. de C.V. | Hasta el 17 de junio del 2000 contaba con 6 rutas. | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Autotransportes Nuevo Milenio, S.A. de C.V. | Hasta el 8 de abril del 2000 contaba con 10 rutas. | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Autotransportes Suroriental, S.A. de C.V. | Hasta el 22 de octubre del 2000 contaba con 2 rutas. | - | - | - | - | - | - | - | - |
| S.M.T 17 DE MARZO MÓDULO 10 GRUPO 4 | Ampliación Providencia (Pinos) - Metro Deportivo 18 de Marzo | - | - | 6 | 6 | PLANA | 96 | - | - |
| | Ampliación Providencia (Pinos) - Metro Rosario | - | - | 20 | 20 | PLANA | 169 | - | - |
| | Aragón - Metro Hidalgo | - | - | 7 | 7 | PLANA | 118 | - | - |
| | Aragón - Metro Moctezuma | - | - | 6 | 6 | PLANA | 103 | - | - |
| | Ampliación Providencia (Pinos) - Metro Hidalgo | - | - | 7 | 7 | PLANA | 188 | - | - |
| | Aragón (Eje 5 Norte) - Metro Rosario | - | - | 42 | 42 | PLANA | 170 | - | - |
| | Pradera - Metro Rosario | - | - | 39 | 39 | PLANA | 170 | - | - |

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|-----------------------------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| S.M.T 17 DE MARZO | ISSSTE - Zaragoza - Vocacional 4 (Por Constituyentes) | - | - | 22 | 22 | PLANA | 168 | - | - |
| | ISSSTE - Zaragoza - Vocacional 4 (Por Observatorio) | - | - | 24 | 24 | PLANA | 168 | - | - |
| MÓDULO 13 GRUPO 6 | Metro Pantitlán - Colonia del Mar (Por Churubusco) | - | - | 22 | 22 | PLANA | 160 | - | - |
| | Metro Pantitlán - Colonia del Mar (Por Rojo Gómez) | - | - | 24 | 24 | PLANA | 160 | - | - |
| SIGLO NUEVO MÓDULO 20 GRUPO 6 | Santa Cruz Meyehualco - Metro Balderas | - | - | 18 | 18 | PLANA | 170 | - | - |
| | Metro la Conchita - Metro Taxqueña | - | - | 13 | 13 | PLANA | 116 | - | - |
| | Colonia Lea - Metro Taxqueña | - | - | 10 | 10 | PLANA | 46 | - | - |
| | Metro Taxqueña - Zapotilla | - | - | 12 | 12 | PLANA | 93 | - | - |
| | Jardines de San Lorenzo - Metro Taxqueña | - | - | - | - | PLANA | 75 | - | - |
| | Metro Division del Norte - Colonia del Mar | - | - | 13 | 13 | PLANA | 136 | - | - |
| | San Lorenzo Tezonco - San Bernabé | - | - | 22 | 22 | MONTANA | 165 | - | - |
| | Metro Universidad - Calzada de las Bombas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Reclusorio Oriente - Metro Taxqueña (Por Miramontes y Santa Ana) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Reclusorio Oriente - Contreras | - | - | 13 | 13 | MONTANA | 161 | - | - |
| A.T.V SIGLO NUEVO MÓDULO 41 GRUPO | San Miguel Teotongo (Palmas) - Metro San Lázaro | - | - | 8 | 8 | MONTANA | 60 | - | - |
| | San Miguel Teotongo (Torres) - Metro San Lázaro | - | - | 8 | 8 | MONTANA | 55 | - | - |
| | Col. Miguel de la Madrid - Metro San Lázaro | - | - | 8 | 8 | MONTANA | 60 | - | - |
| | Ejército de Oriente - Metro San Lázaro | - | - | 8 | 8 | PLANA | 45 | - | - |
| | Santa Catarina - Metro Zapata | - | - | 44 | 44 | MEDIA | 80 | - | - |
| A.T.V. SIGLO MÓDULO 51-A GRUPO 8 | Metro Santa Martha - Mixquic | - | - | 16 | 16 | MONTANA | 80 | - | - |
| | Santa Martha - Alameda Central | - | - | 18 | 18 | PLANA | 60 | - | - |
| | Santa Martha - Metro Chapultepec | - | - | 18 | 18 | PLANA | 60 | - | - |
| T.S.T "G" MÓDULO 51-A GRUPO 3 | Santa Catarina - Metro San Lázaro | - | - | 8 | 8 | MEDIA | 45 | - | - |
| | Metro Barranca del Muerto - Torres de Potrero | - | - | 5 | 5 | MONTANA | 46 | - | - |
| | Metro Barranca del Muerto - Lomas de la Era | - | - | 4 | 4 | MONTANA | 46 | - | - |
| | Metro Universidad - Pop. Santa Teresa | - | - | 14 | 14 | MONTANA | 51 | - | - |
| | Metro Universidad - Bosques | - | - | 8 | 8 | MEDIA | 50 | - | - |
| | Metro Universidad - Bosques (López Portillo) | - | - | 7 | 7 | MEDIA | 54 | - | - |
| | Metro Universidad - Bosques del Pedregal (Ansaldo) | - | - | 6 | 6 | MEDIA | 61 | - | - |
| | Metro Barranca del Muerto - Belvedere | - | - | 12 | 12 | MONTANA | 75 | - | - |
| Metro Universidad - Reforma | - | - | 16 | 16 | PLANA | 100 | - | - | |
| RUTA 1 | Metro Zapata - Renovación | - | 53 | - | 53 | PLANA | - | 11.1 | 11.1 |
| | Metro Zapata - Vicente Guerrero | - | 49 | - | 49 | PLANA | - | 15.7 | 15.6 |
| | Nezahualcóyotl - San Angel | - | 104 | - | 104 | PLANA | - | 14.0 | 14.7 |
| | Nezahualcóyotl - Villa Coapa | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | 15.1 | - |
| | Nezahualcóyotl - Centro de Tlalpan | - | - | - | 49 | PLANA | 85 | 17.5 | 16.0 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Nezahualcóyotl - Taller | - | 54 | - | 54 | PLANA | 21 | 4.9 | - |
| | Metro Xola - Ciudad Universitaria | - | - | - | - | PLANA | 55 | 10.9 | 10.0 |
| | Politécnico - Ciudad Universitaria | - | 50 | - | 50 | PLANA | 122 | 23.1 | 23.7 |
| | La Raza (Por los Arcos) - Poli | - | 40 | - | 40 | PLANA | 32 | 6.5 | 6.2 |
| | Metro Taxqueña - Zona Hospitalares | - | 57 | - | 57 | PLANA | 38 | 9.3 | 13.4 |
| | Metro Taxqueña - Villa Panamericana | - | - | - | 49 | PLANA | 40 | 8.9 | 10.4 |
| | Metro Taxqueña - Ciudad Universitaria | - | 49 | - | 49 | PLANA | 46 | 8.1 | 8.6 |
| | Metro Taxqueña - Villa Alvaro Obregón | - | - | - | 49 | PLANA | 28 | 6.1 | 7.8 |
| | Metro Taxqueña - Villa Coapa | - | 46 | - | 46 | PLANA | 32 | 9.2 | 10.4 |
| | Metro Taxqueña - Comunicaciones | - | - | - | 54 | PLANA | 25 | 7.3 | 6.1 |
| | Metro Taxqueña - Deportivo San Pedro | - | 53 | - | 53 | MONTANA | 68 | 12.9 | 12.3 |
| | Rey Cuauhtémoc - Tlalcoligía | - | 52 | - | 52 | MEDIA | 52 | 9.8 | 10.8 |
| | Rey Cuauhtémoc - Puente la Joya | - | 25 | - | 25 | PLANA | 17 | 9.5 | 10.4 |
| | Rey Cuauhtémoc - Huipulco | - | 49 | - | 49 | PLANA | 16 | 9.7 | 12.0 |
| | La Viga - Central de Abastos | - | - | - | 53 | PLANA | 65 | 15.0 | - |
| | Unidad Vicente Guerrero - Metro Cuauhtémoc | - | - | - | 4 | PLANA | 98 | 18.7 | 19.7 |
| | Colegio Militar - Metro Taxqueña | - | - | - | 49 | MEDIA | 61 | 13.5 | 14.1 |
| | San Pedro Mártir - San Fernando- Metro C. U. San Fernando) | - | 54 | - | 54 | MEDIA | 63 | 12.8 | 8.2 |
| | San Pedro Mártir - Huipulco | - | 57 | - | 57 | MEDIA | 42 | 9.7 | 13.8 |
| | Deportivo San Pedro Mártir - Metro Ciudad Universitaria | - | 62 | - | 62 | MEDIA | - | - | - |
| | San Pedro Mártir - Metro Taxqueña | - | - | - | 52 | MONTANA | - | 13.9 | 14.0 |
| | Metro Taxqueña - Central de Abastos | - | - | - | 55 | PLANA | 34 | 8.0 | 8.2 |
| | Metro Taxqueña - Metro Zapata | - | - | - | 49 | PLANA | 34 | 7.1 | 6.0 |
| | Metro Taxqueña - Central de Abastos - Santa Cruz | - | - | - | 52 | PLANA | 90 | 15.0 | 16.7 |
| | Santa Cruz - Metro Taxqueña | - | 49 | - | 49 | PLANA | 74 | 16.0 | 15.7 |
| | San Angel - Metro Taxqueña | - | - | - | 56 | PLANA | 44 | 6.6 | 5.7 |
| | San Angel - Central de Abasto | - | - | - | 53 | PLANA | 70 | 13.0 | 14.9 |
| | Iztapalapa - Coyoacán | - | - | - | 51 | PLANA | 67 | 15.5 | - |
| | Iztapalapa - Ciudad Universitaria | - | - | - | - | PLANA | 74 | 17.2 | - |
| | San Angel - Iztapalapa | - | - | - | 50 | PLANA | - | 13.8 | 15.3 |
| | Santa Cruz - Ciudad Universitaria | - | - | - | 53 | PLANA | - | 18.2 | 20.3 |
| | Cecilio Róbelo - Nezahualcóyotl | - | 23 | - | 23 | PLANA | 28 | 4.4 | 4.4 |
| | Metro Ciudad Universitaria - Oficinas Sindicales del ISSSTE | - | 56 | - | 56 | PLANA | - | 7.0 | 7.2 |
| | Metro Ciudad Universitaria - San Fernando - Huipulco | - | - | - | 49 | PLANA | 47 | 11.1 | - |
| | Metro Ciudad Universitaria - Tlalcoligía | - | 49 | - | 49 | MEDIA | 48 | 11.2 | - |
| | Metro Ciudad Universitaria - San Pedro Mártir | - | - | - | 49 | MEDIA | 61 | 13.9 | 12.4 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

821

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | San Lázaro - Nezahualcóyotl | - | - | - | 55 | PLANA | 54 | 12.6 | - |
| | Metro Pantitlán - Nezahualcóyotl | - | 49 | - | 49 | PLANA | 19 | 4.5 | - |
| | Central de Abastos - Nezahualcóyotl | - | - | - | 52 | PLANA | 63 | 17.8 | 18.9 |
| | Progreso Nacional - Metro Hidalgo | - | 60 | - | 60 | PLANA | 66 | 11.3 | 11.6 |
| | Santiaguito - Metro Hidalgo | - | 55 | - | 55 | PLANA | 60 | 11.3 | 11.8 |
| | Progreso Nacional - La Raza | - | 53 | - | 53 | PLANA | - | 7.7 | 7.3 |
| | Ciudad Universitaria - Margarita Maza de Juárez | - | - | - | 50 | PLANA | 126 | 23.2 | 22.2 |
| | Metro Tacuba - Zaragoza | - | 30 | - | 31 | PLANA | 78 | 12.9 | 14.7 |
| | Metro Tacuba - Central de Abastos | - | 50 | - | 50 | PLANA | 94 | 19.0 | 19.0 |
| | Metro Tacuba - Rojo Gómez | - | - | - | - | PLANA | 102 | 23.9 | - |
| | Metro Tacuba - Metro Pantitlán | - | 85 | - | 85 | PLANA | 89 | 15.4 | 16.0 |
| | Metro Chapultepec - Central de Abasto | - | 57 | - | 57 | PLANA | 80 | 15.5 | 15.7 |
| | Metro Chapultepec - Metro Pantitlán | - | 106 | - | 106 | PLANA | 76 | 13.0 | 13.0 |
| | Oficinas Pemex - Ciudad Deportiva | - | - | - | - | PLANA | - | 16.9 | 11.5 |
| | Metro Cuauhtémoc - Unidad Vicente Guerrero | - | - | - | - | PLANA | 59 | 13.9 | - |
| | Metro Aeropuerto - Metro Insurgentes | - | - | - | 55 | PLANA | 42 | 9.8 | - |
| | Gigante Iztapalapa - Colonia Morelos | - | 54 | - | 54 | PLANA | 100 | 18.5 | 18.4 |
| | Hospital General - Santa Cruz Meyehualco | - | 44 | - | 44 | PLANA | 90 | 21.4 | 20.8 |
| | Villa Coapa - Oficinas Pemex | - | 56 | - | 56 | PLANA | 105 | 22.3 | 24.8 |
| | Coyoacán - Oficinas Pemex | - | 78 | - | 78 | PLANA | 54 | 11.1 | 12.1 |
| | Metro Tacubaya - Ejército | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Jacarandas - Metro Etiopía | - | 23 | - | 23 | PLANA | 82 | 17.3 | 15.6 |
| | Metro Portales - Vicente Guerrero | - | 56 | - | 56 | PLANA | 71 | 16.4 | 13.6 |
| | Estadio Azteca - Villa Panamericana Perisur | - | 4 | - | 4 | PLANA | 34 | 5.0 | 5.4 |
| | Metro Ciudad Universitaria - Villa Panamericana Perisur | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Tlalpan ISSSTE | - | - | - | 58 | PLANA | 47 | 12.1 | 9.6 |
| | Norte 172 - Panteón San Isidro | - | - | - | - | PLANA | 88 | 15.5 | 16.9 |
| | Manchuría - Azcapotzalco | - | 50 | - | 50 | PLANA | 62 | 11.7 | 13.7 |
| | Peñón - RCA Víctor - Cuicláhuac | - | - | - | - | PLANA | 62 | 11.2 | 11.1 |
| | Portales - Jaime Nunó | - | - | - | 49 | PLANA | 62 | 8.7 | 8.2 |
| | Metro La Raza - Zona Académica Saturno | - | - | - | 53 | PLANA | 0 | 7.0 | 7.7 |
| | Politécnico - Churubusco | - | - | - | 49 | PLANA | 114 | 18.8 | 21.0 |
| | Villa Coapa - San Ángel - Tenorios | - | 53 | - | 53 | PLANA | 84 | 19.5 | - |
| | Tenorios - Metro C.U. | - | 7 | - | 7 | PLANA | 79 | 14.5 | 15.1 |
| | Economía - Colegio Militar | - | 48 | - | 48 | PLANA | 0 | 11.4 | 10.6 |
| | Metro Pantitlán - Normal | - | 53 | - | 53 | PLANA | 66 | 13.3 | 12.8 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Calle 7 - Normal | - | 49 | - | 49 | PLANA | 73 | 14.6 | 13.6 |
| | Metro Pantitlán - Metro Hidalgo | - | - | - | 56 | PLANA | 55 | 11.0 | 11.0 |
| | Manchuria - Metro Hidalgo | - | - | - | - | PLANA | 39 | 7.4 | 6.9 |
| | Metro Oceanía - Metro Revolución | - | - | - | - | PLANA | 42 | 9.0 | 8.0 |
| | Progresista - Metro Coyoacán | - | 56 | - | 56 | PLANA | 77 | 16.4 | 12.8 |
| | Metro Ermita - Progresista - UAM | - | 55 | - | 55 | PLANA | - | 10.3 | 13.7 |
| | Metro Ermita - Iztapalapa | - | 54 | - | 54 | PLANA | 39 | 6.6 | 8.1 |
| | Metro Ermita - Ejidos del Moral | - | 53 | - | 53 | PLANA | 63 | 11.3 | 13.5 |
| | Iztapalapa - Ejidos del Moral | - | - | - | 53 | PLANA | 29 | 5.3 | 5.4 |
| | Iztapalapa - Vicentina - Margarita Maza de Juárez | - | - | - | - | PLANA | 28 | 6.6 | - |
| | Nezahualcóyotl - Chimalcoyotl | - | - | - | 53 | PLANA | 94 | 18.0 | 19.0 |
| | Villa Coapa - Cine la Villa | - | - | - | - | PLANA | 121 | 23.4 | 19.7 |
| | Transvaal - Centro | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | U.H. Vicente Guerrero - Metro Ermita | - | 41 | - | 41 | PLANA | - | 15.2 | 12.4 |
| | Caseta - Huipulco - Estadio Azteca | 4 | 23 | - | 27 | MEDIA | - | - | - |
| | Miguel Angel de Quevedo - C.U | 16 | - | - | 16 | PLANA | - | 4.3 | 2.7 |
| | U.H. Vicente Guerrero - Municipio Libre | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Progreso - Metro Bellas Artes por Anegas | - | 10 | - | 10 | PLANA | - | - | - |
| | Progreso - Raza - Lagunilla | - | 28 | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Santa Rosa - Vallejo - Eje Central | - | 27 | - | 27 | PLANA | - | - | - |
| | Zócalo - Aragón | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | San Angel - Torres | - | 62 | - | 62 | PLANA | - | - | - |
| | Caseta - Taxqueña | - | 23 | - | 23 | MEDIA | - | - | - |
| | Transvaal - Santo Tomás | - | 2 | - | 2 | PLANA | - | - | - |
| | Transvaal - Santa María Maninlco | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | RCA Clavería - Oceanía | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Portales - Lagunilla | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Transvaal - Villa Azcapotzalco | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | Transvaal - Clavería | - | 32 | - | 32 | PLANA | - | - | - |
| | Metro San Juan - Normal | - | 46 | - | 46 | PLANA | - | - | - |
| | Transvaal - Petrolera | - | - | 28 | 28 | PLANA | - | - | - |
| | General José Morán - Pantitlán | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Guerrero - Metro Pantitlán | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Santa María del Monte (Local) | - | 4 | - | 4 | MEDIA | - | - | - |
| | San Angel - FOVISSSTE | - | 60 | - | 60 | MEDIA | - | - | - |
| | FOVISSSTE - San Angel | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

823

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Unidad FOVISSSTE Fuentes - Metro C.U. | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Joya - Izazaga | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| | Heriberto Frías - Escuadrón 201 | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | - | - |
| | Taxqueña - FOVISSSTE | - | 60 | - | 60 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Zapata - Mina | - | 18 | - | 18 | | - | 10.1 | 11.0 |
| | Iztapalapa Progresista - Unidad Tezontle | - | 14 | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Coyoacán - Universidad Metropolitana | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Guerrero - San Juan | - | 60 | - | 60 | PLANA | - | - | - |
| | ISFAM - Metro C.U. | - | 38 | - | 38 | MONTANA | - | - | - |
| | C.U. - Poli Arcos Zacatenco | - | 85 | - | 85 | PLANA | - | - | - |
| | Calle A 81 - Chapultepec | - | 32 | - | 32 | PLANA | - | - | - |
| | Caseta - C.U. | - | 23 | - | 23 | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Tenorios | - | 62 | - | 62 | PLANA | - | - | - |
| | C.U. - Puente de la Joya | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | General José Morán - Zaragoza | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | - | - |
| | Metro C.U. - Valle Verde | - | 85 | - | 85 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro C.U. - Axalco | - | 85 | - | 85 | MONTANA | - | - | - |
| | Jacarandas - Metro Portales | - | 3 | - | 3 | PLANA | - | - | - |
| | Taxqueña - Copilco | - | 45 | - | 45 | PLANA | - | - | - |
| | Lagunilla - Portales | - | 29 | - | 29 | PLANA | - | - | - |
| | San Angel - Vaqueritos | - | 16 | - | 16 | PLANA | - | - | - |
| | Politécnico - Hidalgo | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | - | - |
| | Metro C.U. - Madrigal | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| | Escuadrón 201 - Santa María del Monte | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Minas Zapata - Escuadrón 201 | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Coyoacán - Acoxta | 12 | - | - | 12 | PLANA | - | - | - |
| | Taxqueña - Avenida del Imán | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Hospitales - Izazaga | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| | Villa Coapa - Izazaga | - | 38 | - | 38 | PLANA | - | - | - |
| | Tampico - Calle 81 | - | 75 | - | 75 | PLANA | - | - | - |
| | FOVISSSTE - Izazaga | - | 80 | - | 80 | MEDIA | - | - | - |
| | La Mora - Metro C.U. | - | 36 | - | 36 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zapata - Paraderos Huipulco | - | 33 | - | 33 | PLANA | - | 12.9 | 16.7 |
| | M. Maza de Juárez - Barrio San Pablo | 7 | - | - | 7 | PLANA | - | - | - |
| | Zapata Ajusco - Huipulco | - | 27 | - | 27 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Tepito Lagunilla | - | 5 | - | 5 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

824

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro C.U. - Colegio Militar | - | 85 | - | 85 | MEDIA | - | - | - |
| | La Mora - Taxqueña | - | 36 | - | 36 | PLANA | - | - | - |
| | Cine la Villa - Villa Coapa | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Aragón - Tlatelolco | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | Iztapalapa - Bachilleres | - | 7 | - | 7 | PLANA | - | - | - |
| | Santa Cruz Meyehualco - Metro Zapata | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |
| | Santa Cruz Meyehualco - Central de Abastos | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |
| | Zócalo - Aragón | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | Izazaga - Pino Suárez - Huipulco | 34 | - | - | 34 | PLANA | - | - | - |
| | Izazaga - Directo Joya | 32 | 95 | - | 127 | PLANA | - | - | - |
| | Cuauhtémoc - Coapa - Tlalpan | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | Zócalo - Aragón | - | 17 | - | 17 | PLANA | - | - | - |
| | Tepito - Rojo Gómez | - | 12 | - | 12 | PLANA | - | - | - |
| | Tepito - Paseo Taxqueña | - | 36 | - | 36 | PLANA | - | - | - |
| | Metro C.U. - Caseta | - | 85 | - | 85 | MEDIA | - | - | - |
| | PEMEX - Villa Coapa - Paradero Canal Nacional | - | - | 50 | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Viga - Tepito | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Zócalo - Aragón | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | San Lorenzo - San Vicente | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | C.U. - Reyes Iztacala | - | 49 | - | 49 | PLANA | - | - | - |
| | C.U. - Tlalnepantla | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | C.U. - Covadonga | - | 49 | - | 49 | PLANA | - | - | - |
| | Revolución - San Vicente | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Hidalgo - Tlalnepantla | - | 58 | - | 58 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Hidalgo - Reyes Iztacala | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Obrero Mundial - Tlalnepantla | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Obrero Mundial - Reyes Iztacala | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Obrero Mundial - Covadonga | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Bellas Artes - Covadonga | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Central de Abasto - San Vicente Chicoloapan | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Comercial Mexicana - Bordo - Estadio - Carmelo Pérez | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Rancho Grande - Estadio - Comercial Mexicana - Sor Juana | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - San Lorenzo - Rancho Grande | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Rancho Grande - Estadio - San Lorenzo - Torres | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Central de Abasto - Comercial Mexicana - Estadio - Rancho Grande | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Nezahualcóyotl - Metro Pantitlán | - | - | - | - | - | - | 8.5 | 8.5 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

825

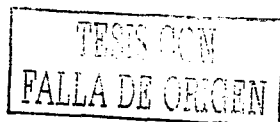
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Tenorios - Villa Coapa | - | - | - | - | | - | 15.8 | 14.7 |
| | * Tlacoligia - Metro C.U. | - | - | - | - | | - | 12.7 | 13.4 |
| | * Metro C. U. - San Fernando Huipulco | - | - | - | - | | - | 12.0 | 10.6 |
| | * Huipulco - San Angel | - | - | - | - | | - | 11.7 | 10.9 |
| | * Margarita Maza de Juárez - Av. Hidalgo | - | - | - | - | | - | 5.0 | 5.0 |
| | * Nezahualcóyotl - U. Kennedy | - | - | - | - | | - | 4.9 | 5.2 |
| | * Metro Chapultepec - Zaragoza | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Fray Servando - Iztapalapa | - | - | - | - | | - | 17.0 | 19.0 |
| | * Pino Suárez - Constitución de 1917 | - | - | - | - | | - | 17.4 | 17.5 |
| | * Metro Zaragoza - CCH | - | - | - | - | | - | 6.5 | 5.9 |
| | * Portales - Huipulco | - | - | - | - | | - | 13.4 | 14.2 |
| | * Metro Pantitlán - Estadio Neza | - | - | - | - | | - | 11.9 | 12.2 |
| | * Metro Moctezuma - Casas Alemán | - | - | - | - | | - | 8.4 | 9.6 |
| | * Perisur - Metro C. U. | - | - | - | - | | - | 5.9 | 4.3 |
| | * Central de Abasto - San Pablo | - | - | - | - | | - | 10.2 | 10.2 |
| | * San Pedro Mártir - Clínica / IMSS- Metro C. U. Universitaria Clínica | - | - | - | - | | 12.0 | 13.7 | - |
| | * San Pedro Mártir - Huipulco - Metro C. U. | - | - | - | - | | - | 8.2 | 12.8 |
| | * Manchuria -Sericultura- Metro Hidalgo | - | - | - | - | | - | 6.8 | 7.2 |
| | * Metro Ermita - Progresista | - | - | - | - | | - | 10.5 | 13.0 |
| RUTA 2 | Canal de Garay - Toreo de Cuatro Caminos (Edo. de Mex.) | - | - | - | - | MEDIA | - | 45.8 | - |
| | Metro Auditorio - Paradero Ferroplaza | - | 90 | - | 90 | PLANA | 74 | 17.3 | - |
| | Indios Verdes - Santa Fe (Cierre de Circuito) | - | - | - | - | MEDIA | 93 | 21.7 | - |
| | San Angel - Unidad C. T. M. | - | 40 | 12 | 52 | MEDIA | 119 | 27.8 | - |
| | Metro Chapultepec - Santa Fe | - | - | - | - | MEDIA | 42 | 9.9 | - |
| | La Villa - Zócalo | - | - | - | - | PLANA | 37 | 8.7 | - |
| | Chapultepec - Satélite | - | - | - | 141 | PLANA | 93 | 16.1 | 14.8 |
| | Metro Indios Verdes - Unidad C. T. M. | - | - | - | 31 | MEDIA | 17 | 4.1 | 3.8 |
| | Metro Insurgentes - Valle Dorado por Reforma | - | - | - | 31 | PLANA | 95 | 20.0 | 19.6 |
| | San Angel - Unidad C. T. M. | - | - | - | 120 | MEDIA | 112 | 26.1 | - |
| | La Villa - Chapultepec | - | 50 | - | 50 | PLANA | 41 | 10.9 | 11.0 |
| | Gigante Cuitláhuac - Abraham González | - | 30 | - | 30 | PLANA | 46 | 10.6 | - |
| | Sullivan - Azcapotzalco | - | - | - | 27 | PLANA | 50 | 9.1 | 10.0 |
| | Chapultepec - Duraznos | - | - | - | 8 | MEDIA | 32 | 7.4 | - |
| | Bosques - Km. 13 | - | 28 | - | 28 | MEDIA | - | 6.6 | 5.4 |
| | Metro Chapultepec - Ahuehuetes - Km. 14.5 | - | - | - | 8 | MEDIA | 36 | 8.5 | - |
| | Metro Barranca del Muerto - Las Águilas | - | - | - | 19 | MEDIA | 18 | 4.1 | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Indios Verdes - Metro Chapultepec | - | - | - | 70 | PLANA | 63 | 14.7 | - |
| | Metro Chapultepec - Lomas Altas | - | - | - | 11 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Portales - Metro Barranca del Muerto | - | 22 | - | 22 | PLANA | 40 | 7.0 | 6.7 |
| | Metro Insurgentes - Valle Dorado (por Ejército Nacional) | - | - | - | 38 | MEDIA | - | 19.5 | 19.5 |
| | Auditorio - Avenida Juárez | - | - | - | 52 | PLANA | 36 | 6.3 | 6.1 |
| | Chapultepec - Palmas | - | 10 | - | 10 | PLANA | - | 8.3 | 8.5 |
| | Municipio Libre - Mixcoac | - | 35 | - | 35 | PLANA | 33 | 7.6 | - |
| | Metro Sevilla - Gigante Ejército | - | 33 | - | 33 | PLANA | 16 | 3.7 | - |
| | Metro Chapultepec - Defensa Nacional | - | 50 | - | 50 | PLANA | 42 | 7.0 | 7.3 |
| | Santa Isabel Tola - Donceles | - | 38 | - | 38 | PLANA | 57 | 8.9 | 9.0 |
| | Metro Indios Verdes - Donceles | - | 32 | - | 32 | PLANA | 44 | 7.6 | 8.4 |
| | Metro Chapultepec - Unidad Independencia | - | - | - | 30 | MEDIA | 87 | 20.2 | - |
| | Metro Ermita - Mixcoac | - | 22 | - | 22 | PLANA | 32 | 5.7 | 6.4 |
| | Metro Zapata - Unidad Plateros | - | 38 | - | 38 | MEDIA | 26 | 6.1 | - |
| | Municipio Libre - Mixcoac | - | - | - | 26 | PLANA | 41 | 5.7 | 6.2 |
| | Río Elba - Hipódromo | - | - | - | 39 | PLANA | - | 7.4 | 8.2 |
| | Metro Observatorio - San Angel - Clínica B | - | - | - | 45 | PLANA | 49 | 11.5 | 10.0 |
| | Metro Chapultepec - Horacio - Juzgados | - | - | - | 47 | PLANA | 29 | 5.3 | 5.0 |
| | Metro Sevilla - Masarik | - | 33 | - | 33 | PLANA | 26 | 5.6 | 5.0 |
| | Prohogar - San Cosme | - | 44 | - | 44 | PLANA | 29 | 6.3 | 6.3 |
| | Km. 13 - Palmas | - | - | - | 8 | MEDIA | - | - | - |
| | Río Elba - Palmas - Lomas Km. 13 | - | - | - | 43 | MEDIA | 75 | 11.5 | 12.9 |
| | San Angel - Metro Indios Verdes | - | 378 | 139 | 517 | PLANA | 112 | 20.0 | 20.0 |
| | Gigante Cuicláhuac - San Cosme | - | 42 | - | 42 | PLANA | 33 | 5.8 | 6.4 |
| | Metro Chapultepec - San Angel | - | 186 | 8 | 194 | PLANA | 71 | 11.3 | 9.5 |
| | Metro Chapultepec - Unidad Plateros | - | 22 | - | 22 | MEDIA | 49 | 11.2 | 8.2 |
| | La Villa - Km. 13 Lomas | - | 350 | - | 350 | MEDIA | - | 18.7 | 18.9 |
| | Metro Chapultepec - División del Norte - Espartaco | - | 60 | - | 60 | PLANA | 72 | 16.9 | - |
| | Chapultepec - Odontología | - | 100 | - | 100 | PLANA | 79 | 18.5 | - |
| | Metro Tacubaya - Canal de Chalco | - | 271 | - | 271 | MEDIA | 152 | 28.3 | 27.8 |
| | Toreo - Canal de Chalco | - | 136 | - | 136 | MEDIA | 161 | 35.2 | 34.0 |
| | Metro Chapultepec - Montaña Rusa (juegos) | - | - | - | 20 | MEDIA | 26 | 6.2 | - |
| | Canal de Garay - Metro Tacubaya Servicio Exprés | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Barranca del Muerto - Metro Zapata | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Plaza Inn - SINATEL | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Chapultepec - Ahuehuetes, Tabachines | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

827

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Ermita - Mixcoac por Calzada San Simón | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Mixcoac - SINATEL | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Coltongo | - | 6 | - | 6 | PLANA | - | - | - |
| | San Angel - Clínica 4 y 8 | - | 32 | - | 32 | PLANA | - | - | - |
| | Hierro - La Raza | - | 23 | - | 23 | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Ceylán | - | 6 | - | 6 | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - San Cosme | - | 9 | - | 9 | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Azcapotzalco | - | 6 | - | 6 | PLANA | - | - | - |
| | Chapultepec - Zócalo | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |
| | Cuicláhuac - Aragón | - | 180 | - | 180 | PLANA | - | - | - |
| | Pino - San Cosme | - | 89 | - | 89 | PLANA | - | - | - |
| | San Angel - Central Camionera del Norte | - | 42 | 10 | 52 | PLANA | - | 17.1 | 14.0 |
| | Metro Chapultepec - Av. de la Palma | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Polanco - Periférico | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Masarik - Eje Central | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Gigante Ejército - Eje Central | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Chapultepec - Valle Dorado - Comercial Mexicana | - | - | - | - | PLANA | - | 20.2 | 18.7 |
| | Metro Chapultepec - Prepa 5 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Cuemanco - Barranca del Muerto | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Canal de Garay - Barranca del Muerto | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zapata - Alfonso XIII | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Zapata - Unidad Plateros por San Lorenzo | - | - | - | - | MEDIA | - | 6.9 | 6.9 |
| | San Angel Clínica 8 - Alvaro Obregón | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Gigante Cuicláhuac - Metro Moctezuma | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | La Raza - Alta Lana | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Aragón - Chapultepec 549 | - | 107 | - | 107 | PLANA | - | 17.6 | 20.8 |
| | Chapultepec - Tecamachalco | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | 14.0 | 14.0 |
| | Cuatro Caminos - Canal de Chalco | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Cuemanco - Canal de Chalco - Bahía Puente de Hollywood Suburbia | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Chapultepec - Avenida Primero de Mayo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Chapultepec - Metro San Lázaro | - | - | - | - | - | - | 8.4 | 8.7 |
| | * Metro Insurgentes - San Angel | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 9.8 |
| | * Metro Chapultepec - Neza | - | - | - | - | - | - | 28.7 | 27.4 |
| | * Metro Chapultepec - U. Aragón | - | - | - | - | - | - | 17.6 | 20.8 |
| | * Chapultepec - Bosques | - | - | - | 22 | - | - | 15.1 | 15.1 |
| | * Metro Chapultepec - Clasa | - | - | - | - | - | - | 13.7 | 15.0 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

828

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * El Hierro - San Cosme | - | - | - | - | | - | 5.9 | 6.0 |
| | * Metro Tacubaya - Canal de Chalco | - | - | - | - | | - | 28.6 | 26.0 |
| RUTA 3 | Metro Moctezuma - Casas Alemán (Regreso por Fabela) | - | - | - | 15 | PLANA | - | 8.6 | 8.3 |
| | La Villa - El Rosario por Poniente 134 | - | - | - | 28 | PLANA | 61 | 14.2 | - |
| | Metro Oceanía - Avenida 604 | - | 25 | - | 25 | PLANA | 17 | 4.2 | 5.4 |
| | La Villa - El Rosario | 1 | 60 | - | 61 | PLANA | 55 | 12.8 | - |
| | Aeropuerto - Pradera por 608 | - | 25 | - | 25 | PLANA | 52 | 9.0 | 9.0 |
| | La Villa - Unidad Presidente Madero | 1 | 60 | - | 61 | PLANA | 70 | 10.0 | 10.0 |
| | Orozco y Berra - Pradera | - | 25 | - | 25 | PLANA | 73 | 17.2 | - |
| | Metro Moctezuma - Unidad Plaza Aragón | - | - | - | - | PLANA | 42 | 9.9 | - |
| | Metro Moctezuma - Valle de Aragón 3ª Sección | - | - | - | - | PLANA | 45 | 9.0 | 8.0 |
| | Metro Moctezuma - Nueva Aragón | - | - | - | - | PLANA | 38 | 8.8 | - |
| | Metro Normal - Metro Politécnico | 1 | 30 | - | 31 | PLANA | 60 | 9.9 | 10.0 |
| | Metro Aeropuerto - Cairo (Depósito) | - | 23 | 18 | 41 | PLANA | 44 | 7.2 | 7.4 |
| | Metro Balbuena - Mabe Balbuena | 19 | - | - | 19 | PLANA | 12 | 2.0 | 2.2 |
| | Metro Normal - Santa Bárbara - Deportivo Reynosa | - | 17 | - | 17 | PLANA | 39 | 9.2 | - |
| | Metro Normal - Metro Instituto del Petróleo | - | 18 | - | 18 | PLANA | 64 | 13.2 | 11.7 |
| | Metro Normal - Hogares Ferrocarrileros | - | - | - | 17 | PLANA | 32 | 7.4 | - |
| | Metro Aeropuerto - Pradera por J. D. Fabela | - | - | - | 28 | PLANA | 53 | 8.0 | 9.0 |
| | Metro Moctezuma - Avenida 606 | - | 25 | - | 25 | PLANA | 40 | 8.4 | 8.0 |
| | La Curva - Tepito | - | 16 | - | 16 | PLANA | 17 | 12.0 | 11.7 |
| | Metro Normal - Azcapotzalco - Potrero - Morelos | - | 36 | - | 36 | PLANA | 40 | 9.3 | - |
| | Orozco y Berra - Cuchilla - Ciudad Lago - Bosques | - | 90 | - | 90 | PLANA | 57 | - | - |
| | Metro Oceanía - Cuchilla - Ciudad Lago - Bosques | - | - | - | 42 | PLANA | 23 | - | - |
| | Orozco y Berra - Avenida 604 | - | - | - | - | PLANA | 62 | - | - |
| | Metro Moctezuma - Peñón de los Baños | 18 | - | - | 18 | PLANA | 25 | 4.8 | 4.3 |
| | Metro Chapultepec - Metro Aeropuerto | - | - | - | 84 | MEDIA | 97 | 22.6 | - |
| | Metro Moctezuma - Cuchilla - Ciudad Lago - Bosques | - | - | - | 29 | PLANA | 42 | 9.7 | - |
| | Metro Tlatelolco - La Curva | - | - | - | 28 | PLANA | 47 | 9.5 | 9.4 |
| | Metro La Raza - Iztacala (por 26) | - | 30 | - | 30 | PLANA | 51 | 8.0 | 8.0 |
| | Orozco y Berra - Peñón | - | 42 | - | 42 | PLANA | 55 | 12.8 | - |
| | Metro Normal - Vallejo - La Curva | - | - | - | 83 | PLANA | 81 | 12.1 | 13.8 |
| | Metro Normal - San Pedro Xalpa | - | - | - | 28 | PLANA | 43 | 8.3 | 7.3 |
| | Metro Basílica - Progreso Nacional | 1 | 29 | - | 30 | PLANA | 56 | 10.0 | 10.0 |
| | Metro Chapultepec - Platino - Aeropuerto | - | 56 | - | 56 | PLANA | 106 | 24.7 | - |
| | Metro La Raza - Chapultepec | - | 40 | 18 | 58 | PLANA | 52 | 9.0 | 8.8 |

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Moctezuma - Avenida 604 | - | 40 | - | 40 | PLANA | 46 | 7.6 | 7.3 |
| | Orozco y Berra - Metro Moctezuma | - | 35 | - | 35 | PLANA | 38 | 8.9 | - |
| | Metro Moctezuma - Cairo | - | - | - | 14 | PLANA | 24 | 4.0 | 4.0 |
| | La Raza - Metro Chapultepec (por Vías) | - | 40 | 18 | 58 | PLANA | 49 | 11.4 | - |
| | Aeropuerto - Chapultepec | - | 150 | 15 | 165 | PLANA | - | 18.0 | 18.0 |
| | Metro Hidalgo - 604 | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | 12.3 | 12.9 |
| | Lauro Aguirre - Nueva Santa María | 17 | - | - | 17 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Hidalgo - Prados | - | 21 | - | 21 | PLANA | - | - | - |
| | Progreso Nacional - Vallejo - Tlatelolco | - | 19 | - | 19 | PLANA | - | 10.2 | 10.1 |
| | Cartonera - Normal | - | 70 | - | 70 | - | - | - | - |
| | Aeropuerto - Casas Alemán | - | 33 | - | 33 | PLANA | - | - | - |
| | Minas - San Lorenzo | 54 | - | - | 54 | MEDIA | - | - | - |
| | Normal - San Andrés | - | 17 | - | 17 | PLANA | - | - | - |
| | 608 - Chapultepec | - | 20 | 18 | 38 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Valle de Aragón - Primera Sección | 4 | 70 | - | 74 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Ciudad Azteca | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - La Curva | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | 8.0 | 8.0 |
| | Metro Tlatelolco - La Joya | - | - | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Iztacala por Vallejo | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Iztacala - calle 26 regreso por Vallejo | - | - | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - La Joya | - | - | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Ciudad Azteca 3ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Valle de Aragón - 1ª Sección por Avenida Jorge | - | - | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Valle de Aragón 2ª Sección | - | - | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - E. N. E. P. Aragón | - | - | - | 13 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Plazas - Preparatoria Popular | - | - | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Plazas por Vista | - | - | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Valle de Aragón 1ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Valle de Aragón 2ª Sección | - | - | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - E. N. E. P. Aragón | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Plazas Preparatoria Popular | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Plazas por Vista | - | - | - | 16 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Prados Armas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Bosques de Aragón | - | - | - | - | PLANA | - | 8.0 | 8.0 |
| | Metro Moctezuma - Bosques 2ª Sec. por Continentes | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Ampliación Ciudad Lago | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

830

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Moctezuma - Ciudad Lago por Taxímetros | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Prados Armas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Bosques de Aragón | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Bosques 2° por Continentes | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Ampliación Ciudad Lago | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Oceanía - Ciudad Lago por Taxímetros | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Hidalgo - Prados Armas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Tepito - La Joya | - | - | - | 12 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Garibaldi - La Joya | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | *Tepito - Tlalnepantla | - | - | - | - | - | - | 14.0 | 13.0 |
| | * Metro Sevilla - Metro La Raza | - | - | - | - | - | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Metro Hidalgo - Peñón | - | - | - | - | - | - | 8.7 | 8.2 |
| | * Metro La Raza - Tlalnepantla | - | - | - | - | - | - | 8.0 | 9.0 |
| | * Metro Balbuena - Metro Terminal Aérea | - | - | - | 16 | - | - | 3.0 | 3.1 |
| | * Metro Hidalgo - La Curva | - | - | - | - | - | - | 11.4 | 11.04 |
| | * Metro Moctezuma - Metro Hidalgo | - | - | - | - | - | - | 7.0 | 7.0 |
| | * Metro Oceanía - Col. El Sol | - | - | - | - | - | - | 8.0 | 9.0 |
| | * Metro Hidalgo - Pradera | - | - | - | - | - | - | 15.0 | 14.0 |
| | * Metro Moctezuma - Valle de Aragón | - | - | - | - | - | - | 7.0 | 8.0 |
| | * Metro La Raza Iztacala (por 26 y 100 m.) | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 8.0 |
| | * Metro La Raza - Iztacala | - | - | - | 16 | - | - | 10.0 | 9.0 |
| | * Metro La Raza - La Curva - Iztacala | - | - | - | - | - | - | 7.0 | 7.6 |
| | * Metro La Raza - Iztacala (por Godar) | - | - | - | - | - | - | 8.0 | 9.0 |
| RUTA 4 | Aurrerá - Santa Rosa | - | - | - | 24 | MONTANA | - | 11.3 | 11.3 |
| | Cuajimalpa - Jardines de Palma (Huizachito) | - | - | - | 23 | MONTANA | 24 | 5.7 | - |
| | Memetla - Retama | - | - | - | 21 | MONTANA | 46 | 10.8 | - |
| | Cuajimalpa - Loma del Padre (La Papa) | - | 50 | - | 50 | MONTANA | 29 | 6.7 | - |
| | Cuajimalpa - Chimalpa | 40 | - | - | 40 | MONTANA | 22 | 5.2 | - |
| | Metro Tacubaya - Cuajimalpa (Cierre de Circuito) | - | 65 | - | 65 | MONTANA | 90 | 17.3 | 16.9 |
| | Metro Tacubaya - Tinajas (Cierre de Circuito) | 40 | - | - | 40 | MONTANA | 50 | 11.7 | - |
| | Metro Tacubaya - Navidad | - | 51 | - | 51 | MONTANA | 73 | 14.2 | 14.5 |
| | Col. Ampliación Fernando - Centro Comercial Santa Fe Ampliación | - | - | - | - | MONTANA | 63 | 14.8 | - |
| | Metro Tacubaya - San Lorenzo Acopilco | - | 33 | - | 33 | MONTANA | 115 | 20.0 | 20.4 |
| | Metro Tacubaya - Limite Estado de México | - | - | - | - | MONTANA | 92 | 21.6 | - |
| | Cuajimalpa - Ahuatenco (local) | 5 | - | - | 5 | MONTANA | 6 | 1.3 | - |
| | Cuajimalpa - San Antonio (local) | - | - | - | - | MONTANA | 12 | 2.9 | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

831

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Cuajimalpa - Complejo Santa Fe (cierre de circuito) | - | - | - | - | MONTANA | 59 | 13.9 | - |
| | Cuajimalpa - Manzanastitla | 5 | - | - | 5 | MONTANA | - | - | - |
| | Santa Rosa - La Venta | 37 | 37 | 24 | 98 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - San Pablo - Chimalpa- Huixquilucan - Estado de | - | - | - | 33 | MONTANA | - | 20.0 | 19.0 |
| | Metro Tacubaya - Tinajas (cierre de circuito) | - | - | - | 10 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - San Lorenzo Acopilco | - | - | - | 33 | MONTANA | - | - | - |
| | Cuajimalpa - El Olivo | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - El Olivo | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Hotel de México - Santa Fe | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Cuajimalpa - San Fernando (Límites Estado de México) | - | - | - | 27 | MONTANA | - | 5.0 | 5.2 |
| | Metro Tacubaya - Santiago Yancuitalpan (límites Estado de México) | - | 7 | 10 | 17 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - San Pablo - Chimalpa- Huixquilucan - Estado de | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - Navidad - San Fernando | - | - | - | 33 | MONTANA | - | 15.3 | 16.1 |
| | Tacubaya - San Fernando - límite Estado de México | - | 35 | - | 35 | MONTANA | - | 16.3 | 15.6 |
| | Tacubaya - Retama | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Puente Contadero - López Mateos | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - Salazar | - | - | - | 27 | MONTANA | - | - | - |
| | * Metro Tacubaya- Chamizal Cuajimalpa | - | - | - | - | | - | 20.2 | 20.3 |
| RUTA 5 | Tacubaya - Santa Fe | - | - | - | 23 | MEDIA | - | 7.2 | 7.3 |
| | Tacubaya - Santa Rosa | - | 17 | - | 17 | MEDIA | 45 | 17.9 | 18.3 |
| | Gigante Tacubaya - Unidad Belén | 2 | 32 | - | 34 | MEDIA | 34 | 6.1 | 7.4 |
| | Santa Rosa - El Yaquí | - | - | - | 23 | MEDIA | 50 | 11.8 | - |
| | Santa Rosa - Hotel de México | - | - | - | 23 | MEDIA | 46 | 10.8 | - |
| | Observatorio - Santa Fe | - | - | - | 23 | MEDIA | 39 | 6.6 | 5.5 |
| | Observatorio - Desierto de los Leones | - | - | - | 23 | MONTANA | 84 | 22.0 | 22.0 |
| | Observatorio - Iberoamericana | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Tacubaya - Kilómetro 13 | 2 | 32 | - | 34 | MEDIA | - | - | - |
| | Tacubaya - Coral | 2 | 32 | - | 34 | MEDIA | - | - | - |
| | Tacubaya - Abasolo | - | 17 | - | 17 | MEDIA | - | - | - |
| | * Hotel de México - Santa Fe | - | - | - | - | | - | 7.8 | 7.1 |
| | * Santa Rosa - Aurrerá | - | - | - | - | | - | 11.1 | 11.4 |
| RUTA 6 | * Metro Taxqueña - La Nopalera | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.4 |
| | * Metro Taxqueña - Tulyehualco | - | - | - | - | | - | 20.1 | 20.6 |
| RUTA 7 | Metro San Lázaro - Col. Juan González Romero | - | 70 | - | 70 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Chabacano - Col. Agrícola Oriental | - | - | - | 53 | PLANA | - | 10.0 | 11.0 |
| | Metro Chabacano - Col. Agrícola Oriental (Oriental 2) | - | - | - | 32 | PLANA | - | - | - |

TEFIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

832

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Metro Zaragoza - CCH | - | - | - | 65 | | - | 6.6 | 7.0 |
| | * Metro San Lázaro - Puente Negro | - | - | - | - | | - | 10.5 | 10.1 |
| | * Metro Gomez Farias - Rodeo | - | - | - | 65 | | - | 3.9 | 3.5 |
| | * Metro Zaragoza - Central de Abasto | - | - | - | 57 | | - | 5.6 | 5.5 |
| RUTA 8 | * Metro Moctezuma - U. H. Ermita Zaragoza | - | - | - | - | | - | 16.0 | 16.7 |
| | * Metro Chabacano - Las Torres | - | - | - | - | | - | 14.7 | 15.2 |
| | * Metro Zaragoza - Corregidora | - | - | - | - | | - | 15.0 | 17.0 |
| | * Metro Zaragoza - Bonilla | - | - | - | - | | - | 9.0 | 6.2 |
| | * Rosario y Corregidora - Retorno Av. 7 | - | - | - | - | | - | 8.8 | 7.7 |
| | * Metro Zaragoza - Loreto | - | - | - | - | | - | 7.2 | 6.5 |
| | * Metro Zaragoza - Crisóstomo Bonilla | - | - | - | - | | - | 6.3 | 6.9 |
| | * Metro Zaragoza - Enna Av. Texcoco | - | - | - | - | | - | 7.3 | 7.7 |
| RUTA 9 | Metro Aeropuerto - Unidad Ermita Zaragoza | - | 70 | - | 70 | PLANA | - | 15.0 | 15.0 |
| | Metro Zaragoza - Maravillas a Chimalhuacán | - | - | - | 65 | PLANA | 24 | 5.8 | - |
| | Metro Zaragoza - Avenida Vicente Villada | - | - | - | 66 | PLANA | 41 | 9.6 | - |
| | Metro Zaragoza - Paraiso - Alvaro Obregón | - | - | - | 55 | MEDIA | 47 | 6.8 | 6.5 |
| | Metro Zaragoza - Ejército de Oriente | - | 62 | - | 62 | PLANA | 50 | 10.0 | 10.0 |
| | Metro Zaragoza - col. la Perla (Ciudad Neza) | - | - | - | 120 | PLANA | 56 | 12.0 | 12.3 |
| | Metro Zaragoza - col. Reforma (Ciudad Neza) | - | - | - | - | PLANA | 55 | 14.0 | 14.4 |
| | Cárcel de Mujeres - Flores - Reforma | - | 52 | - | 52 | PLANA | 9 | 3.8 | 3.8 |
| | Metro Zaragoza - Pino Suárez | - | - | - | 65 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Aeropuerto - Perla - col. Reforma | - | - | - | 59 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Tercera Sección Metropolitana - Avenida Texcoco | - | - | - | 137 | PLANA | - | 12.4 | 12.5 |
| | Metro Zaragoza - C.C.H. Ejército Constitucionalista | - | - | - | 59 | PLANA | 28 | 6.0 | 6.7 |
| | Metro Zaragoza - Unidad Vicente Guerrero | - | - | - | 59 | PLANA | - | 10.0 | 9.0 |
| | Metro Pantillán - Ejército de Oriente | - | - | - | 59 | PLANA | 60 | 9.0 | 9.8 |
| | Pino Suárez - Esperanza Izcalli | - | - | - | 59 | PLANA | 59 | 13.9 | - |
| | Pino Suárez - Perla Reforma | - | - | - | 59 | PLANA | - | 18.8 | 18.2 |
| | Eduardo Molina - Kilómetro 16.5 - calzada Zaragoza | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Avenida 4 -Calle Enna | - | - | - | 131 | PLANA | 35 | 8.1 | - |
| | Metro Zaragoza (lado Sur) - Francisco Leyva | - | - | - | 62 | PLANA | 32 | 7.5 | - |
| | Metro Zaragoza (lado Norte) - Crisóstomo Bonilla | - | - | - | 64 | PLANA | 46 | 10.7 | - |
| | Metro Zaragoza - U. H. Solidaridad - Esperanza Izcalli | - | - | - | - | PLANA | 63 | 14.8 | - |
| | Merced - Perla - Esperanza Palacio | - | 20 | - | 20 | PLANA | 49 | 11.4 | - |
| | Zacatepec - Candelaria | - | 43 | - | 43 | PLANA | - | - | - |
| | Merced - Chimalhuacán - Izcalli | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Edén - Candelaria | - | 70 | - | 70 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tepalcates - Km. 10.5 Estado de México | 60 | - | - | 60 | PLANA | - | - | - |
| | Frentes Oriente - Metro Zaragoza | 20 | - | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Ejército de Oriente - Paradero Salado Bucareli | - | 300 | - | 300 | PLANA | - | - | - |
| | Aeropuerto - San Sebastián - Bucareli | - | 45 | - | 45 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Aeropuerto - Solidaridad | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Paraíso - Bucareli | - | 44 | - | 44 | PLANA | - | - | - |
| | Ejército de Oriente - Candelaria de los Patos | - | 180 | - | 180 | PLANA | - | - | - |
| | Ermita Iztapalapa - Bucareli | - | 84 | - | 84 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Aeropuerto - San Sebastián | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Romero Virgencitas (por Av. Neza) | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Romero Virgencitas (por Av. México) | - | - | - | 59 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Esperanza Izcalli | - | - | - | 185 | PLANA | - | 13.8 | 13.8 |
| | Cárcel de Mujeres - Tepozanes - Esperanza Izcalli | - | - | - | 59 | PLANA | - | - | - |
| | Cárcel de Mujeres - Loma Bonita | - | - | - | 59 | PLANA | - | 3.4 | 3.2 |
| | Metro Pantitlán - Perla - Reforma | - | 13 | - | 13 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Toreo | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Esperanza Izcalli | - | 14 | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Pirules | - | 17 | - | 17 | PLANA | - | - | - |
| | Merced - La Aurora | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Pirules - Valle de Bravo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Trébol - Esperanza - Palacio | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Esperanza - Km. 14 por Carmelo Pérez | - | - | - | - | PLANA | - | 9.2 | 8.8 |
| | Metro Zaragoza - Cine Lago - Madrugada | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Aguilas Tepozanes Directo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Aguilas Tepozanes - Av. Texcoco | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Toreo - Madrugada - Calle 7 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Sor Juana Valenciana - Av. Texcoco | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Puebla - Esperanza Km. 14 por Carmelo Pérez | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Puebla - Aguilas Tepozanes - Av. Texcoco | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Puebla - Aguilas Tepozanes Directo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Calle 7 - Esperanza - Izcalli | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Merced - Puebla - Reforma | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Merced - Esperanza - Izcalli | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Santa Martha - Estadio | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tepalcates - Romero Virgencitas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |

TESIS CON
FALLA DE CANCELACION

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Pantitlán (2) - La Perla - Reforma | - | - | - | 59 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán (2) - Esperanza - Izcalli | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán (2) - Aurora - Toreo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Pantitlán - El Paraíso | - | - | - | - | - | - | 7.8 | 7.7 |
| | * Cárcel de Mujeres - Izcalli | - | - | - | - | - | - | 4.6 | 4.6 |
| | * Cárcel de Mujeres - Benito Juárez | - | - | - | - | - | - | 7.3 | 7.3 |
| | * Metro Pino Suárez - Av. Texcoco | - | - | - | - | - | - | 19.5 | 19.8 |
| | * Amberes Hamburgo - Cárcel de Mujeres | - | - | - | - | - | - | 23.7 | 23.0 |
| RUTA 10 | Metro Tola - Paeos de Churubusco | - | 23 | - | 23 | PLANA | - | 9.1 | - |
| | Metro Aeropuerto - Felix Parra | 120 | - | - | 120 | PLANA | 86 | 17.0 | 16.8 |
| | Jamaica - Ramos Millán | - | - | - | 8 | PLANA | 18 | 4.2 | - |
| | Metro Aeropuerto - UPIICSA - Central de Abasto | - | - | - | 35 | PLANA | 23 | 5.9 | 5.9 |
| | Metro Aeropuerto - Unidad Picos - Infonavit | - | - | - | 20 | PLANA | 45 | 5.3 | 5.7 |
| | Metro Aeropuerto - Avenida 5 | - | - | - | 40 | PLANA | 55 | 5.0 | 5.9 |
| | * Metro Xola - Paseos de Churubusco | - | - | - | 40 | - | - | 8.7 | 7.4 |
| RUTA 11 | Metro Zaragoza - Oriental - Iztapalapa | - | 57 | - | 57 | PLANA | 41 | 8.1 | 7.5 |
| | Iztapalapa - Canal de San Juan | - | 34 | - | 34 | PLANA | 30 | 7.8 | 8.0 |
| | Iztapalapa - Central de Abasto | - | - | - | - | PLANA | 27 | 4.5 | 7.3 |
| | Metro Pantitlán - Central de Abasto | - | - | - | 14 | PLANA | 32 | 6.9 | 9.1 |
| | Agrícola Oriental - Central de Abasto | 4 | 57 | - | 61 | PLANA | 25 | 8.4 | 6.3 |
| | Metro Zaragoza - Santa Cruz Tinacos | - | 60 | - | 60 | PLANA | 67 | 12.6 | 12.7 |
| | Central de Abasto - Balneario Olímpico | - | - | - | 14 | PLANA | 24 | 8.3 | 8.4 |
| | Metro Aeropuerto - Panificadora San Felipe | - | 30 | - | 30 | PLANA | 73 | 12.7 | 11.9 |
| | Xocongo - Vicente Guerrero - Tinacos | - | 65 | - | 65 | PLANA | 111 | 25.9 | - |
| | Xocongo - Panificadora San Felipe | - | 40 | - | 40 | PLANA | 104 | 24.4 | - |
| | Tinacos - Central de Abasto | - | 38 | - | 38 | PLANA | 57 | 13.3 | - |
| | Panificadora San Felipe - Canal de San Juan | - | 20 | - | 20 | PLANA | 46 | 10.8 | - |
| | Metro Aeropuerto - Deportivo Santa Cruz | - | 26 | - | 26 | PLANA | 80 | 18.7 | - |
| | Panificadora San Felipe - Metro Pantitlán | - | 28 | - | 28 | PLANA | 57 | 11.3 | 11.4 |
| | Pantitlán - Frentes | - | 13 | - | 13 | PLANA | - | - | - |
| | Pozos - Metro Constituyentes | - | 28 | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Frentes 2,7,8,9 y 10 - Metro Pino Suárez | - | 26 | - | 26 | PLANA | - | - | - |
| | Gigante - Iztapalapa | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | Santa Cruz Tinacos - Metro Pino Suárez | - | 52 | - | 52 | PLANA | - | 18.5 | 17.4 |
| | San Antonio - Santa María Aztahuacan | - | 22 | - | 22 | PLANA | - | - | - |
| | Eje 5 y 6 Sur - Metro Pino Suárez | - | 27 | - | 27 | PLANA | - | - | - |

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Bordo de Xochiaca - Central de Abasto | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | 15.3 | 14.2 |
| | Metro Constituyentes - Bordo de Xochiaca por Carretera Texcoco | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Canal de San Juan - U. V. Guerrero Panific. San Felipe | - | - | - | - | - | - | 9.1 | 8.7 |
| | * Panific. San Felipe - Metro Pino Suárez | - | - | - | - | - | - | 15.4 | 15.9 |
| | * Metro Deportiva - Col. Renovación | - | - | - | - | - | - | 10.4 | 9.5 |
| | * Metro Puebla Deportivo Santa Cruz | - | - | - | - | - | - | 12.0 | 11.1 |
| RUTA 12 | Metro Taxqueña - U.H. Ignacio Chávez | - | - | - | 4 | PLANA | - | 11.4 | - |
| | Metro Taxqueña - Culhuacán - Ampliación | - | - | - | 41 | PLANA | 29 | 6.7 | 6.5 |
| | Metro Taxqueña - Santa Isabel Industrial | - | - | - | 41 | PLANA | 27 | 6.0 | 4.9 Tacubaya |
| | Metro Taxqueña - Progreso del Sur | - | - | - | 41 | PLANA | 14 | 3.2 | - |
| | Metro San Lázaro - U.A.M | - | - | - | 41 | PLANA | - | 17.8 | 18.0 |
| | Metro Taxqueña - U.A.M | - | 80 | - | 80 | PLANA | 70 | 12.8 | 13.1 |
| | Metro San Lázaro - La Virgen | - | - | - | 41 | PLANA | 83 | 13.0 | 13.0 |
| | Metro Taxqueña - Apaches | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | San Lázaro - Secc. 7,8 y 9 | - | 28 | - | 28 | PLANA | - | 16.0 | 16.0 |
| | Metro Taxqueña - P. Churubusco - G. Modelo | - | - | - | 41 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - U. H. Benito Juárez | - | - | - | 41 | PLANA | - | 10.4 | 8.4 |
| | Metro Taxqueña - Nopalera | - | - | - | 41 | PLANA | 75 | 13.0 | 14.0 |
| | Metro Taxqueña - Tulyehualco | 8 | 58 | - | 66 | PLANA | - | 20.4 | 20.5 |
| | Metro Taxqueña - Sector Piloto - Carmen Serdan | - | 65 | - | 65 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Metropolitana | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Culhuacan - Carmen Serdan | - | - | - | 68 | PLANA | 32 | 2.6 | 3.0 |
| | Metro San Lázaro - Anillo Periférico | - | 85 | - | 85 | PLANA | 55 | 12.9 | - |
| | Metro Taxqueña - Lomas Estrella | - | 36 | - | 36 | MEDIA | - | 10.0 | 10.0 |
| | Metro Taxqueña - Bachilleres | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Los Reyes | - | 60 | - | 60 | MEDIA | - | 5.5 | 6.8 |
| | Metro Taxqueña - San Marcos | - | 45 | - | 45 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Calle 11 - Lomas Estrella | - | 50 | - | 50 | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Taxqueña - Sección 7,8, y 9 | - | - | - | - | - | - | 10.3 | 11.0 |
| | * Anillo Periférico - Taxqueña | - | - | - | - | - | - | 9.0 | 11.0 |
| | * Granjas Esmeralda - Cuernanco | - | - | - | - | - | - | 9.3 | 8.4 |
| | * Culhuacán - División del Norte | - | - | - | - | - | - | 4.0 | 4.0 |
| | * Sector C. Serdán - Metro Taxqueña | - | - | - | - | - | - | 7.8 | 6.0 |
| | * Metro San Lázaro - Sección 10 | - | - | - | - | - | - | 17.0 | 17.4 |
| | * Metro Taxqueña - La Virgen | - | - | - | - | - | - | 7.8 | 7.8 |
| | * Metro Taxqueña - La Magdalena | - | - | - | - | - | - | 5.4 | 6.1 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | | |
|---|---|------------------------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|-----|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA | |
| | * Metro San Lázaro - Ejidos de Huipulco | - | - | - | - | | - | 19.8 | 19.0 | |
| RUTA 13 | Metro Taxqueña - Ajusco Imán | - | 55 | - | 55 | PLANA | - | 9.4 | 7.9 | |
| | Calz. del Hueso - U.A.M. - López Portillo | - | - | - | 41 | PLANA | 49 | 11.6 | - | |
| | Metro Taxqueña - U.A.M. - López Portillo - Valle de San Lorenzo | - | 60 | - | 60 | PLANA | - | - | - | |
| | Metro Taxqueña - Clínica 32 AMSA | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - | |
| | Huipulco - Isidro Fabela | 17 | 1 | - | 18 | PLANA | 27 | 7.1 | 4.7 | |
| | Huipulco - Pedregal de Carrasco - Villa Panamericana | 14 | 1 | - | 15 | PLANA | 36 | 7.8 | 5.6 | |
| | Huipulco - Metro C.U | - | - | - | 14 | PLANA | 33 | 5.0 | 4.8 | |
| | Taxqueña - Clínica 32 | - | - | - | 33 | PLANA | 20 | 4.6 | - | |
| | Metro Taxqueña - Imán Directo | - | 45 | - | 45 | PLANA | - | 8.1 | 7.2 | |
| | Huipulco - Clínica 32 | - | - | - | 23 | PLANA | - | 4.1 | 4.6 | |
| | López Portillo - Huipulco | 12 | 25 | - | 37 | PLANA | - | - | - | |
| | | * Ajusco - San Ángel | - | - | - | - | | - | 8.0 | 8.0 |
| | | * Metro Taxqueña - Calz. del Hueso | - | - | - | - | | - | 7.2 | 5.6 |
| | * Calz. del Hueso y Calz. Tlalpan - Canal de Chalco | - | - | - | - | | - | 6.1 | 6.2 | |
| RUTA 14 | Metro Portales - colonia Angel González | - | - | - | - | PLANA | - | 17.7 | - | |
| | Metro Portales - Los Angeles - Paraje San Juan | - | - | - | - | PLANA | 66 | 15.4 | - | |
| | Metro Portales - Paraje San Juan - Casa Blanca - Rodeo | - | - | - | 46 | PLANA | 67 | 15.7 | - | |
| | Metro Portales - Santa Cruz - Mod. Santa María Aztahuacan | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - | |
| | Metro Portales - Unidad Gavilán | - | 34 | - | 34 | PLANA | - | 11.4 | 8.2 | |
| | Metro Portales - Ejército de Oriente - C. Pérez | - | - | - | 46 | PLANA | 99 | 21.3 | 20.7 | |
| | Metro Portales - Lomas San Lorenzo | - | - | - | 46 | PLANA | - | 14.4 | 12.8 | |
| | Metro Portales - Santa Cruz Meyehualco | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | 15.3 | 13.1 | |
| | Metro Portales - Unidad Vicente Guerrero | - | - | - | - | PLANA | 70 | 16.5 | - | |
| | Metro Portales - Iztapalapa Pueblos | - | 35 | - | 35 | PLANA | - | 20.5 | 17.7 | |
| | Metro Portales - Cárcel de Mujeres | - | 115 | - | 115 | PLANA | - | - | - | |
| | Metro Portales - Reclusorio Oriente | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | 14.7 | 13.2 | |
| | Metro Portales - Unidad Alcanfores - Unidad Tulyehualco T.V. | - | - | - | 46 | PLANA | 31 | 7.3 | - | |
| | Metro Portales - Paraje Zacápetel | - | - | - | 46 | PLANA | - | - | - | |
| | Metro Portales - colonia Francisco Villa | - | - | - | 48 | MEDIA | 58 | 13.5 | - | |
| | Metro Portales - Las Peñas | - | - | - | 46 | MEDIA | 69 | 16.2 | - | |
| | Metro Portales - La Era | - | - | - | 46 | PLANA | 28 | 14.8 | 14.0 | |
| | Metro Portales - Rojo Gómez - Deportivo Santa Cruz Pueblo | - | - | - | 2 | PLANA | 84 | 19.6 | - | |
| | Iztapalapa - Minas -Tulyehualco | - | - | - | 46 | MEDIA | 67 | 15.7 | - | |
| Iztapalapa - La Viga - Merced | - | - | - | 46 | PLANA | 70 | 16.2 | 17.6 | | |
| Metro Nativitas - Ejidos de Santa María | - | - | - | 61 | PLANA | 84 | 18.0 | 16.6 | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Canal de Garay - Puente Blanco | - | - | - | 60 | PLANA | 13 | - | - |
| | Central de Abasto - Merced | - | - | - | 46 | PLANA | 54 | 12.6 | - |
| | Puente Blanco - Lomas de San Lorenzo - Central de Abasto | - | - | - | 46 | PLANA | 50 | 11.7 | - |
| | Vergel - Iztapalapa - Central de Abasto | - | - | - | - | PLANA | - | 8.5 | 6.9 |
| | Reclusorio Oriente - Viga - Merced | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Cárcel de Mujeres - Santa Cruz - Iztapalapa - Rosales - Viga - Iztapalapa - Ejidos de Santa María Aztahuacan | - | - | - | - | PLANA | 126 | 29.4 | - |
| | Iztapalapa - Ejidos de Santa María Aztahuacan | - | - | - | 46 | PLANA | 56 | 13.1 | - |
| | Palmitas - Circunvalación | - | - | - | - | MEDIA | 18 | 4.2 | - |
| | Merced - Unidad Infonavit - Tulyehualco T. V. | - | - | - | 46 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Portales - Ejidos de Santa María - Palmas | - | - | - | - | MEDIA | 99 | 23.2 | - |
| | Calzada Ermita Iztapalapa - Calzada Ignacio Zaragoza Kilómetro 14 | - | - | - | 46 | PLANA | 26 | - | - |
| | Colonia José López Portillo - Vergel | - | - | - | - | MEDIA | - | 6.2 | - |
| | Iztapalapa - Cárcel de Mujeres | - | - | - | 46 | PLANA | - | 11.3 | 11.0 |
| | Metro Portales - colonia Los Angeles | - | - | - | - | PLANA | - | 10.2 | 11.2 |
| | Agrarista - Central de Abasto | - | - | - | 46 | PLANA | - | 9.2 | 9.3 |
| | Central de Abasto - Voca 7 Palmitas | - | - | - | 46 | MEDIA | 50 | 10.5 | 11.0 |
| | Servicio Local - Palmitas Voca 7 | - | - | - | 47 | MEDIA | - | - | - |
| | Colonia José López Portillo - Vergel - Panteón Civil - Iztapalapa - Central de Abasto - Cárcel de Mujeres | 60 | 115 | - | 115 | MEDIA | - | - | - |
| | Central de Abasto - Cárcel de Mujeres | 60 | 60 | - | 120 | PLANA | - | 11.9 | 12.2 |
| | Central de Abasto - Iztapalapa - Metro Portales | - | - | - | - | PLANA | 31 | 7.2 | - |
| | Unidad Infonavit - Tulyehualco T.V. - Metro Portales | - | - | - | 46 | PLANA | 103 | 24.1 | - |
| | Canal de Garay - Agrarista | - | - | - | 60 | PLANA | - | - | - |
| | Canal de Garay - Zapotitlán | - | - | - | - | PLANA | 24 | 5.7 | - |
| | Iztapalapa - colonia San Juan Xalpa | - | - | - | 55 | MEDIA | - | 6.1 | 7.0 |
| | Metro Nativitas - San Juan Xalpa | - | 80 | - | 80 | MEDIA | - | 12.8 | 12.1 |
| | Santa Martha - Puente Titla | 120 | - | - | 120 | MEDIA | - | - | - |
| | Canal de Chalco - Metro Constitución | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |
| | Santa Martha - Canal de Chalco | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Constitución - Zapote | 26 | - | - | 26 | - | - | - | - |
| | Metro Constitución - Palmitas | 25 | - | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Lomas - Constitución | 25 | - | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Eje 6 Sur - Santa Martha | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Mercado Portales - Puente Blanco | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Constitución | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Nativitas - Central de Abasto - Metro Atlatlico - Paradero Santa Martha | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Canal de Chalco - Iztapalapa - Central de Abasto - Pescadería - | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Constitución de 1917 - Metro Santa Martha | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Central de Abasto - Metro Santa Martha | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Metro Nativitas Eje 6 Sur | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Minas - Tinacos | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Portales - Emilio Carranza hasta La Viga | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Minas - Iztapalapa | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Estación Polvorilla - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Reclusorio Oriente - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Las Torres - Panteón Civil - Iztapalapa | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Unidad Habitacional Lomas Estrella - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Lomas de San Lorenzo - Metro Merced | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Lomas de San Lorenzo - Metro Purísima | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Unidad Bellavista - Metro Purísima | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Purísima - Unidad Habitacional Lomas Estrella | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Cittali - Condominios - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Hualquilla - Metro Santa Martha | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Hualquilla - Metro Santa Martha | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Central de Abasto - Vergel - Panteón Civil | - | - | - | 46 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Peñón Viejo - Santa Martha Ejidos - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Fot - Santa Martha - Chalco | 28 | - | - | 28 | MEDIA | - | - | - |
| | * Puente Blanco - Agrarias - Canal de Garay | - | - | - | - | - | - | 2.2 | 5.7 |
| | * Iztapalapa Vergel - Reclusorio Oriente | - | - | - | - | - | - | 17.8 | 16.9 |
| | * Servicio Panteón Civil (Loma - Fuente Crematorio) | - | - | - | - | - | - | 4.1 | 4.1 |
| | * Vergel - José López Portillo | - | - | - | - | - | - | 2.7 | 2.0 |
| | * Cárcel de Mujeres - Iztapalapa - Metro Portales | - | - | - | - | - | - | 17.1 | 19.6 |
| | * Metro Portales - Canal de Garay - Santa Cruz | - | - | - | - | - | - | 14.0 | 12.2 |
| RUTA 15 | Giotto - Tamulipas | - | 50 | - | 50 | MEDIA | - | 9.4 | - |
| | Avenida del Rosal y Rosa Blanca Tránsito | 8 | 6 | - | 14 | MEDIA | 27 | 6.4 | - |
| | Mixcoac - Piloto | - | - | - | 47 | MEDIA | 28 | 6.7 | - |
| | Mixcoac - Presidentes | - | - | - | 39 | MEDIA | 33 | 7.8 | - |
| | Mixcoac - Panteón Jardín | - | - | - | 13 | MEDIA | 29 | 6.7 | - |
| | Mixcoac - Torres | - | - | - | 22 | MEDIA | 13 | 2.9 | - |
| | Metro Observatorio - Olivar del Conde | - | - | - | 47 | MEDIA | 35 | 8.2 | - |
| | Mixcoac - Santa Lucía | - | - | - | 36 | MONTANA | 46 | 10.7 | - |
| | Metro Observatorio - Olivar del Conde | - | 7 | - | 7 | MEDIA | - | 6.3 | 6.1 |
| | Paradero Mixcoac - Olivar | - | 70 | - | 70 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

839

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Observatorio - Alta Tension | - | 6 | - | 6 | MEDIA | - | - | - |
| | Observatorio - Piloto | - | 19 | - | 19 | MEDIA | - | 7.9 | 7.5 |
| | Observatorio - Araña | - | 18 | - | 18 | MEDIA | - | - | - |
| | San Angel - Olivar del Conde | - | 33 | - | 33 | MEDIA | - | - | - |
| | Observatorio - Santa Lucía | 8 | 30 | - | 38 | MEDIA | - | 10.6 | 9.7 |
| RUTA 16 | San Angel - Contreras | 10 | 10 | - | 20 | MEDIA | - | 8.6 | 10.0 |
| | San Angel - La Venta | 10 | 10 | - | 20 | MEDIA | - | 7.5 | 8.1 |
| | San Angel - Popular Santa Teresa | 10 | 10 | - | 20 | MEDIA | - | 7.7 | 8.7 |
| | San Angel - Jardines | 8 | 6 | - | 14 | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Copilco - Col. Popular Santa Teresa | - | - | - | - | - | - | 10.1 | 10.4 |
| | * San Angel - Lomas | - | - | - | - | - | - | 9.2 | 8.3 |
| | * San Angel - Torres de Padierna | - | - | - | - | - | - | 9.9 | 9.0 |
| | * Lomas - Metro Taxqueña | - | - | - | - | - | - | 16.0 | 16.1 |
| | * San Angel - Bosques del Pedregal | - | - | - | - | - | - | 15.7 | 17.0 |
| | * San Angel Torres del Pedregal | - | - | - | - | - | - | 9.0 | 10.3 |
| | * San Angel - Lomas de Padierna | - | - | - | - | - | - | 9.5 | 9.2 |
| RUTA 17 | Metro Tacuba - Caseta de Policía No. 12 | - | - | - | 12 | PLANA | - | 11.0 | - |
| | Metro Tacuba - Monumento a la Madre Rosales | - | 35 | - | 35 | PLANA | 34 | 7.9 | - |
| | Metro Tacuba - Satélite (Vista Hermosa) | - | 53 | - | 53 | PLANA | - | 10.1 | 10.0 |
| | Metro Tacuba - Satélite (Arboledas) | - | 55 | - | 55 | PLANA | 28 | 16.5 | 17.3 |
| | Metro Tacuba - Rosario - Tlalnepantla | - | - | - | 12 | PLANA | 44 | 10.3 | - |
| | Metro Tacuba - Los Remedios | - | - | - | 12 | PLANA | - | 9.2 | 8.7 |
| | Metro Tacuba - Puerta 8 (cierre de Circuito) | - | 85 | - | 85 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacuba - La Naranja | - | - | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacuba - Pensil México Nuevo | - | - | - | 25 | PLANA | 20 | 5.0 | 3.0 |
| | Metro Tacuba - Cervecería Modelo (cierre de Circuito) | - | - | - | 15 | PLANA | - | 3.2 | 3.0 |
| | Zacate - Metro Hidalgo (cierre de Circuito) | - | 85 | - | 85 | PLANA | 55 | 12.9 | - |
| | Metro Tacuba - Legaría - Defensa - Hipódromo - La Marina - Puerta 3 | 2 | 88 | - | 90 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacuba - Legaría - Defensa por Periférico - San Isidro | 2 | 88 | - | 90 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacuba - Legaría - Lomas de Sotelo Country (cierre de Circuito) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Tacuba - Arboledas | - | - | - | - | - | - | 16.9 | 17.8 |
| | * Metro Tacuba - Puerta 3 Hipódromo | - | - | - | 35 | - | - | 6.6 | 6.0 |
| | * Metro Tacuba - Puerta 3 (Hipódromo Puerta 7) | - | - | - | - | - | - | 6.6 | 7.6 |
| | * Metro Tacuba - Tlalnepantla | - | - | - | - | - | - | 10.4 | 12.3 |
| | * Tacuba Pensil - Metro Toreo | - | - | - | - | - | - | 6.0 | 5.6 |
| | * Metro Tacuba - La Marina San Isidro | - | - | - | - | - | - | 6.7 | 6.6 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

840

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Metro Tacuba - San Bartolo | - | - | - | - | | - | 4.5 | 7.4 |
| | * Tacuba - Metro Hidalgo | - | - | - | - | | - | 6.0 | 5.7 |
| RUTA 18 | Metro Indios Verdes - Jardines Río de Luz | - | 28 | - | 28 | MEDIA | - | 3.3 | - |
| | Metro Indios Verdes - Jardines de Cerro Gordo (Bachilleres) | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 14 | 3.4 | - |
| | Metro Indios Verdes - Azteca 2ª Sección La Florida | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 16 | 3.6 | - |
| | Metro Indios Verdes - Azteca 3ª Sección | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 12 | 17.0 | 14.6 |
| | Metro Lindavista - Maravillas (por Politécnico) | - | - | - | - | MEDIA | 46 | 10.8 | - |
| | Metro Tlatelolco - Marina Nacional Altavilla | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 47 | 10.9 | - |
| | Metro Tlatelolco - Altavilla por La Laguna | - | - | - | 92 | MEDIA | 41 | 13.0 | 10.7 |
| | Merced - Cerro Gordo - La Palma | - | - | - | - | MEDIA | 59 | 13.7 | - |
| | Metro Indios Verdes - Compositores Mexicanos | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Tepetatal por Tecnológico | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Cuauhtepec - Forestal - Laureles | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Tepetatal - Cuauhtepec Barrio Alto | - | 40 | - | 40 | MEDIA | - | 9.8 | 9.5 |
| | Metro Indios Verdes - Loma La Palma - Charco | - | 35 | - | 35 | MEDIA | 57 | 13.3 | - |
| | Metro Indios Verdes - El Carmen - Cuauhtepec Barrio Bajo | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 46 | 10.7 | - |
| | Metro Indios Verdes - Circuito Unidades del Arbolillo col. Zona Escolar | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 36 | 8.5 | - |
| | La Villa - Tepetatal por Tecnológico | - | - | - | 92 | MEDIA | 79 | 12.0 | 11.0 |
| | Metro Indios Verdes - La Pastora | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 37 | 8.7 | - |
| | Metro Indios Verdes - Lomas de Cuauhtepec por Tecnológico | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 64 | 15.1 | - |
| | Metro Indios Verdes - Parque del Metropolitano (Ampliación Forestal) | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 58 | 13.6 | - |
| | La Villa (Ferroplaza) Circuito Unidades del Arbolillo , colonia Zona | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 36 | 8.5 | - |
| | La Villa - Cuauhtepec - El Carmen - Barrio Bajo | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 55 | 12.0 | 12.0 |
| | La Villa - Loma La Palma - Charco | - | 35 | - | 35 | MEDIA | 62 | 14.6 | - |
| | La Villa - Chalma - Reclusorio Norte | - | - | - | - | MEDIA | 63 | 10.7 | 11.0 |
| | Metro La Villa - Casas Alemán - Esmeralda - Campestre Aragón | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Basílica - San Felipe de Jesús por Iglesia | - | 15 | - | 15 | PLANA | 50 | 8.8 | 9.6 |
| | Metro La Villa - San Felipe de Valle Aragón 1ª Sección (Estado de | - | 30 | - | 30 | PLANA | 45 | 10.5 | - |
| | Indios Verdes - C. T. M. | - | 21 | - | 21 | MEDIA | - | - | - |
| | Basílica - Unidad C. T. M. | - | 40 | - | 40 | MEDIA | - | 6.7 | 7.0 |
| | Basílica - Antenas Insurgentes | - | 150 | - | 150 | MEDIA | - | - | - |
| | Basílica - U. Maravillas | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Esmeralda - Zócalo | - | 120 | - | 120 | PLANA | - | - | - |
| | Pradera - Basílica | - | 24 | - | 24 | PLANA | - | - | - |
| | La Presa - Basílica | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | 8.8 | 7.0 |
| | Metro Indios Verdes - La Brecha | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Basílica - H. Ecatepec | - | 35 | - | 35 | MEDIA | - | - | - |
| | Indios Verdes - San Agustín | - | 15 | - | 15 | MEDIA | - | 11.3 | 12.8 |
| | Puente Negro | - | 115 | - | 115 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Merced - Pino Suárez | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Vallejo - Valle de Aragón | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Luis Donaldo Colosio | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Ahuehuetes | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Lucha Reyes | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Tlalpexco | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Lomas de San Miguel | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Tepe - Tokio | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Tepe - Cerro Gordo | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Tlatelolco - Azteca 2ª Sección | - | 50 | - | 50 | MEDIA | - | - | - |
| | Zócalo - La Esmeralda | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Tlatelolco - Azteca 3ª Sección | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Compositores Mexicanos | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - Ahuehuetes | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Esmeralda - Pino Suárez | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - Compositores | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - Tepeyac - Cerro Gordo | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - Lucha Reyes | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - La Forestal | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | Tlalpexco - La Villa Ferroplaza | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - Luis Donaldo Colosio | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - La Brecha | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Presa - Indios Verdes | - | 35 | - | 35 | MEDIA | - | 5.8 | 8.7 |
| | La Presa 3ª - Indios Verdes | - | 35 | - | 35 | MEDIA | - | - | - |
| | La Presa 2ª - Indios Verdes | - | 15 | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - Tokio | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - Parque Metropolitano | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - Lomas San Miguel | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa Ferroplaza - Cuauhtepc | - | 40 | - | 40 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Merced - Adolfo Gorrón | - | 18 | - | 18 | MEDIA | - | - | - |
| | Pino Suárez - Nueva Atzacocalco | - | 15 | - | 15 | PLANA | - | - | - |
| | La Villa - Merced - Misioneros | - | 15 | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | Gabriel Hernández - Zócalo | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | 11.6 | 10.5 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Martín Carrera - Pino Suárez | - | 15 | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | Nueva Atzacualco - Zócalo | - | 35 | - | 35 | MEDIA | - | 12.6 | 12.3 |
| | Gabriel Hernández - Pino Suárez | - | 24 | - | 24 | MEDIA | - | - | - |
| | Indios Verdes - Cruces - La Presa | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - La Pastora | - | 16 | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Merced | - | 55 | - | 55 | PLANA | - | 8.3 | 8.1 |
| | Metro Basílica - San Felipe - Valle de Aragón 1ª Sección | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Martín Carrera - Impulsora | - | 80 | - | 80 | MEDIA | - | - | - |
| | Campestre - Metro Basílica | - | 30 | - | 30 | MEDIA | - | - | - |
| | Industrial Vallejo - Olivetti - San Felipe - Valle de Aragón - Avenida | - | - | - | 92 | PLANA | - | 13.7 | 13.9 |
| | Industrial Vallejo - Olivetti - Colonia Martín Carrera - San Felipe - | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Merced - Impulsora | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | La Villa - Impulsora | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Basílica - Impulsora | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | La Villa - Campestre Guadalupeana | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - La Presa - Lázaro Cárdenas - Panteón | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * Merced - San Agustín | - | - | - | - | - | - | 18.8 | 20.0 |
| | * Metro Indios Verdes - Reclusorio | - | - | - | 92 | - | - | 9.0 | 10.0 |
| | * Metro Basílica - J. de Guadalupe | - | - | - | - | - | - | 13.2 | 11.5 |
| | * Metro Basílica - Ampliación G. Hernández | - | - | - | 92 | - | - | 7.3 | 7.4 |
| | * Metro Basílica - San Agustín | - | - | - | - | - | - | 14.5 | 14.2 |
| | * Valle de Guadalupe - Metro Basílica | - | - | - | - | - | - | 12.6 | 12.0 |
| | * Metro Basílica - Campestre Guadalupeana | - | - | - | 92 | - | - | 10.6 | 10.5 |
| RUTA 19 | Metro Zaragoza - colonia Arenal 4ª Sección | 50 | - | - | 50 | PLANA | - | 5.0 | 5.0 |
| | Metro Pantitlán - Metro Tacubaya | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - colonia El Arenal 3ª Sección - Bombas | - | 58 | - | 58 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - colonia Unidad Habitacional - Fivipor | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Deportiva colonia Puebla - Calle 87 - Metro Tacubaya por Viaducto | - | - | - | - | PLANA | - | 14.7 | 14.4 |
| | Metro Tacubaya - colonia Puebla - Calle 87 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Deportiva - Tacubaya | - | - | - | 37 | - | - | 11.7 | 13.0 |
| | Tacubaya - Centro Médico | - | - | - | - | - | - | 5.0 | 6.2 |
| | * Calle 87 - Añil | - | - | - | - | - | - | 6.0 | 4.0 |
| | * Zaragoza - Caracol | - | - | - | - | - | - | 3.5 | 4.3 |
| | * Bombas - Metro Zaragoza | - | - | - | - | - | - | 6.0 | 6.0 |
| RUTA 20 | Xochimilco - San Marcos | 17 | - | - | 17 | MEDIA | - | 2.9 | - |
| | Xochimilco - Plaza Santísima | 8 | - | - | 8 | MEDIA | 17 | 4.1 | - |

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Xochimilco - San Gregorio Atlapulco | 30 | - | - | 30 | MONTANA | 57 | 10.0 | 9.5 |
| | Xochimilco - Barrio No. 18 | 8 | - | - | 8 | MEDIA | 25 | 5.9 | - |
| | Xochimilco - Ampliación Nativitas | - | 6 | - | 6 | MEDIA | 23 | 5.5 | - |
| | Xochimilco - Tulyehualco (por Deportiva) | 25 | 60 | - | 85 | MEDIA | 70 | 11.9 | 11.8 |
| | Xochimilco - La Peña | 1 | 5 | - | 6 | MEDIA | 23 | 5.3 | - |
| | Xochimilco - Santa Cruz Acalpixca | 12 | 12 | - | 24 | MONTANA | 44 | 10.2 | - |
| | Xochimilco - San Lorenzo Nativitas | - | 6 | - | 6 | MEDIA | 18 | 4.2 | - |
| | Xochimilco - Milpa Alta | - | 16 | - | 16 | MONTANA | 89 | 14.8 | 13.2 |
| | Xochimilco - Topilejo | - | 16 | - | 16 | MONTANA | 57 | 9.8 | 10.1 |
| | Noria - Xochitepec | 10 | - | - | 10 | MEDIA | 19 | 3.0 | 1.5 |
| | Milpa Alta - San Pedro Actopan | - | - | - | 24 | MONTANA | 29 | 6.2 | 6.8 |
| | Xochimilco - Santiago Tepalcatlalpan | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 31 | 7.2 | - |
| | Xochimilco - Reclusorio Sur - Secundaria No. 180 | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 38 | 8.8 | - |
| | Xochimilco - Santa Cruz Xochitepec | 21 | 0 | - | 21 | MEDIA | - | 6.5 | 5.9 |
| | Noria - Reclusorio Sur | - | 16 | - | 16 | MEDIA | 25 | 5.0 | 5.0 |
| | Xochimilco - San Francisco - Tlalnepantla | - | 16 | - | 16 | MONTANA | 49 | 11.5 | - |
| | * Xochimilco - La Cabaña | - | - | - | - | - | - | 7.1 | 6.9 |
| | * Xochimilco - Tulyehualco (por Caltongo) | - | - | - | 75 | - | - | 11.8 | 11.8 |
| | * San Pablo - Xochimilco | - | - | - | - | - | - | 18.8 | 18.9 |
| | * Xochimilco - Secundaria 224 | - | - | - | 15 | - | - | 10.1 | 10.1 |
| | * Milpa Alta - San Lorenzo Tlacoyucán | - | - | - | - | - | - | 3.5 | 3.5 |
| | * Santa Ana Tlatenco - Milpa Alta | - | - | - | - | - | - | 3.4 | 3.5 |
| | * Taxqueña - Reclusorio Sur | - | - | - | - | - | - | 26.3 | 23.3 |
| | * Tulyehualco - Huipulco | - | - | - | - | - | - | 18.9 | 20.9 |
| | * Xochimilco - San Lorenzo Atehuaya | - | - | - | - | - | - | 3.6 | 3.4 |
| | * Xochimilco - Santa Cruz Secc. Cuchilama | - | - | - | - | - | - | 6.1 | 6.4 |
| | * San Juan Tepehuac - Milpa Alta | - | - | - | - | - | - | 4.0 | 4.0 |
| | * La Noria - Santiago Tepalcatlalpa | - | - | - | 14 | - | - | 4.1 | 4.0 |
| | * Xochimilco - La Noria Amp. Tepepan | - | - | - | - | - | - | 9.0 | 9.0 |
| RUTA 21 | Milpa Alta - Central de Abasto | 8 | 60 | - | 68 | MONTANA | 167 | 31.8 | 32.4 |
| | San Pablo - Milpa Alta | - | 47 | - | 47 | MONTANA | 210 | 39.4 | 40.0 |
| | Milpa Alta - Santa Ana | 50 | 132 | - | 182 | MONTANA | - | 4.1 | 4.1 |
| | Milpa Alta - San Lorenzo Tlacoyucan | 11 | 12 | - | 23 | MONTANA | 16 | 3.7 | - |
| | Milpa Alta - San Juan Tepehuac | 16 | - | - | 16 | MONTANA | - | - | - |
| | Milpa Alta - San Francisco | 15 | - | - | 15 | MONTANA | - | 2.3 | 2.4 |
| | Milpa Alta - La Luz | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Milpa Alta - Central de Abasto - Subasta | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Mixquic - Central de Abasto - Paradero | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Milpa Alta - Mixquic | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| RUTA 22 | Metro Zaragoza - Valerio Trujano - Centro | - | 147 | - | 147 | PLANA | 29 | 6.7 | - |
| | Metro Zaragoza - Pantitlán (cierre de Circuito) | - | - | - | 40 | PLANA | - | 4.0 | 4.6 |
| | Metro Zaragoza - colonia El Sol (por Bordo de Xochiaca Estado de | - | - | - | - | PLANA | - | 9.0 | 7.9 |
| | Metro Hidalgo - Clínica 25 | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| | Colonia Voceadores - Valerio Trujano | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Unidad Rey Neza - Estadio Neza 86 por 4ª Avenida | - | - | - | 10 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Avenida López Mateos por 4ª Avenida (E. de M.) | - | - | - | 40 | PLANA | - | 11.6 | 12.7 |
| | Metro Pantitlán - Avenida López Mateos por 4ª Avenida (E. de México) | - | - | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Unidad Rey Neza Estadio Neza 86 por Xochiaca | - | 45 | - | 45 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - colonia El Sol por Bordo de Xochiaca (E. de M.) | - | - | - | 25 | PLANA | - | 6.8 | 5.3 |
| | Calle 7 - Valerio Trujano Centro | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Bordo de Xochiaca - Por Calle 6 Valerio Trujano (Centro Histórico) | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - II Oriente 4ª Avenida Línea 9 hasta López Mateos | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - II - Oriente - Línea 9 - Unidad Rey Neza por la 4ª | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - II - Oriente - Línea 9 - colonia El Sol (E. de M.) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Zaragoza - Calle 7 y 6 | - | - | - | - | - | - | 4.2 | 4.6 |
| | * Metro Zaragoza - El Puerto | - | - | - | - | - | - | 14.7 | 13.0 |
| | * Metro Zaragoza - El Carmen | - | - | - | - | - | - | 7.7 | 7.2 |
| | * Santísima - Col. Pantitlán Calle 7 | - | - | - | - | - | - | 10.6 | 11.7 |
| | * Metro Moctezuma - Caracol - Arenal | - | - | - | - | - | - | 9.0 | 8.0 |
| RUTA 23 | Metro Popotla - Unidad C.T.M. El Rosario | - | 38 | - | 38 | PLANA | 71 | 8.9 | 9.5 |
| | San Pedro - Azcapotzalco | - | 22 | - | 22 | PLANA | 32 | 7.3 | - |
| | UAM - Azcapotzalco - Toreo | - | - | - | - | PLANA | 43 | 9.9 | - |
| | Metro Cuitláhuac - Unidad Bimbo | - | 24 | - | 24 | PLANA | 36 | 8.3 | - |
| | San Pedro Xalpa - Azcapotzalco - Pantaco | - | - | - | 25 | PLANA | 34 | 8.0 | - |
| | Metro Rosario - Calzada de La Naranja | - | - | - | 23 | PLANA | 58 | 13.6 | - |
| | Metro Cuitláhuac - Unidad Xochinahuac (por Angeles) | - | - | - | 23 | PLANA | - | - | - |
| | Parque Vía - Parque México | - | 35 | - | 35 | PLANA | 40 | 9.3 | - |
| | Metro Popotla - Unidad El Rosario 1ª Sección | - | - | - | 28 | PLANA | 55 | 13.0 | - |
| | Tacuba - Providencia | - | 140 | - | 140 | PLANA | 32 | 5.9 | 6.2 |
| | Tacuba - San Martín - Metro Rosario | - | 40 | - | 40 | PLANA | 30 | 6.9 | 9.1 |
| | Metro Rosario - Bachilleres - Calzada de Las Armas - Metro Toreo | - | 68 | - | 68 | PLANA | - | 7.0 | 7.0 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

845

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM. | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|------------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Cuicláhuac - Hospital Pemex - Unidad Habitacional Petroleros | - | 17 | - | 17 | PLANA | 52 | 7.7 | 7.8 |
| | Metro Cuicláhuac - Metro Rosario | - | - | - | 22 | PLANA | 41 | 6.9 | 8.5 |
| | Metro Cuicláhuac - Reynosa - San Pablo | - | 164 | - | 164 | PLANA | - | 8.7 | 12.1 |
| | Metro Tacuba - Unidad Rosario - Bachilleres | - | 40 | - | 40 | PLANA | 40 | 7.9 | 9.4 |
| | Armas - Cuicláhuac | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Hospital Pemex - Rosario | - | 12 | - | 12 | PLANA | - | - | - |
| | Azcapotzalco - Emiliano Zapata | - | 13 | - | 13 | PLANA | - | - | - |
| | Azcapotzalco - 10 de Abril | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Rosario - Metro Toreo | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Rosario - Boulevard Cervantes Saavedra | - | 8 | - | 8 | PLANA | - | - | - |
| | * Azcapotzalco - Providencia | - | - | - | - | - | - | 5.0 | 4.9 |
| | * Bachilleres - Parque México | - | - | - | - | - | - | 13.2 | 16.0 |
| | * Armas - Metro Cuicláhuac | - | - | - | - | - | - | 9.2 | 7.7 |
| RUTA 24 | Cine Carrusel - Vocacional 4 | - | - | - | - | PLANA | 27 | 6.4 | - |
| | Cine Carrusel - colonia Santo Domingo | - | - | - | 61 | MEDIA | 26 | 4.8 | 5.2 |
| | Metro Observatorio - Campo Hipico del Estado Mayor Presidencial | 25 | - | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - colonia Daniel Garza | - | - | - | 61 | MEDIA | 16 | 3.7 | 1.8 |
| | Chapultepec - SEDUE | - | - | - | 61 | MEDIA | 32 | 7.4 | - |
| | Santo Domingo - Santa Martha | 59 | - | - | 59 | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Constituyentes - Metro Chapultepec | - | - | - | - | - | - | 5.5 | 6.2 |
| | * Cine Carrusel - Club Hipico | - | - | - | - | - | - | 4.0 | 4.2 |
| RUTA 25 | Eje 5 y Eje 6 (Revolución) | - | 72 | - | 72 | PLANA | 56 | 9.0 | 9.8 |
| | Metro Nativitas - colonia Aculco | 22 | - | - | 22 | PLANA | 34 | 4.0 | 6.0 |
| | Metro Nativitas - Arneses | 35 | - | - | 35 | PLANA | 37 | 7.1 | 6.4 |
| | Metro Nativitas - Cuicláhuac | - | - | - | - | PLANA | 37 | 8.7 | - |
| | Iztapalapa - Metro Barranca del Muerto | - | 38 | - | 38 | PLANA | - | 14.4 | 12.3 |
| | Iztapalapa - Mixcoac | - | 45 | - | 45 | PLANA | 140 | 14.1 | 11.9 |
| | Metro Villa de Cortés - Unidad Infonavit | 14 | - | - | 14 | PLANA | 25 | 5.3 | 4.5 |
| | Metro Villa de Cortés - Central de Abasto | 35 | - | - | 35 | PLANA | 34 | 6.2 | 5.4 |
| | Metro Villa de Cortés - Sifón | 56 | - | - | 56 | PLANA | 30 | 5.8 | 4.7 |
| | Villa de Cortés - Bachilleres - Icacos | 35 | - | - | 35 | PLANA | 2328 | 4.1 | 4.7 |
| | Central de Abasto - San Pablo | - | 9 | - | 9 | PLANA | 28 | 10.8 | 9.6 |
| | Metro Ermita - colonia El Manto | - | - | - | 27 | MONTANA | - | 6.6 | - |
| | Metro Zapata - San Juan | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Toreo - Metro Rosario | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

846

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Ermita - Metro Ermita Iztapalapa | - | - | - | - | | - | 6.9 | 8.9 |
| | * Iztapalapa - Insurgentes | - | - | - | - | | - | 9.9 | 12.6 |
| | * Nativitas - Cuauhtémoc | - | - | - | 27 | | - | 7.5 | 6.8 |
| | * Municipio Libre - Mixcoac | - | - | - | - | | - | 8.0 | 8.0 |
| | * Metro Zapata - Mixcoac | - | - | - | - | | - | 4.4 | 4.5 |
| | * Ermita Iztapalapa - Insurgentes | - | - | - | - | | - | 12.0 | 13.0 |
| | * Sur 53 - Iztapalapa | - | - | - | - | | - | 6.4 | 8.4 |
| RUTA 26 | Flamencos - Xochimilco | 8 | 15 | - | 23 | PLANA | 120 | 21.3 | 21.5 |
| | Flamencos - Deportivo Xochimilco | - | 95 | - | 95 | PLANA | 64 | 15.2 | - |
| | Taxqueña - Xochimilco | - | 13 | - | 13 | PLANA | 78 | 13.2 | 13.6 |
| | Metro Taxqueña - La Tortuga | 18 | - | - | 18 | MEDIA | 71 | 13.6 | 12.0 |
| | Xochimilco - La Tortuga | - | 5 | - | 5 | MEDIA | - | 5.8 | 5.7 |
| | Santiago Tepecatlalpan - Fray Servando Paradero | - | 23 | - | 23 | MEDIA | - | - | - |
| | Xochimilco - Jamaica | 4 | - | - | 4 | PLANA | - | 20.8 | 21.5 |
| | Paradero Azteca - Colegio Militar por Teteplan | - | 4 | - | 4 | MEDIA | - | - | - |
| | Xochimilco - Fray Servando Paradero | 15 | 360 | - | 375 | PLANA | - | - | - |
| | Izazaga - Xochimilco | 17 | 160 | - | 177 | PLANA | - | - | - |
| | * Xochimilco - Huipilco | - | - | - | - | | - | 8.2 | 7.0 |
| | * Xochimilco - Central de Abasto | - | - | - | 65 | | - | 15.7 | 17.0 |
| | * Reclusorio Sur - Metro Taxqueña | - | - | - | - | | - | 15.7 | 16.5 |
| | * Regional del Sur - Metro Chabacano | - | - | - | - | | - | 17.4 | 18.0 |
| | * E.S.C.A. - Metro Chabacano | - | - | - | - | | - | 16.8 | 15.0 |
| | * San Gregorio - Central de Abasto | - | - | - | 65 | | - | 25.3 | 20.0 |
| | * Escuela de Artes Plásticas - Metro Chabacano | - | - | - | - | | - | 20.6 | 19.5 |
| RUTA 27 | Gigante Mixcoac - Ciudad Deportiva | - | - | - | 38 | PLANA | 68 | 16.0 | - |
| | Caballo - Metro Etiopía | - | 42 | - | 42 | PLANA | - | 9.8 | 9.9 |
| | Barrio Norte - Metro Tacubaya | 18 | - | - | 18 | PLANA | - | 5.7 | - |
| | Hotel de México - Caballo | - | 32 | - | 32 | PLANA | 80 | 11.6 | 13.7 |
| | Hotel de México - Pantitlán | - | 102 | - | 102 | PLANA | 89 | 14.2 | 15.6 |
| | Pantitlán - Central de Abasto | - | 40 | - | 40 | PLANA | 52 | 7.8 | 11.2 |
| | Mixcoac - Apatlaco | - | 60 | - | 60 | PLANA | 60 | 14.0 | - |
| | Metro Pantitlán - Secretaria de la Reforma Agraria | - | - | - | 36 | PLANA | 50 | 11.6 | - |
| | Calle 20 - Metro Tacubaya | 9 | - | - | 9 | PLANA | - | - | - |
| | Tenorios - Metro Constitución | - | 28 | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | San Antonio - Barrio Norte | 15 | - | - | 15 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

847

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

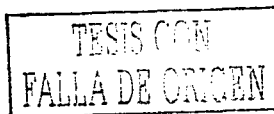
Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Etiopia - La Perla (Reforma) | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | 21.4 | 23.2 |
| | Central de Abasto - Esperanza - Palacio Estado de México | - | - | - | 36 | PLANA | - | - | - |
| | Central de Abasto - Perla Reforma | - | - | - | 36 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Etiopia - Esperanza - Palacio | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Nativitas - col. El Triunfo | - | - | - | - | - | - | 3.8 | 2.9 |
| | Caballo Zaragoza - Central de Abasto | - | - | - | - | - | - | 4.7 | 4.6 |
| | * Apatlaco - Gigante Mixcoac | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 11.0 |
| RUTA 28 | Aeropuerto - Suburbia - Toreo | - | - | - | 26 | PLANA | 110 | 25.8 | - |
| | Metro San Cosme - Suburbia - Toreo | - | - | - | 33 | PLANA | 50 | 11.8 | - |
| | Metro Normal - Defensa | 146 | - | - | 146 | PLANA | 40 | 9.2 | - |
| | Metro Normal - Gigante Ejército | - | - | - | 55 | PLANA | 29 | 6.7 | - |
| | Metro Aeropuerto - Metro Toreo por Flores Magón | - | - | - | - | PLANA | 121 | 28.5 | - |
| | San Cosme - R. Moreno | - | 75 | - | 75 | PLANA | - | - | - |
| | Legaria - Campo Militar - Puerta 3 y 8 - Tecamachalco | - | 37 | - | 37 | MEDIA | - | - | - |
| | Legaria - Defensa Nacional - La Marina - Tecamachalco ESIA | - | 38 | - | 38 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro San Cosme - Paradero Toreo de Cuatro Caminos | - | 42 | - | 42 | PLANA | - | 10.0 | 10.5 |
| | Aeropuerto - Toreo de Cuatro Caminos | - | 52 | - | 52 | PLANA | - | - | - |
| | Cervantes Saavedra - Metro Rosario | 20 | - | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Nonoalco - Metro Cuatro Caminos | - | - | - | 22 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacuba - Legaria - Tecamachalco | - | - | - | - | MEDIA | - | 7.8 | 8.0 |
| | Metro Tacuba - Legaria - Puerta 3 | - | - | - | - | MEDIA | - | 6.8 | 6.9 |
| | * Gómez Farías - Metro Cuatro Caminos | - | - | - | - | - | - | 25.0 | 23.2 |
| | * Campo Militar - Legaria Tecamachalco | - | - | - | - | - | - | 5.1 | 5.6 |
| | * Metro Normal - Ejército Nacional | - | - | - | - | - | - | 6.8 | 6.9 |
| RUTA 29 | Metro C. U. - Unidad Girasoles | 210 | - | - | 210 | PLANA | - | 11.7 | 9.9 |
| | Textitlan - Metro C.U. | - | - | - | 14 | PLANA | - | 5.7 | 6.2 |
| | Ejido - Metro Universidad | - | - | - | - | PLANA | - | 7.9 | 6.4 |
| | Colonia El Reloj - Metro C.U. | 210 | - | - | 210 | PLANA | - | 7.6 | 7.0 |
| | Calzada de Tlalpan - Metro C.U. | - | - | - | 42 | PLANA | - | 8.0 | 7.7 |
| | Metro Taxqueña - Imán Zoológico | - | - | - | 42 | PLANA | - | 11.6 | 11.4 |
| | Metro Taxqueña - Metro C. U. | 210 | - | - | 210 | PLANA | - | 10.7 | 10.8 |
| | C. U. - Coapa | 210 | - | - | 210 | PLANA | - | - | - |
| | Taxqueña - Cotija | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | C. U. - Tallo | - | 27 | - | 27 | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Taxqueña - Carmen Serdán | - | - | - | - | - | - | 6.3 | 6.0 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

848



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Cáliz - Metro C. U. | - | - | - | - | | - | 8.0 | 5.3 |
| | * Metro Taxqueña - Teutlachtlí | - | - | - | 8 | | - | 7.0 | 5.3 |
| RUTA 30 | Tulyehualco - Torres Bodet - Peña Alta | - | - | - | 25 | MEDIA | 27 | 6.2 | - |
| | Tulyehualco - Milpa Alta | - | 43 | - | 43 | MONTANA | 45 | 11.0 | 9.1 |
| | Tulyehualco - Chalco | 26 | - | - | 26 | PLANA | - | 17.0 | 17.0 |
| | Tláhuac - Xico - Chalco | 20 | - | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | * Mixquic - Tlaltenco | - | - | - | - | | - | 12.0 | 12.0 |
| | * Milpa Alta - Tlaltenco | - | - | - | - | | - | 11.4 | 15.0 |
| | *Tláhuac - Chalco | - | - | - | - | | - | 4.4 | 4.4 |
| | * Tulyehualco - Ayotzing | - | - | - | - | | - | 10.9 | 10.9 |
| RUTA 31 | Metro Xola - Ejército Constitucionalista - Distrito Federal | - | - | - | 60 | PLANA | 70 | 16.3 | - |
| | Central de Abasto - Esperanza - Palacio Estado de México | - | - | - | 9 | PLANA | 60 | 13.9 | - |
| | Metro San Antonio Abad - López Mateos Estado de México | - | - | - | - | PLANA | 76 | 17.8 | - |
| | San Antonio Abad - Burger Boy Distrito Federal | - | - | - | - | PLANA | 80 | 18.8 | - |
| | Central de Abasto - Merced - Metro Candelaria | - | - | - | 9 | PLANA | 40 | 10.5 | 10.5 |
| | Metro Xola - Frente 8 Distrito Federal | - | - | - | 11 | PLANA | 35 | 8.2 | - |
| | San Antonio Abad - Estadio 4ª Avenida Estado de México | 2 | 30 | - | 32 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Xola - Villada Estado de México | - | - | - | 57 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Xola - Sor Juana Estado de México | - | - | - | 57 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Xola - Romero Virgencitas Estado de México | - | - | - | 57 | PLANA | - | - | - |
| | Central de Abasto - Toreo Reforma Estado de México | - | - | - | 10 | PLANA | - | - | - |
| | C. C. H. La Marina - Avenida Sor Juana | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | C. C. H. La Marina - Romero Virgenes | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | C. C. H. La Marina - Villada | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | C. C. H. La Marina - Estadio 4ª Avenida | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro San Antonio Abad - Estadio Azteca 4ª Avenida | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Xola - Romero Virgencitas (servicio directo) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Xola - Sor Juana (servicio directo) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Xola - Villada (servicio directo) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Xola - U. Guelatao | - | - | - | - | | - | 16.0 | 17.0 |
| | * Metro San Antonio Abad - J. C. Bonilla | - | - | - | - | | - | 15.0 | 16.0 |
| | * Central de Abastos - Tepozanes | - | - | - | - | | - | 15.0 | 15.0 |
| | * Central de Abastos - Nezahualcóyotl | - | - | - | - | | - | 9.0 | 9.0 |
| RUTA 32 | Aztecas - Taxqueña | - | 23 | - | 23 | PLANA | - | 6.2 | 5.0 |
| | Coyoacán Los Reyes - Santo Domingo | 28 | - | - | 28 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

849

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

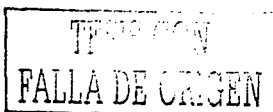
Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Aztecas - Malitzin | - | 23 | - | 23 | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Mixcoac - Ajusco | - | - | - | - | | - | 9.3 | 9.3 |
| | * Nezahualpilli - Coyoacán | - | - | - | - | | - | 6.8 | 6.8 |
| | * Rey Moctezuma - Eje 10 Metro Copilco | - | - | - | - | | - | 3.4 | 3.4 |
| | * Nezahualpilli - Metro Taxqueña | - | - | - | - | | - | 6.7 | 5.8 |
| | * Coyoacán - Rey Moctezuma | - | - | - | 19 | | - | 5.3 | 5.3 |
| | * Nezahualpilli - Coyoacán (Ajusco) | - | - | - | - | | - | 6.4 | 6.4 |
| | * Aztecas por Santo Domingo - Metro Taxqueña | - | - | - | - | | - | 7.4 | 7.1 |
| | * Rey Moctezuma - Santo Domingo Metro Taxqueña | - | - | - | - | | - | 6.3 | 4.6 |
| RUTA 33 | La Viga - Ermita - colonia 12 de Diciembre | 10 | - | - | 10 | MEDIA | - | 5.9 | 6.0 |
| | Metro Taxqueña - colonia Luis Echeverría | 4 | 29 | - | 33 | MONTANA | - | 10.0 | 10.0 |
| | Metro Taxqueña - colonia 12 de Diciembre | 9 | - | - | 9 | MEDIA | - | 10.0 | 9.0 |
| | La Viga - Ermita - colonia Luis Echeverría | 18 | - | - | 18 | MONTANA | 27 | 5.5 | 5.8 |
| | Culhuacán - Valle de Luces - Panteón Civil | 15 | - | - | 15 | MONTANA | 9 | 3.0 | 3.0 |
| | La Viga - Ermita - Valle de Luces | 20 | - | - | 20 | MONTANA | 23 | 3.5 | 3.5 |
| | Taxqueña - La Viga | - | 43 | - | 43 | MONTANA | - | - | - |
| | Panteón Civil - Mirador M. Atlatlilco | 17 | - | - | 17 | MONTANA | - | - | - |
| | Panteón Civil - Mirador Taxqueña | 6 | - | - | 6 | MONTANA | - | - | - |
| | San Juan Xalpa - Fuego Nuevo | 10 | - | - | 10 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Atlatlilco - Valle de Luces | 38 | - | - | 38 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Atlatlilco | 9 | - | - | 9 | MEDIA | - | - | - |
| | Taxqueña - Atlatlilco | - | 34 | - | 34 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Atlatlilco - Fuego Nuevo | 9 | - | - | 9 | MONTANA | - | - | - |
| RUTA 34 | Metro General Anaya - Ajusco Mixtecas | - | 17 | - | 17 | PLANA | 46 | 7.2 | 6.9 |
| | Metro General Anaya - Barranca del Muerto | - | 19 | - | 19 | PLANA | 37 | 6.5 | 7.0 |
| | Santo Domingo - Ahuanusco | 2 | 23 | - | 25 | PLANA | 55 | 12.8 | - |
| | Metro Ermita - Ajusco Mixtecas | 2 | 23 | - | 25 | PLANA | 47 | 10.9 | - |
| | General Anaya - Ahuanusco | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | 6.9 | 6.5 |
| RUTA 35 | 10 de Mayo - Avenida Tláhuac - Tesorería San Lorenzo | - | - | - | - | PLANA | 20 | 4.6 | - |
| | Torres - José Portillo - Sedena | - | - | - | 37 | PLANA | 19 | 4.4 | - |
| | Canal de Chalco - Reclusorio Oriente | - | - | - | 37 | PLANA | 14 | 4.8 | 6.0 |
| | Avenida Tláhuac - Canal de Chalco - por Avenida Zapata | - | - | - | - | PLANA | 25 | 5.8 | - |
| | Avenida Tláhuac - Canal de Chalco - por Aldama | - | - | - | 17 | PLANA | 14 | 3.1 | - |
| | Avenida Tláhuac - Unidad Cananea - Conalep (por Cuauhtémoc) | - | - | - | - | PLANA | 12 | 2.7 | - |
| | Avenida Tláhuac - colonia Ampliación del Molino | - | - | - | 37 | PLANA | 9 | 2.1 | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

850



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Avenida Tláhuac - colonia del Mar | - | - | - | 27 | PLANA | 19 | 4.4 | - |
| | Panteón Tezonco - Minas | - | - | - | 37 | PLANA | 22 | 5.2 | - |
| | Mail - Bosque Tláhuac | 20 | - | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Lomas - Viveros | 50 | - | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | * Tulyehualco - col. del Mar | - | - | - | - | - | - | 3.7 | 3.8 |
| | * San Lorenzo Tezonco - Aldama | - | - | - | - | - | - | 2.1 | 2.3 |
| | * Tulyehualco - col. El Molino | - | - | - | - | - | - | 2.0 | 2.0 |
| | * Panteón Tezonco - col. 10 de Mayo | - | - | - | - | - | - | 5.7 | 5.6 |
| RUTA 36 | Metro Taxqueña - Madre Selva | - | 97 | - | 97 | PLANA | 69 | 13.0 | 15.0 |
| | Taxqueña - Salitre | 1 | 90 | - | 91 | PLANA | 63 | 14.8 | - |
| | San Gregorio - Central de Abasto | - | 8 | - | 8 | PLANA | 51 | 11.8 | - |
| | Metro Taxqueña - Las Perlas | - | 8 | - | 8 | PLANA | 52 | 12.4 | - |
| | La Cebada - El Embarcadero | - | 8 | - | 8 | PLANA | 32 | 7.4 | - |
| | * Xochimilco - Santa Anita | - | - | - | - | - | - | 19.5 | 20.4 |
| | * Metro Chabacano - Xochimilco | - | - | - | - | - | - | 18.8 | 19.4 |
| RUTA 37 | Calzada Tláhuac - colonia Arboledas - colonia La Estación Metro | - | - | - | - | MEDIA | 45 | 10.4 | - |
| | Cabeza de Juárez - Metro Constitución de 1917 | 4 | 40 | - | 44 | PLANA | 40 | 9.5 | - |
| | Metro Constitución de 1917 - Santa Cruz Meyehualco - Quetzalcóatl - Nopalera | - | - | - | - | MEDIA | 36 | 8.4 | - |
| | Metro Constitución de 1917 - Santa Cruz Meyehualco - Quetzalcóatl - Zapotilla | - | - | - | - | MEDIA | 54 | 12.6 | - |
| | Metro Constitución de 1917 - 10 de Mayo - Quetzalcóatl - colonia La Estación La | 3 | 11 | - | 14 | MEDIA | 48 | 11.1 | - |
| | Cabeza de Juárez - Agua Prieta - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | PLANA | 41 | 9.7 | - |
| | Francisco Villa - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | PLANA | 16 | 3.8 | - |
| | Cabeza de Juárez - Renovación - Vicente Guerrero - Francisco Villa | 7 | 74 | - | 81 | PLANA | - | - | - |
| | Calzada General Ignacio Zaragoza - Unidad Habitacional Vicente Guerrero - Bachilleres | - | - | - | - | PLANA | 31 | 7.3 | - |
| | Metro Constitución de 1917 - San Felipe - Hank González - Edificios - 10 de Mayo | 3 | 11 | - | 14 | MEDIA | 28 | 6.6 | - |
| | Santa Cruz Meyehualco - Quetzalcóatl - Yaqui - Zapotilla - colonia Metropolitana | - | - | - | - | MEDIA | 43 | 10.1 | - |
| | Santa Cruz Meyehualco - San José Buenavista | - | - | - | 70 | MEDIA | 16 | 5.4 | 5.3 |
| | Módulo La Montada - San José Buenavista por Insurgentes - Metro Constitución | - | 17 | - | 17 | MEDIA | 32 | 7.5 | - |
| | San José Buenavista - Calle 39 - Metro Constitución de 1917 | - | - | - | - | MEDIA | 37 | 8.7 | - |
| | Valle de Luces - Ganaderos - La Viga | 25 | - | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Barrio de Guadalupe - Presidentes de México | 20 | - | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | El Molino - Huachipongo Canal | 20 | - | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Aeropuerto - 10 de Mayo | - | 55 | - | 55 | PLANA | - | - | - |
| | J. C. Bonilla - Santa María Aztahuacan | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | J. C. Bonilla - Puebla | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

851

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Francisco Villa - San Felipe | - | 50 | - | 50 | MEDIA | - | - | - |
| | Hank González - Cabeza de Juárez | - | 50 | - | 50 | MEDIA | - | - | - |
| | * Col. Hank González - Metro Portales | - | - | - | 46 | | - | 14.7 | 13.9 |
| | * Metro Pantitlán - Calle 39 | - | - | - | - | | - | 10.5 | 10.6 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Xomulo - Quetzalcóatl | - | - | - | 35 | | - | 3.0 | 2.9 |
| | * San Felipe - Metro Pantitlán | - | - | - | - | | - | 11.8 | 11.8 |
| | * Calz. Tulyehualco - Metro Aeropuerto | - | - | - | - | | - | 18.5 | 18.1 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Valle de Guadalupe | - | - | - | - | | - | 4.1 | 4.1 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Tenorios | - | - | - | 35 | | - | 2.2 | 3.1 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Parajes | - | - | - | - | | - | 2.4 | 2.8 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Mixcoatl | - | - | - | - | | - | 2.6 | 2.6 |
| | * Metro Aeropuerto - Santa Cruz Meyehualco | - | - | - | 35 | | - | 16.9 | 17.1 |
| | * Metro Aeropuerto - Calle 39I | - | - | - | - | | - | 14.3 | 12.5 |
| | * San Felipe T. - Metro Aeropuerto | - | - | - | - | | - | 13.5 | 15.3 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Zapolitla | - | - | - | 35 | | - | 5.0 | 5.0 |
| | * Santa Cruz Meyehualco - Quetzalcóatl | - | - | - | - | | - | 3.0 | 3.0 |
| RUTA 38 | * Metro Taxqueña - Fovissste | - | - | - | - | | - | 5.0 | 5.5 |
| | * Metro Taxqueña - Sección 10 U. CTM | - | - | - | - | | - | 6.4 | 6.9 |
| | * Metro Taxqueña - Zapata | - | - | - | - | | - | 6.3 | 6.6 |
| | * Metro Taxqueña - Periférico | - | - | - | - | | - | 8.3 | 8.6 |
| RUTA 39 | Paradero Estadio Azteca - Cuchilla | - | - | - | - | MONTANA | - | 13.9 | 11.0 |
| | Paradero Estadio Azteca - Cuchilla | 15 | 60 | - | 75 | MONTANA | - | - | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Insurgentes - Carretera - Torres - Cruz del Farol y Gasolinera | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Belvedere | 4 | - | - | 4 | MONTANA | 66 | 15.4 | - |
| | Estadio Azteca - Ajusco | - | - | - | 30 | MONTANA | - | 21.6 | 19.9 |
| | Estadio Azteca - Pueblo del Ajusco - Estado de México | 15 | 60 | - | 75 | MONTANA | 76 | 17.7 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - colonia Primavera | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Periférico - Carretera - San Miguel Ajusco | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Ampliación Corregidora Mirador - Huipulco | 15 | 60 | - | 75 | MONTANA | - | - | - |
| | * Andén Estadio Azteca - Bosques | - | - | - | - | | - | 17.6 | 14.7 |
| | * Metro C. U. - Bosques | - | - | - | - | | - | 19.0 | 18.0 |
| RUTA 40 | Texcaltengo - Metro C.U. | - | - | - | - | MONTANA | 12 | 2.7 | - |
| | Metro C.U. - Pueblo Ajusco | - | - | - | 30 | MONTANA | 44 | 10.1 | - |
| | Texcaltengo - Metro C.U. (por Av. Juárez) | - | - | - | 30 | MONTANA | 54 | 12.6 | - |
| | Ajusco - Metro C.U. | - | - | - | - | MONTANA | 56 | 13.1 | - |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

852

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajero con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Paradero Estadio Azteca - Belvedere | - | - | - | 30 | MONTANA | 70 | 14.0 | 10.5 |
| | Estadio Azteca - Ajusco | - | - | - | 30 | MONTANA | 63 | 14.8 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Cuchilla | - | - | - | - | MONTANA | 75 | 17.5 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - colonia Primavera | - | - | - | - | MONTANA | 81 | 19.0 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Carretera y Torres | - | - | - | - | MONTANA | 65 | 15.2 | - |
| | Metro C.U. - Ampliación Hidalgo | - | 17 | - | 17 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro C.U. - Tepeximilpa | - | 13 | - | 13 | MONTANA | - | - | - |
| | * Belvedere - San Angel | - | - | - | - | - | - | 10.1 | 14.8 |
| RUTA 41 | San Angel - Pedregal | 5 | 20 | - | 25 | MONTANA | 53 | 12.4 | - |
| | San Angel - Tanque Azul | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 55 | 15.0 | 11.6 |
| | San Angel - Sinanche | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 58 | 13.6 | - |
| | San Angel - Torres de Padierna | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 57 | 13.2 | - |
| | San Angel - Nicolás | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 61 | 14.2 | - |
| | Miguel Angel de Quevedo - Pedregal | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 78 | 12.1 | 11.4 |
| | Miguel Angel de Quevedo - Tanque Azul | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 75 | 11.0 | 13.0 |
| | Miguel Angel de Quevedo - Sinanche | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 55 | 11.0 | 11.0 |
| | Miguel Angel de Quevedo - Torres de Padierna | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 59 | 13.8 | - |
| | Miguel Angel de Quevedo - San Nicolás | 5 | 20 | - | 25 | MONTANA | 66 | 15.5 | - |
| | Miguel Angel de Quevedo - 2 de Octubre | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 94 | 21.9 | - |
| | 2 de Octubre - San Angel | - | 20 | - | 20 | MONTANA | - | - | - |
| | Miguel Angel de Quevedo - Ex Hacienda de Eslava - Gavillero | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Ex Hacienda de Eslava - Gavillero | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Hospital Pemex | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Miguel Angel de Quevedo - Hospital Pemex | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * Lomas - Miguel Angel de Quevedo | - | - | - | - | - | - | 11.7 | 12.5 |
| | * Metro Miguel A. de Quevedo - Lomas del Pedregal | - | - | - | - | - | - | 7.0 | 7.7 |
| RUTA 42 | San Angel - Judío Tanque | - | - | - | 58 | MONTANA | 46 | 10.7 | - |
| | San Angel - San Bernabé | - | 51 | - | 51 | MONTANA | 52 | 12.2 | - |
| | San Angel - Ojo de Agua | - | - | - | 58 | MONTANA | 50 | 14.0 | 13.0 |
| | San Angel - Ahuatla | - | - | - | 58 | MONTANA | 49 | 10.3 | 8.4 |
| | Metro Viveros - Tenango | - | 52 | - | 52 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Viveros - Capulines | - | 45 | - | 45 | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Capulines | - | 26 | - | 26 | MONTANA | - | - | - |
| RUTA 43 | Alta Vista - San Bartolo Ameyalco | - | 35 | - | 35 | MONTANA | 59 | 13.8 | - |
| | San Angel - Santa Rosa Xochiac | - | 20 | - | 20 | MONTANA | 54 | 13.5 | 14.9 |

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Veg. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | San Angel - La Era - Potrero - Capulín | - | 50 | - | 50 | MONTANA | 44 | 10.2 | - |
| | San Angel - Río Guadalupe | - | 15 | - | 15 | MONTANA | 17 | 4.2 | - |
| | San Angel - Tetelpan | - | 35 | - | 35 | MONTANA | 27 | 7.1 | 6.9 |
| | Metro Viveros - Capulín | - | 30 | - | 30 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Viveros - Santa Rosa | - | 20 | - | 20 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Viveros - Tetelpan | - | 13 | - | 13 | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Lomas de Chamontoya | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |
| | * San Angel - San Bartolo Ameyalco | - | - | - | - | - | - | 10.9 | 11.7 |
| RUTA 44 | Tulyehualco - MInerva | 14 | - | - | 14 | PLANA | 91 | 21.2 | - |
| | Nopalera - Metro Taxqueña | - | 87 | - | 87 | PLANA | - | - | - |
| | Colonia Escuadrón 201 - Metro Taxqueña | - | - | - | 83 | PLANA | 18 | 4.6 | 4.8 |
| | Colonia Flores Magón - Metro Taxqueña | - | - | - | - | PLANA | 32 | 7.4 | - |
| | Canal - Tulyehualco | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Tulyehualco - Metro Taxqueña | 55 | 48 | - | 103 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - La Concha | - | 32 | - | 35 | PLANA | - | - | - |
| | San Pablo - Tulyehualco | - | 60 | - | 60 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Tláhuac | - | 80 | - | 80 | PLANA | - | - | - |
| RUTA 45 | Circuito del Metro C.U. | - | 4 | - | 4 | PLANA | 34 | 8.1 | - |
| | Doctor Galvez - Av. Imán | - | - | - | 18 | PLANA | 28 | 6.6 | - |
| | Doctor Galvez - Tecacalo | - | - | - | 10 | PLANA | 35 | 8.1 | - |
| | Doctor Galvez - Ixtlixochitl | 22 | 21 | - | 43 | PLANA | 41 | 7.4 | 8.0 |
| | Doctor Galvez - Metro C.U. | - | - | - | 8 | PLANA | 15 | 3.5 | - |
| | Doctor Galvez - Nezahualpilli | 23 | 20 | - | 43 | PLANA | 37 | 7.2 | 7.3 |
| | C.U. - Mercado de la Bola | - | 4 | - | 4 | PLANA | - | - | - |
| | Aztecas - San Angel | - | 50 | - | 50 | PLANA | - | - | - |
| | * Canahuatlí - Dr. Gálvez | - | - | - | - | - | - | 4.5 | 4.6 |
| | * Metro C. U. - Ixtlixochitl | - | - | - | - | - | - | 5.8 | 6.3 |
| RUTA 46 | Metro Tacubaya - Ampliación Jalalpa | - | - | - | 85 | MEDIA | 59 | 13.8 | - |
| | Metro Tacubaya - Piloto- Presidentes - colonia Golondrinas | - | 55 | - | 55 | MEDIA | 54 | 9.4 | 9.8 |
| | Metro Tacubaya - La Mexicana | - | - | - | 85 | MEDIA | 37 | 9.5 | 9.1 |
| | Metro Tacubaya - Pirul | - | 22 | - | 22 | - | - | - | - |
| | * Metro Tacubaya - Las Torres | - | - | - | - | - | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Tacubaya - Jalalpa - Torres | - | - | - | - | - | - | 10.5 | 9.3 |
| | * Tacubaya - Cañada - La Mexicana | - | - | - | - | - | - | 6.9 | 6.6 |
| RUTA 47 | Metro Observatorio - Benito Juárez | 30 | - | - | 30 | MEDIA | 11 | 1.9 | 1.8 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Observatorio - Virreyes | 31 | - | - | 31 | MEDIA | 30 | 5.4 | 5.6 |
| | Metro Observatorio - Paraiso - Capulin | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Taxqueña - López Mateos | - | - | - | - | | - | 7.7 | 5.4 |
| RUTA 48 | * Av. Montes - Manifiesto de Juárez | - | - | - | 78 | | - | 9.2 | 9.0 |
| RUTA 49 | Metro Xola - Zaragoza | - | 80 | - | 80 | PLANA | 42 | 11.4 | 10.0 |
| | Zaragoza - Pantitlán por Calle 5 | - | - | - | 60 | PLANA | 16 | 3.8 | - |
| | Coyuya - Pantitlán por Calle 2 | - | - | - | 60 | PLANA | 73 | 17.1 | - |
| | Zaragoza - Ermita | - | 24 | - | 24 | PLANA | 35 | 8.2 | - |
| | Metro Xola - colonia Pantitlan | - | 75 | - | 75 | PLANA | - | - | - |
| | Minerva - Tulyehualco | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Xola - col. Renovación | - | - | - | - | | - | 12.6 | 13.5 |
| | * Metro Viaducto - Zaragoza | - | - | - | - | | - | 14.8 | 13.4 |
| RUTA 50 | Metro General Anaya - Mixquic | - | 32 | - | 32 | MEDIA | 210 | 35.1 | 34.0 |
| | Metro General Anaya - colonia del Mar | - | 28 | - | 28 | PLANA | 96 | 16.5 | 15.0 |
| | Tulyehualco - Tezompa | - | - | - | - | MEDIA | 49 | 11.5 | - |
| | Colonia del Mar - Tulyehualco | - | - | - | - | PLANA | 52 | 12.2 | - |
| | Tláhuac - San José | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Tulyehualco - Chalco | 26 | - | - | 26 | PLANA | - | 18.4 | 18.4 |
| | General Anaya - Habana | - | 24 | - | 24 | PLANA | - | - | - |
| | General Anaya - San Juan Iztayuca | - | 26 | - | 26 | PLANA | - | - | - |
| | Tulyehualco - Ayotzingo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Tulyehualco - Mixquic - Chalco | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * General Anaya - Tulyehualco | - | - | - | - | | - | 27.0 | 25.0 |
| RUTA 51 | Clínica 25 - Tulyehualco | - | 80 | - | 80 | MEDIA | 133 | 31.1 | - |
| | Paradero Santa Martha - Tulyehualco | - | 72 | - | 72 | MEDIA | 75 | 17.3 | - |
| | Tlaltenco - Tulyehualco | - | - | - | 8 | MEDIA | - | 7.4 | 7.9 |
| | Tlaltenco - Reyes Estado de México - Paradero Santa Martha | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Tláhuac - Jardín Hacienda | - | 9 | - | 9 | PLANA | - | - | - |
| | Tláhuac - Moctezuma | 3 | 8 | - | 11 | PLANA | - | - | - |
| | Tláhuac - Tezozómoc | 2 | 12 | - | 14 | PLANA | - | - | - |
| | Tláhuac - Mercado Nuevo | 3 | 8 | - | 11 | PLANA | - | - | - |
| | Santa Martha - Canal de Ameca | - | 74 | - | 74 | MEDIA | - | - | - |
| | Clínica 25 - Covarrubias (Estado de México) | - | - | - | 8 | MEDIA | - | - | - |
| | Clínica 25 - María Isabel (Estado de México) | - | - | - | 17 | MEDIA | - | - | - |
| | Paradero Santa Martha - Covarrubias (Estado de México) | - | 74 | - | 74 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

855

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Paradero Santa Martha - María Isabel (Estado de México) | - | - | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | Paradero Santa Martha - Tlalenco | - | 74 | - | 74 | MEDIA | - | - | - |
| | Tláhuac - Xico | 3 | 8 | - | 11 | PLANA | - | - | - |
| | Tláhuac - Marquesitas - Cerro - Escuela | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Tláhuac - Moctezuma Canal (Valle de Xico) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Tláhuac - Mercado Nuevo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Tláhuac - Jardín Hacienda | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Xico Tláhuac - Tulyehualco | - | - | - | - | | - | 15.0 | 15.8 |
| | * Tlalenco - Metro Zaragoza | - | - | - | - | | - | 28.3 | 26.7 |
| | * Metro Zaragoza - Tulyehualco | - | - | - | - | | - | 27.7 | 30.5 |
| | * Ampliación Santa Catarina - Metro Zaragoza | - | - | - | - | | - | 23.3 | 20.5 |
| | * Cárcel de Mujeres - Santa Catarina | - | - | - | - | | - | 10.5 | 12.0 |
| RUTA 52 | Coyoacán - Bachilleres | 30 | - | - | 30 | PLANA | - | 7.6 | 7.2 |
| RUTA 53 | Metro Xola - Bachilleres 7 colonia Renovación por Radio Difusora | - | 35 | - | 35 | PLANA | 84 | 19.6 | - |
| | Metro Xola - Bachilleres 7 colonia Renovación por Eje 5 Sur | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Unidad Habitacional Frentes 6, 7, 8, 9 y 10 | - | 40 | - | 40 | PLANA | 64 | 14.9 | - |
| | Metro Viaducto - Cabeza de Juárez | - | 125 | - | 125 | PLANA | 93 | 21.8 | - |
| | * Metro Chabacano - Agrícola Oriental | - | - | - | - | | - | 10.4 | 9.2 |
| | * Ermita Iztapalapa - col. Morelos | - | - | - | - | | - | 17.7 | 17.2 |
| RUTA 54 | Metro Observatorio - San José - Zenón Delgado | - | - | - | 27 | MEDIA | 15 | 3.5 | - |
| | Metro Observatorio - Avenida La Pólvora - Zenón Delgado | - | - | - | 27 | MEDIA | 18 | 3.9 | - |
| | Metro Observatorio - La Concha | 16 | - | - | 16 | MEDIA | 14 | 3.3 | 2.9 |
| | Metro Observatorio - Santo Domingo | 16 | - | - | 16 | MEDIA | - | 3.3 | 3.0 |
| | Metro Observatorio - Bonanza | 16 | - | - | 16 | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Observatorio - Xoconuzco | - | - | - | - | | - | 3.0 | 2.6 |
| RUTA 55 | Xochimilco Centro - Pueblo Santa Cruz Mixquic | 16 | 34 | - | 50 | MEDIA | 111 | 19.7 | 20.4 |
| | Xochimilco Centro - Pueblo Tulyehualco Centro | - | 16 | - | 16 | PLANA | 75 | 16.5 | 11.7 |
| | Pueblo Tulyehualco Centro - colonia El Carmen | 8 | - | - | 8 | MEDIA | 11 | 2.5 | 2.2 |
| | Pueblo Tulyehualco Centro - Colonia Las Mesitas | 3 | - | - | 3 | MEDIA | 10 | 2.2 | - |
| | Pueblo Tulyehualco Centro - Colonia El Rosario | 3 | - | - | 3 | MEDIA | - | - | - |
| | Tulyehualco - San Felipe 3ª Sección Cerrillos | - | 4 | - | 4 | MEDIA | - | 2.8 | 1.0 |
| | Tulyehualco - colonia Los Cerrillos | - | - | - | 13 | MEDIA | - | - | - |
| | Pueblo Tulyehualco Centro - colonia La Lupita | 3 | - | - | 3 | MEDIA | 17 | 4.1 | - |
| | Pueblo Tulyehualco Centro - colonia Monte Carmelo | 5 | - | - | 5 | MEDIA | 16 | 3.8 | - |
| | Diagonal Belisario Domínguez Tulyehualco - Prolongación Quirino Mendoza | - | 4 | - | 4 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

856



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Santa Cruz Alcapixca - Agualapa | 5 | - | - | 5 | MEDIA | - | - | - |
| | San Luis Tlaxatmalco - colonia La Lupita | 4 | - | - | 4 | MEDIA | - | - | - |
| | Xochimilco - Isidro Fabela | 15 | - | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | Belisario Domínguez Tulyehualco - colonia Chiquimola | - | 4 | - | 4 | MEDIA | - | - | - |
| | Cerrillos 1a Sección - Tulyehualco | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Tulyehualco - Olivar Santa María (cierre de Circuito) | - | - | - | - | MEDIA | - | 1.4 | 1.4 |
| | Santa Cruz Acapulco - Unidad Habitacional Tetitla | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Santa Cruz Acapulco - Ramal Zaragoza | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * Xochimilco - Cerrillos | - | - | - | - | - | - | 12.4 | 14.6 |
| | * Xochimilco - El Carmen | - | - | - | - | - | - | 13.3 | 11.9 |
| | * Xochimilco - col. El Olivar | - | - | - | - | - | - | 14.1 | 13.5 |
| | * Xochimilco - Tlaltenco | - | - | - | - | - | - | 16.8 | 22.6 |
| RUTA 56 | Tulyehualco - Minerva | - | 23 | - | 23 | PLANA | 106 | 24.6 | - |
| | Tulyehualco - Fray Servando | - | 48 | - | 48 | PLANA | 160 | 37.4 | - |
| | Nopalera - Metro Taxqueña | 45 | - | - | 45 | PLANA | 67 | 15.7 | - |
| | Zapotitla - Metro Taxqueña | - | - | - | 95 | PLANA | 77 | 14.1 | 14.5 |
| | Tulyehualco - Metro Taxqueña | 25 | - | - | 25 | PLANA | 121 | 28.2 | - |
| | Colonia Flores Magón - Metro Taxqueña | - | - | - | 95 | PLANA | 29 | 6.9 | - |
| | Colonia Escuadrón 201 - Metro Taxqueña | - | - | - | 95 | PLANA | 29 | 5.1 | 5.6 |
| | Metro Taxqueña - Metropolitana | - | - | - | - | PLANA | 22 | 5.2 | - |
| | Metro Taxqueña - Zapotitlán | - | - | - | - | PLANA | 51 | 11.9 | - |
| | * Metro Taxqueña - Prado Minerva | - | - | - | - | - | - | 6.1 | 5.9 |
| | * Metro Taxqueña - Reclusorio | - | - | - | - | - | - | 9.3 | 9.7 |
| RUTA 57 | Metro Mixcoac - San Bartolo Ameyalco (por Calzada Las Águilas) | - | 70 | - | 70 | MEDIA | 63 | 12.0 | 12.3 |
| | Metro Mixcoac - San Bartolo Ameyalco (por Avenida Centenario) | - | - | - | 76 | MEDIA | - | 12.1 | 12.2 |
| | El Queso - Mixcoac | - | 30 | - | 30 | MEDIA | - | - | - |
| | Llano Redondo - Alpes | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Puerta Grande - Mixcoac | - | 70 | - | 70 | MEDIA | - | - | - |
| | Sahuayo - Metro Tacubaya | - | 31 | - | 31 | MEDIA | - | - | - |
| | Tepeaca - Metro Tacubaya | - | 30 | - | 30 | MEDIA | - | - | - |
| | Tarango - Mixcoac | - | 70 | - | 70 | MEDIA | - | - | - |
| | Río Guadalupe - Mixcoac | - | 70 | - | 70 | MEDIA | - | - | - |
| | Puente Colorado - Mixcoac | - | 70 | - | 70 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - Sahuayo | - | 19 | - | 19 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - Tepeaca | - | 11 | - | 11 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

857

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Conalep II - Mixcoac | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Bosques - Barranca del Muerto | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - Tepeaca | - | - | - | - | MEDIA | - | 11.2 | 11.6 |
| | * Metro Barranca del Muerto - San B. Ameyalco | - | - | - | - | | - | 9.6 | 9.6 |
| | * Metro B. del Muerto - Teotihuacán - S. B. Ameyalco | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.3 |
| RUTA 58 | Zócalo - San Pedro El chico | - | 22 | - | 22 | PLANA | 55 | 8.0 | 8.8 |
| | Zócalo - San Pedro El Chico (Por González Ortega) | - | - | - | 20 | PLANA | 54 | 12.7 | - |
| | San Pedro El Chico - Xocongo | - | 24 | - | 24 | PLANA | 56 | 7.4 | 8.0 |
| | San Felipe - Sonora | - | 25 | - | 25 | PLANA | 73 | 13.6 | 14.1 |
| | Ceylán - San Juan de Aragón | - | 36 | - | 36 | PLANA | 74 | 17.3 | - |
| | Carretones - San Pedro El Chico | - | 22 | - | 22 | PLANA | 47 | 11.1 | - |
| | Pradera - Metro Basílica | - | 36 | - | 36 | PLANA | 63 | 11.1 | 11.4 |
| | Gertrudis Sánchez - Metro Potrero | - | 22 | - | 22 | PLANA | 25 | 4.2 | 5.0 |
| | Metro Baibuena - San Felipe | - | 22 | - | 22 | PLANA | 60 | 10.0 | 9.8 |
| | Metro Molina - Metro Potrero | - | 22 | - | 22 | PLANA | 35 | 8.3 | - |
| | Carretones - Tepito | - | 7 | - | 7 | PLANA | 26 | 6.3 | - |
| | Pradera - Metro La Villa | - | - | - | - | PLANA | 50 | 11.9 | - |
| | Unidad Aragón - Avenida Central - Martín Carrera - Metro La Villa | - | 13 | - | 13 | PLANA | 40 | 9.5 | - |
| | Metro Potrero - Avenida 606 | - | 36 | - | 36 | PLANA | 46 | 10.7 | - |
| | Bosque de Aragón - Metro Potrero | - | 36 | - | 36 | PLANA | - | 9.3 | 11.0 |
| | Metro Santa Anita - Vergel de Guadalupe | - | 70 | - | 70 | PLANA | - | 16.4 | 17.9 |
| | Cine Sonora - Vergel de Guadalupe | - | 100 | - | 100 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Santa Anita - Vergel de Guadalupe por Norte 72 A | - | - | - | 56 | PLANA | - | - | - |
| | Metro San Lázaro - Avenida Central por Calle 14 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Bosques de Aragón - Av. Ceylán | - | - | - | - | | - | 12.9 | 15.4 |
| RUTA 59 | Metro Taxqueña - Mercado Ajusco | - | - | - | 75 | PLANA | - | 7.8 | 8.7 |
| | Metro Taxqueña - Ahuanusco | - | - | - | 75 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Metro C.U. | - | 43 | - | 43 | PLANA | - | - | - |
| | Aurrera Cantil - Santo Domingo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Penférico Sur - Xotepingo | - | - | - | - | | - | 9.5 | 9.2 |
| RUTA 60 | San Ángel - Torres de Padierna | - | 23 | - | 23 | MEDIA | - | 10.0 | 9.9 |
| | San Ángel - Ampliación Miguel Hidalgo | - | - | - | 15 | MEDIA | 56 | 13.2 | - |
| | San Ángel - Torres - colonia López Portillo | - | 10 | - | 10 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Universidad - Torres - colonia López Portillo | - | - | - | 15 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Universidad - Torres de Padierna | - | - | - | 15 | MONTANA | - | 12.5 | 11.3 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

858



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Universidad - Ampliación Miguel Hidalgo | - | 40 | - | 40 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Universidad - Cuchilla - Lomas Hidalgo | - | 57 | - | 57 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Universidad - Lomas Altas - La Vía | - | - | - | 15 | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Cuchilla - Lomas Hidalgo | - | 10 | - | 10 | MONTANA | - | 12.0 | 12.0 |
| | San Angel - Lomas Altas - La Vía | - | - | - | 15 | MONTANA | - | 13.1 | 13.1 |
| | Metro Universidad - Lucio Blanco | - | 56 | - | 56 | MONTANA | 50 | 11.8 | - |
| | San Angel - Lucio Blanco 2 de Octubre | - | 22 | - | 22 | MONTANA | - | 12.0 | 11.4 |
| | Metro Viveros - Lomas Altas - La Vía | - | - | - | 15 | MONTANA | 69 | 16.1 | - |
| | Metro Viveros - Metro Universidad | - | 38 | - | 38 | PLANA | 66 | 15.5 | - |
| | Metro Viveros - Ampliación Miguel Hidalgo | - | - | - | 15 | MONTANA | 73 | 17.0 | - |
| | Metro Viveros - Torres - colonia López Portillo | - | - | - | - | MONTANA | 79 | 18.4 | - |
| | Metro Viveros - Monte Alegre Estado de México | - | - | - | - | MONTANA | 41 | 9.6 | - |
| | Metro Viveros - Lucio Blanco - 2 de Octubre | - | - | - | 15 | MONTANA | 79 | 18.5 | - |
| | Metro Viveros - Cuchilla - Lomas Hidalgo | - | - | - | 15 | MONTANA | 67 | 15.6 | - |
| | Metro Viveros - Torres de Padierna | - | - | - | 15 | MONTANA | 72 | 16.8 | - |
| | Metro Universidad - Monte Alegre Estado de México | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - Casino | - | 10 | - | 10 | MONTANA | - | - | - |
| | * Cuchilla Km. 5 - San Angel | - | - | - | - | - | - | 14.0 | 17.0 |
| | * San Angel - Chimili | - | - | - | - | - | - | 16.1 | 15.9 |
| | * San Angel - El Treinta y Ocho | - | - | - | - | - | - | 13.0 | 13.5 |
| | * San Angel - Cruz de Farol | - | - | - | - | - | - | 15.2 | 15.1 |
| | * San Angel - Monte Alegre | - | - | - | - | - | - | 31.5 | 31.4 |
| RUTA 61 | Xochimilco - Mixquic | 10 | 12 | - | 22 | MEDIA | - | 21.8 | 19.1 |
| | Xochimilco - San Gregorio Atlapulco | 2 | 6 | - | 8 | MEDIA | - | 7.7 | 5.1 |
| | Xochimilco - colonia del Carmen | - | 9 | - | 9 | MEDIA | - | 12.4 | 10.0 |
| | Centro Xochimilco - Pueblo Tulyehualco | - | - | - | - | MEDIA | - | 14.6 | 9.8 |
| | * Tulyehualco - El Carmen | - | - | - | - | - | - | 2.5 | 2.5 |
| RUTA 62 | Tlaltemco - Tulyehualco (cierre de Circuito) | 34 | - | - | 34 | PLANA | - | 11.1 | 10.4 |
| | Tlaltemco - Ampliación Selene | 8 | - | - | 8 | PLANA | - | 5.5 | 4.5 |
| | Tlaltemco - Ampliación Selene por Océano de las Tempestades | 21 | - | - | 21 | PLANA | 31 | 7.3 | 6.8 |
| | LICONSA - Tulyehualco | 8 | - | - | 8 | PLANA | 17 | 9.0 | 9.5 |
| | I. N. P. I. - Tulyehualco | 8 | - | - | 8 | PLANA | 30 | 7.3 | 7.4 |
| | Tlaltemco - Ampliación Portillo | 8 | - | - | 8 | MEDIA | 8 | 1.7 | - |
| | Tlaltemco - 3 de Mayo | 8 | - | - | 8 | MEDIA | - | - | - |
| | Tlaltemco - Metro San Lázaro | - | 50 | - | 50 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

859

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

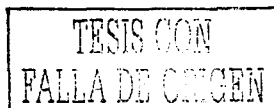
Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Tulyehualco - Metro San Lázaro | - | 27 | - | 27 | MEDIA | - | - | - |
| | Campestre - Potrero - Metro San Lázaro | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Zaragoza - Tlalenco | - | - | - | - | - | - | 24.7 | 26.7 |
| | * Metro Aeropuerto - Puente Rojo | - | - | - | - | - | - | 22.0 | 21.8 |
| | * Tulyehualco - Clínica 25 | - | - | - | - | - | - | 26.2 | 22.8 |
| | * Tlalenco - Amp. Selene - Tempestades | - | - | - | - | - | - | 3.9 | 3.8 |
| RUTA 64 | Metro Indios Verdes - San Juanico | - | 10 | - | 10 | MEDIA | 21 | 5.8 | 4.5 |
| | Metro Indios Verdes - Caracoles | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | 8.9 | 7.5 |
| | Indios Verdes - Ticomán | - | - | - | 41 | MEDIA | 17 | 3.9 | - |
| | Metro Indios Verdes - La Presa | - | - | - | 41 | MEDIA | 23 | 5.5 | - |
| | La Villa - Ticomán | - | - | - | - | MEDIA | 32 | 7.5 | - |
| | La Villa - La Presa | - | - | - | 41 | MEDIA | 32 | 6.8 | 7.4 |
| | Metro Indios Verdes - Tanque | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Pocito - Iglesia | - | - | - | 8 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Lomas San Juanico | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - San Juanico | - | 8 | - | 8 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - La Presa | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | La Villa - Ferroplaza - San Juanico - Tanque | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - San José Brasil | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | 6.7 | 6.7 |
| | Metro Indios Verdes - Copal | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - San José Venezuela | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Centro de Salud por Clínica 76 | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Lomas Tanque II | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | 6.0 | 5.8 |
| | La Villa - San Juanico | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Iglesia | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - San Juanico (Durán Castro) | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - El Jaral | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Huicholes por Módulo | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Centro de Salud (por Pichardo Pagaza) | 10 | - | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Fatima | - | 10 | - | 10 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Mariana | 15 | - | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Carbonera | - | 15 | - | 15 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | * Aquiles Serdán - La Villa - San Juanico | - | - | - | - | - | - | 6.5 | 6.4 |
| | * Metro Indios Verdes - San José de Guatemala | - | - | - | - | - | - | 7.0 | 7.0 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

860



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Metro Indios Verdes - Lomas | - | - | - | - | | - | 5.0 | 5.0 |
| RUTA 65 | * Metro San Antonio Abad - Agrícola Oriental | - | - | - | 84 | | - | 10.7 | 10.4 |
| RUTA 66 | San Angel - Escuela | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 49 | 10.0 | 10.0 |
| | San Angel - San Bernabé Astilleros | - | - | - | - | MEDIA | 59 | 12.0 | 13.0 |
| | San Angel - San Nicolás | - | - | - | - | MEDIA | 46 | 10.0 | 11.4 |
| | San Angel - Tierra Unida | - | 70 | - | 70 | MEDIA | 59 | 13.7 | - |
| | San Angel - Pedregal | - | - | - | - | MEDIA | 58 | 13.6 | - |
| | San Angel - Carbonera (por Anzaldo) | - | 25 | - | 25 | MEDIA | 54 | 10.4 | 11.1 |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Tierra Unida | - | - | - | - | MEDIA | 71 | 16.6 | - |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Tierra Unida (por Anzaldo) | - | - | - | - | MEDIA | 90 | 21.2 | - |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Carbonera | - | - | - | - | MEDIA | 61 | 14.2 | - |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Pedregal | - | - | - | - | MEDIA | 68 | 12.0 | 12.5 |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - San Nicolás | - | 25 | - | 25 | MEDIA | 61 | 14.2 | - |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - San Francisco | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Oyamel | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Magdalena Contreras | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Pedregal de San Nicolás - San Angel Palmas | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | San Angel - Oyamel por Anzaldo | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | 13.0 | 12.0 |
| | Metro Miguel Angel de Quevedo - Anzaldo Carbonera | - | - | - | - | MEDIA | - | 9.4 | 10.2 |
| | * Metro Copilco - Anzaldo | - | - | - | - | | - | 9.9 | 9.9 |
| | * Metro Copilco - San Bernabé | - | - | - | - | | - | 11.9 | 11.6 |
| | * Miguel A. de Quevedo - San Bernabé | - | - | - | - | | - | 11.9 | 12.4 |
| | * San Angel - Anzaldo | - | - | - | - | | - | 9.3 | 9.3 |
| RUTA 67 | * Metro Tacubaya - Barrio Norte (por Alta Tensión) | - | - | - | - | | - | 5.6 | 6.4 |
| RUTA 68 | Metro Indios Verdes - San Rafael | - | - | - | 34 | MEDIA | 16 | 26.2 | 25.4 |
| | Metro La Raza - Jaltenco | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 41 | 9.6 | - |
| | Metro Indios Verdes - Casitas San Pablo | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 15 | 3.6 | - |
| | Metro La Raza - Izcalli San Pablo por la Laguna | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Casitas Eje 8 | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Jardines de Morelos por Izcalli Palomas | 35 | - | - | 35 | MEDIA | - | 28.0 | 27.0 |
| | Metro Indios Verdes - Jaltenco por la Laguna | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Izcalli por Unidad Morelos | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Eje 8 Prados | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | 31.5 | 31.6 |
| | Metro La Raza - Jardines de Morelos por Sosa | 35 | - | - | 35 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Villa de las Flores | 65 | - | - | 65 | MEDIA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

861

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro La Raza - Villa de las Flores | 95 | - | - | 95 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Jardines de Morelos | 35 | - | - | 35 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Prados | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Izcalli San Pablo | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Llanuras por la Laguna | - | 40 | - | 40 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Jaltenco | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Izcalli - San Pablo por U. Morelos Llanuras | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Indios Verdes - Eje 8 - Alborada - Casitas | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Basílica - Jaltenco | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Villa de las Flores (por Blvd. Coacalco) | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Eje 8 - Alborada - Casitas | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Valle de Ecatepec | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Izcalli - Laguna | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Indios Verdes - Fuentes del Valle | - | - | - | - | | - | 28.6 | 29.4 |
| RUTA 69 | Huipulco - Topilejo | 3 | 32 | - | 35 | MONTANA | 93 | 22.1 | 17.8 |
| | Huipulco - Parres | - | 24 | - | 24 | MONTANA | - | 26.0 | 26.0 |
| RUTA 70 | Paradero Acoxpan - Ajusco Parres | 1 | 46 | - | 47 | MONTANA | 94 | 22.0 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Las Torres | - | - | - | 120 | MONTANA | - | 10.6 | - |
| | Huipulco - Xitle | 4 | 10 | - | 14 | MONTANA | - | - | - |
| | Huipulco - San Andrés Totoltepec | 14 | 25 | - | 59 | MONTANA | - | - | - |
| | * Acoxpa - Plan de Ayala | - | - | - | - | | - | 15.0 | 16.0 |
| | * Calz. Acoxpa - Las Torres | - | - | - | - | | - | 14.7 | 14.3 |
| | * Andén Estadio Azteca - Lomas de Tepemeca | - | - | - | - | | - | 24.4 | 21.8 |
| | * Estadio Azteca - Parres | - | - | - | - | | - | 23.8 | 22.7 |
| | * Estadio Azteca - Ajusco | - | - | - | - | | - | 24.5 | 26.4 |
| | * Paradero Acoxpa - Casa Tlalpan | - | - | - | - | | - | 12.0 | 13.0 |
| RUTA 71 | Metro Aeropuerto - Emiliano Zapata | - | - | - | 36 | MONTANA | - | 15.3 | 20.4 |
| | Metro Aeropuerto - Mercado Guadalupe | - | - | - | 36 | MONTANA | - | 15.0 | 14.8 |
| | Metro Aeropuerto - San Miguel Teotongo | - | 50 | - | 50 | MONTANA | 92 | 14.9 | 15.9 |
| | Aeropuerto - Miguel de la Madrid | - | - | - | 36 | MONTANA | 81 | 15.3 | 15.0 |
| | Metro Aeropuerto - Ixtlahuacan por Palmas | - | - | - | 36 | MONTANA | - | 20.4 | 15.3 |
| | Deportivo Santa Martha - Emiliano Zapata | - | - | - | 36 | MONTANA | - | 6.3 | 6.3 |
| | Deportivo Santa Martha - Mercado Guadalupe por Palmas | 30 | - | - | 30 | MONTANA | - | 5.3 | 5.0 |
| | Ermita - Maya | 50 | - | - | 50 | MONTANA | - | - | - |
| | Ermita - Emiliano Zapata | - | - | - | 36 | MONTANA | - | 4.2 | 4.6 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

862



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Ermita - Ixtlahuacan | 70 | - | - | 70 | MONTANA | - | 2.9 | 4.2 |
| | Metro Santa Martha - Avisadero | - | 22 | - | 22 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Maya (colonia Miguel de la Madrid) | 20 | - | - | 20 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Torres | - | 22 | - | 22 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Miravalle | - | 22 | - | 22 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - San Miguel Teotongo | - | 22 | - | 22 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Avisadero | 30 | - | - | 30 | MONTANA | - | - | - |
| | Paradero - Escuela Morada | 20 | - | - | 20 | MONTANA | - | - | - |
| | * Deportivo Santa Martha - Maya | - | - | - | - | - | - | 3.0 | 2.8 |
| | * Ermita - Ixtlahuacan | - | - | - | - | - | - | 2.8 | 4.4 |
| | * Deportivo Santa Martha - Ixtlahuacan | - | - | - | - | - | - | 4.0 | 4.3 |
| | * Deportivo Santa Martha - Mercado de Guadalupe | - | - | - | - | - | - | 4.0 | 4.5 |
| RUTA 73 | Huipulco - Tlalcoligía - Deportiva Tepetongo - Circuito Tepescuincle | - | 30 | - | 30 | MEDIA | 43 | 7.7 | 6.3 |
| | Huipulco - Tlalcoligía - Volcanes - Tepetongo - Circuito Tepescuincle | - | 30 | - | 30 | MEDIA | 33 | 8.6 | 7.0 |
| | Huipulco - Tlalcoligía - Pedregal - Hornos - DIF | - | 20 | - | 20 | MEDIA | 36 | 8.6 | - |
| | * Acoxa - Pedregal Hornos DIF | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 8.0 |
| | * Paradero Acoxa - Tlalcoligía - Deportivo | - | - | - | - | - | - | 8.0 | 6.0 |
| | * Paradero Acoxa - Tepescuincle | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 8.0 |
| | * Paradero Acoxa - San Pedro Mártir | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 8.0 |
| | * Paradero Acoxa - Tepetongo | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 8.0 |
| | * Tepetongo - Tepescuincle | - | - | - | - | - | - | 1.0 | 1.0 |
| | * Acoxa - Fuentes de Tepepan | - | - | - | - | - | - | 10.0 | 8.0 |
| RUTA 74 | Metro Gómez Farias - Valle de Ayotla | - | - | - | 24 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Gómez Farias - Ampliación Santiago - San Pablo | 30 | - | - | 30 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro G. Farias - San M. Teotongo por Palmas | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | 16.8 | 17.0 |
| | Metro Gómez Farias - San Miguel Teotongo por Torres | - | - | - | 24 | MONTANA | - | 16.5 | 16.8 |
| | Metro Gómez Farias - Xalpa Minas | - | - | - | 24 | MONTANA | 75 | 17.5 | - |
| | Xalpa - Local Tenorios | - | - | - | 24 | MONTANA | 10 | 2.4 | - |
| | Ermita Iztapalapa - San Pablo | 14 | - | - | 14 | MONTANA | - | 4.3 | 4.5 |
| | Oasis - Santiago Minas Rayas | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Santiago - Lomas Estancia | 40 | - | - | 40 | MONTANA | - | - | - |
| | Miravalle - Ignacio Zaragoza | - | 50 | - | 50 | MONTANA | - | - | - |
| | Santa Martha - San Miguel Teotongo | - | 20 | - | 20 | MONTANA | - | - | - |
| | Santiago - Mirador | 40 | - | - | 40 | MONTANA | - | - | - |
| | Santa Martha - Miravalle | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

863

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Zaragoza - Miravalle | - | 45 | - | 45 | MONTANA | - | - | - |
| | Iztapalapa - Puebla | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Valle de Xico | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Moctezuma - Valle de Xico | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | * San Miguel Teotongo - Las Torres | - | - | - | - | | - | 5.2 | 5.2 |
| | * Metro Gómez Farias - Santa Catarina | - | - | - | - | | - | 20.2 | 22.4 |
| | * Local Ermita - Tenorios | - | - | - | - | | - | 3.3 | 3.4 |
| | * Cárcel de Mujeres - Voca 7 Central de Abastos | - | - | - | - | | - | 13.0 | 13.0 |
| | * Metro G. Farias - S. M. Teotongo | - | - | - | - | | - | 16.8 | 17.1 |
| RUTA 75 | Paradero Estadio Azteca - colonia Tepetongo | - | - | - | 23 | MEDIA | 37 | 8.9 | 7.0 |
| | Paradero Estadio Azteca - colonia Ampliación Tepeximilpa SERVIMET | 10 | 11 | - | 21 | MEDIA | 38 | 9.0 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - colonia Ampliación Miguel Hidalgo (Módulo) | 10 | 11 | - | 21 | MEDIA | 37 | 8.8 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Hornos por Camino a Cantera | - | - | - | - | MEDIA | 31 | 7.5 | - |
| | Paradero Estadio Azteca - Hornos por La Loma (cierre de circuito) | - | - | - | 23 | MEDIA | 30 | 6.9 | - |
| RUTA 76 | Juanacatlán - Chimalpa | - | - | - | - | MEDIA | 106 | 19.2 | 19.6 |
| | Juanacatlán - Copitco | - | 15 | - | 15 | MEDIA | 119 | 22.3 | 21.9 |
| | Metro Tacubaya - Vista Hermosa - Jesús del Monte | - | - | - | - | MEDIA | 77 | 16.4 | 17.2 |
| | Chichitcaspatl - Metro C.U. | 22 | 22 | - | 44 | MEDIA | 71 | 16.6 | - |
| | Metro San Antonio - Olivar del Conde 2º Secc. | - | 8 | - | 8 | MEDIA | - | 4.9 | 4.5 |
| | Xochimilco - Santa Cecilia Tepetlapa | - | 38 | - | 38 | MEDIA | - | - | - |
| | Xochimilco - San Bartolome - San Pedro | - | 13 | - | 13 | MEDIA | - | - | - |
| | Tacubaya - Piloto | - | 71 | - | 71 | MEDIA | - | - | - |
| | C.U. - Carrasco | - | 9 | - | 9 | PLANA | - | - | - |
| | C.U. - San Ángel | - | 9 | - | 9 | PLANA | - | - | - |
| | C.U. - 2 de Octubre | - | 65 | - | 65 | MONTANA | - | - | - |
| | C.U. - Pemex | - | 65 | - | 65 | MONTANA | - | - | - |
| | Tacubaya - Piru | - | 71 | - | 71 | MONTANA | - | - | - |
| | C.U. - Toloapan Capulín | - | - | 69 | 69 | MONTANA | - | - | - |
| | Juanacatlan - Pila | - | 15 | - | 15 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro C.U. - San Angel | - | 41 | - | 41 | PLANA | - | - | - |
| | San Angel - Conalep | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | San Angel - Carrasco | 15 | 15 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | El Yaqui - El Olivo | 16 | - | - | 16 | MONTANA | - | 5.0 | 5.0 |
| | El Yaqui - Santiago - Yancuitalpan | 10 | 10 | - | 20 | MONTANA | - | - | - |
| | Juanacatlán - Salazar | - | 15 | - | 15 | MONTANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

864



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Yaqui - Tepetongo | - | 6 | - | 6 | MONTANA | - | - | - |
| | Yaqui - Asfaltos | 13 | 13 | - | 26 | MONTANA | - | - | - |
| | Juanacatlán - Atlapulco | - | 15 | - | 15 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Juanacatlán - Valle de Potrero | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | El Yaqui - colonia Manzanastilla | - | - | - | 16 | MONTANA | - | - | - |
| | El Yaqui - Navidad - Vista Hermosa - Chamizal | - | - | - | 16 | MONTANA | - | - | - |
| | * Isidro Fabela - Metro C. U. | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | * San Angel - Isidro Fabela | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | * Metro Taxqueña - Valle de San Lorenzo | - | - | - | - | - | - | 12.5 | 12.2 |
| | * Metro San Antonio - col. Bonanza | - | - | - | - | - | - | 3.5 | 2.8 |
| | * San Angel - Chichicaspal | - | - | - | 16 | - | - | 12.0 | 12.4 |
| | * Metro Tacubaya - El Olivo Edo. Mex. | - | - | - | - | - | - | 10.3 | 9.5 |
| | * Metro Taxqueña - Jardines de San Lorenzo | - | - | - | - | - | - | 14.3 | 13.2 |
| | * Metro Juanacatlán - Huixquilucan | - | - | - | - | - | - | 20.0 | 21.0 |
| | * Metro Observatorio - Olivar del Conde | - | - | - | 16 | - | - | 4.1 | 4.0 |
| | * Metro Observatorio - Venta - Olivar del Conde | - | - | - | - | - | - | 5.7 | 5.4 |
| | * Metro Taxqueña - López Portillo | - | - | - | 16 | - | - | 11.5 | 10.5 |
| RUTA 77 | Metro Gómez Farias - Cárcel de Mujeres | - | - | - | - | PLANA | 59 | 19.3 | 19.5 |
| | Oasis - Ciudad Nezahualcóyotl | - | - | - | - | PLANA | - | 7.7 | 7.9 |
| | Paradero Santa Martha - Ciudad Nezahualcóyotl | - | - | - | - | PLANA | 20 | 4.7 | - |
| | Metro Aeropuerto - Paradero Santa Martha | - | - | - | 60 | PLANA | 65 | 15.1 | - |
| | Santa Martha - Benito Juárez | 17 | - | - | 17 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Santa Martha - Cárcel - Forestal - Reforma por Ote. 20 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Gómez Farias - Salado | - | - | - | - | - | - | 18.6 | 19.0 |
| RUTA 78 | Metro San Antonio Abad - Jesús Almazan | - | 100 | - | 100 | PLANA | 64 | 11.6 | 11.9 |
| | Metro Santa Anita - Primavera | 100 | - | - | 100 | PLANA | 58 | 8.7 | 11.0 |
| | Metro Tepalcatés | - | - | - | - | - | - | - | - |
| RUTA 79 | Salto del Agua - Villa Coapa | - | 160 | - | 160 | PLANA | - | 19.3 | 18.1 |
| RUTA 80 | Colonia Bonanza (Cuernito) - Metro Balderas - Metro Salto del Agua | - | 90 | - | 90 | MEDIA | 41 | 9.6 | - |
| | Unidad Belen - Metro Tacubaya - Metro Viaducto - colonia Alamos | - | - | - | - | MEDIA | 56 | 13.2 | - |
| | Colonia Bonanza (Cuernito) - Metro Villa de Cortez | - | - | - | - | MEDIA | 47 | 11.1 | - |
| | Metro Viaducto - Cuernito | - | 28 | - | 28 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Villa de Cortés - Cuernito | - | 52 | - | 52 | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Balderas - Metro Observatorio | - | - | - | - | - | - | 7.7 | 7.2 |
| | * Metro Portales - La Venta | - | - | - | - | - | - | 9.7 | 9.6 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

865

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | * Metro Balderas - Antigua Vía La Venta | - | - | - | - | | - | 9.8 | 9.1 |
| | * Metro Villa de Cortés - Calle 10 | - | - | - | - | | - | 9.1 | 9.1 |
| | * Antonio M. Martínez - Metro Villa de Cortés | - | - | - | - | | - | 8.9 | 9.3 |
| RUTA 81 | Metro Taxqueña - Milpa Alta | - | 65 | - | 65 | MONTANA | 142 | 28.0 | 26.5 |
| | Milpa Alta - San Pablo Oxtoteppec | - | 15 | - | 15 | MONTANA | 30 | 11.0 | 10.3 |
| | San Gregorio - Metro Taxqueña | - | 30 | - | 30 | MONTANA | - | - | - |
| | Puente de Urrutia - Tren Ligero | - | 15 | - | 15 | MONTANA | - | - | - |
| | * Xochimilco - Churubusco | - | - | - | - | | - | 15.1 | 14.9 |
| RUTA 82 | * Metro Gómez Farías - Chalco, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Metro Gómez Farías - Ixtapaluca, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Metro Gómez Farías - Texcoco, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Metro Gómez Farías - Chapingo, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Metro Gómez Farías - col. Ancón, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 11.0 | 11.0 |
| | * Metro San Lázaro - Chapingo, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 14.0 | 14.0 |
| | * Metro San Lázaro - Ixtapaluca, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 14.0 | 14.0 |
| | * Metro San Lázaro - Chalco, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 14.0 | 14.0 |
| | * Metro San Lázaro - col. Ancón, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 14.0 | 14.0 |
| | * Metro San Lázaro - Texcoco, Edo. Mex. | - | - | - | - | | - | 14.0 | 14.0 |
| | * Metro San Lázaro - Los Reyes | - | - | - | - | | - | 14.0 | 14.0 |
| RUTA 83 | San Lázaro - Antenas | - | 21 | - | 21 | PLANA | 55 | 11.2 | 11.2 |
| RUTA 84 | Metro Taxqueña - C.T.M. Culhuacán Secc. 8 y 9 | - | 33 | - | 33 | PLANA | 48 | 8.9 | 9.3 |
| | U.A.M Xochimilco - Metro Taxqueña | - | 38 | - | 38 | PLANA | 37 | 8.8 | - |
| | Metro Taxqueña - Infonavit Culhuacán Secc. 18 y 19 | - | 20 | - | 20 | PLANA | 30 | 6.0 | 5.5 |
| | Metro Taxqueña - C.T.M. Culhuacán Secc. 10 | - | 35 | - | 35 | PLANA | 50 | 10.2 | 9.9 |
| | Metro Taxqueña - U. Hab. Ignacio Chavez | - | - | - | 24 | PLANA | 50 | 9.8 | 9.9 |
| | Metro Taxqueña - Lomas Estrella | - | - | - | 24 | MEDIA | 49 | 10.1 | 9.0 |
| | Metro Taxqueña - Secretaría de Marina | - | 23 | - | 23 | PLANA | 17 | 9.5 | 9.5 |
| | * Metro Coyoacán - U. CTM | - | - | - | - | | - | 14.1 | 14.0 |
| | * Metro Zapata - Xochimilco | - | - | - | - | | - | 13.1 | 13.7 |
| | * Metro Taxqueña - col. J. López Portillo | - | - | - | - | | - | 11.8 | 11.1 |
| | * Xotepingo - Elvira Vargas | - | - | - | - | | - | 6.7 | 8.4 |
| RUTA 85 | Metro Zaragoza - Cuautla - Ozumba - Amecameca - Tlalmanalco | - | - | 115 | 115 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - Cárcel de Mujeres | - | - | - | 564 | PLANA | - | 10.5 | 10.5 |
| | Metro Candelaria - Cárcel de Mujeres | - | - | - | 564 | PLANA | - | 16.1 | 15.3 |
| | Metro Candelaria - Ozumba - Amecameca - Tlalmanalco - Chalco | - | - | 121 | 121 | MONTANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

866

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Candelaria - Ecatzingo | - | - | 37 | 37 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Cuautla (Vías) | - | - | - | 564 | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Chalco Paradero | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Ozumba | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Amecameca | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Tlalmanalco por Miraflores | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Tlalmanalco (Directo) | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Chalco (Centro) | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Cuautla Manantiales | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Ecatzingo | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Juchitepec | - | - | - | - | MONTANA | - | - | - |
| | * Central de Abastos - Cárcel de Mujeres | - | - | - | - | - | - | 16.0 | 15.4 |
| | * Candelaria - Tepito | - | - | - | - | - | - | 3.0 | 3.0 |
| | * Metro Candelaria - Central de Abastos | - | - | - | - | - | - | 13.0 | 14.0 |
| RUTA 86 | Tacubaya - Valencia por Querétaro con base lanzadera | - | 70 | - | 70 | PLANA | 118 | 27.5 | - |
| | Tacubaya - Valencia por Campeche | - | - | - | 27 | PLANA | 83 | 19.4 | - |
| | Metro Puebla - Unidad Habitacional La Valenciana, por Sur 20 | - | 20 | - | 20 | PLANA | 54 | 12.6 | - |
| | Metro Puebla - Metro Tepalcates por Sur 8 | - | 21 | - | 21 | PLANA | 36 | 8.4 | - |
| | Metro Puebla - Metro Tepalcates por Sur 20 | - | - | - | - | PLANA | 35 | 8.2 | - |
| | Metro Tacubaya - Metro Moctezuma - (cierre de Circuito) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tepalcates - Metro Hangares - (cierre de Circuito) | - | 20 | - | 20 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - Metro Tepalcates (ISSSTE) | - | 42 | - | 42 | PLANA | - | 18.9 | 21.4 |
| | Valenciana - Metro Puebla por Sur 28 | - | 21 | - | 21 | PLANA | - | - | - |
| | * Centro Médico - Nezahualcóyotl | - | - | - | - | - | - | 23.3 | 33.4 |
| | * Metro Xola - Tacubaya | - | - | - | - | - | - | 8.4 | 8.5 |
| | * Metro Chabacano - Nezahualcóyotl | - | - | - | - | - | - | 22.7 | 21.2 |
| | * Nezahualcóyotl - Tacubaya | - | - | - | - | - | - | 27.0 | 26.6 |
| RUTA 87 | Metro Taxqueña - Primavera | - | - | - | 9 | MEDIA | 44 | 10.3 | - |
| | Metro Taxqueña - Bosques del Pedregal | - | 77 | - | 77 | PLANA | 48 | 11.3 | - |
| | San Angel - Primavera | - | 25 | - | 25 | MEDIA | 13 | 3.0 | - |
| | San Angel - Reino Aventura | - | - | - | 9 | MEDIA | 16 | 3.8 | - |
| | San Angel - Lomas de Padierna | - | - | - | - | MEDIA | 51 | 12.0 | - |
| | Metro Taxqueña - Belvedere | - | 77 | - | 77 | MEDIA | 119 | 27.7 | - |
| | Metro Taxqueña - Reino Aventura | - | - | - | 9 | MONTANA | 55 | 13.0 | - |
| | San Angel - Bosques del Pedregal | - | 12 | - | 12 | MONTANA | 68 | 14.7 | 14.3 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

867

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Taxqueña - C. C. H. Sur | - | 25 | - | 25 | MEDIA | 58 | 13.6 | - |
| | Bosques del Pedregal - Copilco | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Taxqueña - Santa Teresa | - | 42 | - | 42 | MEDIA | - | - | - |
| | Copilco - Bosques del Pedregal Km. 8.5 | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Copilco - Primavera Verano Km. 5.5 | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |
| | Copilco - 2 de Octubre | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |
| | Copilco - Paraje Km. 6.5 | - | 25 | - | 25 | MONTANA | - | - | - |
| | San Angel - 2 de Octubre | - | 10 | - | 10 | MONTANA | - | - | - |
| | * Metro Taxqueña - Lomas | - | - | - | - | | - | 15.0 | 15.7 |
| RUTA 88 | Metro Balbuena - 506 - 508 | - | 38 | - | 38 | PLANA | 40 | 8.8 | 6.5 |
| | Xocongo - Providencia - San Felipe | - | 75 | - | 75 | PLANA | 65 | 15.2 | - |
| | Metro San Lázaro - San Agustín | - | 78 | - | 78 | PLANA | 61 | 14.4 | - |
| | Metro Aeropuerto - San Felipe Tamazula | - | 70 | - | 70 | PLANA | 62 | 14.6 | - |
| | Metro Aeropuerto - Casas Alemán - Esmeralda | - | 70 | - | 70 | PLANA | 56 | 9.8 | 9.7 |
| | Metro San Lázaro - Casas - San Felipe de Jesús | - | - | - | 54 | PLANA | 63 | 11.3 | 11.6 |
| | Metro San Lázaro - Granjas Díaz Ordaz | - | - | - | 54 | PLANA | 59 | 13.9 | - |
| | Meyerbeer - Reclusorio Norte - Guadalupe Chalma | - | 31 | - | 31 | MEDIA | 86 | 20.1 | - |
| | Metro Basílica - Acueducto de Guadalupe | - | 31 | - | 31 | PLANA | 39 | 7.4 | 6.0 |
| | La Raza - Reclusorio Norte - Cuauhtepc Barrio Alto | - | 55 | - | 55 | MEDIA | 82 | 15.0 | 15.0 |
| | Metro Revolución - Acueducto de Guadalupe | - | 80 | - | 80 | PLANA | 77 | 13.7 | 14.3 |
| | Providencia - Balbuena | - | 65 | - | 65 | PLANA | - | 10.3 | 10.4 |
| | Metro Balbuena - Valle de Aragón | - | 70 | - | 70 | PLANA | - | - | - |
| | Raza - Cuauhtepc Tokio | - | 100 | - | 100 | MEDIA | - | - | - |
| | Raza - Cuauhtepc Lomas | - | 100 | - | 100 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Balbuena - 414 | - | - | - | 54 | PLANA | - | 9.0 | 7.4 |
| | Metro Balbuena - Valle del Cerezo | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Piño Suárez - 506 - 508 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Danesa - Metro Balderas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Acueducto de Guadalupe - Metro Balderas | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Aeropuerto - Zapata - Gigante - Avenida Central | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Guadalupe Chalma por calle Chiapas | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - Guadalupe Chalma por calle Guerrero - colonia Luis Donaldo Colosio | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro San Lázaro - Valle 1a y 3a Santiago | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | 18 de Marzo - Unidad Tenayo | - | 31 | - | 31 | PLANA | - | - | - |
| | San Felipe - Valle de Guadalupe | - | 75 | - | 75 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

868

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|--|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | La Raza - San Andrés - Tlalnepantla | - | 100 | - | 100 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Basílica - Izcalli - Pirámides | - | 31 | - | 31 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Basílica - Santa Cecilia | - | 31 | - | 31 | MEDIA | - | - | - |
| | Cuauhtepc Tokio - San Andrés Atenco | - | 100 | - | 100 | MEDIA | - | - | - |
| | La Raza - Izcalli Pirámide | - | 100 | - | 100 | MEDIA | - | - | - |
| | Cuauhtepc Lomas - San Andrés Atenco | - | 100 | - | 100 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro La Raza - El Puerto Tlalnepantla | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Guadalupe Chalma - San Andrés Tlalnepantla | - | - | - | 54 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Basílica - Unidad Tenayo | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Aeropuerto - Zapata - Gigante - Avenida Central | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Aeropuerto - Chamizal - Valle de Aragón 3ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro San Lázaro - Valle de Guadalupe | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro San Lázaro - Valle de Guadalupe por Villa de Ayala y Valle | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Balbuena - Valle de Aragón 1ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Balbuena - Valle de Cerrato - Unidad Aragón 1ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pino Suárez - Valle de Aragón 1ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Guadalupe Chalma - Tlalnepantla - San Andrés - La Raza | - | - | - | - | MEDIA | - | 12.8 | 14.4 |
| | * Metro Aeropuerto - San Felipe de Jesús | - | - | - | - | - | - | 10.7 | 10.8 |
| | * Col. Providencia - Pino Suárez | - | - | - | - | - | - | 13.2 | 13.3 |
| | * Metro Pino Suárez - San Felipe de Jesús | - | - | - | - | - | - | 15.0 | 15.0 |
| RUTA 89 | Metro Observatorio - Tlalnepantla - La Loma | - | 25 | - | 25 | MEDIA | 52 | 12.3 | - |
| | Metro Observatorio - Quebrada - Vía Gustavo Baz | - | - | - | 14 | MEDIA | 53 | 25.8 | 25.3 |
| | Metro Observatorio - La Higuera | - | - | - | 21 | MEDIA | 52 | 25.4 | 25.6 |
| | Metro Rosario - Ciudad Labor | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Rosario - San Pedro | - | - | - | 10 | PLANA | - | - | - |
| | Observatorio - Margarita Maza de Juárez | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | 27.7 | 27.3 |
| | Metro Observatorio - San Pedro Atizapán | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - Lomas de Atizapán | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | 25.6 | 25.2 |
| | Metro Observatorio - Misa Monte María | - | 20 | - | 20 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - Tlalnepantla - San Andrés | - | - | - | 44 | MEDIA | - | 22.6 | 24.5 |
| | Metro Observatorio - Ciudad Labor - Tanques | - | - | - | 37 | MEDIA | - | 40.0 | 36.0 |
| | Metro Observatorio - Interlomas - Olivo | 10 | 20 | - | 30 | MEDIA | - | 8.0 | 8.0 |
| | Metro Observatorio - Lomas Lindas - Torres | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | 25.8 | 26.1 |
| | Metro Rosario - México Nuevo | - | - | - | 6 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Rosario - Lomas Lindas - Torres | - | - | - | 6 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

869

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Rosario - Lomas de Atizapán | - | - | - | 6 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Rosario - Misa Monte María | - | - | - | 6 | MEDIA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - San Pedro | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - México Nuevo | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - Ciudad Labor | - | 28 | - | 28 | MEDIA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - Lomas de Atizapán | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - Lomas Lindas - Torres | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - Misa Monte María | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | Mar Mediterráneo - La Higuera | - | 22 | - | 22 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - Arboledas - Margarita Maza de Juárez . | - | - | - | 32 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Rosario - La Higuera | - | - | - | 6 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Observatorio - Atizapán - México Nuevo | - | 25 | - | 25 | MEDIA | - | 10.0 | 10.0 |
| | * San Andrés - Metro Observatorio | - | - | - | - | - | - | 35.5 | 35.0 |
| | * Metro Observatorio - Unidad Militar | - | - | - | - | - | - | 33.0 | 32.0 |
| | * Tacuba - Lomas de Atizapán | - | - | - | - | - | - | 18.3 | 17.9 |
| | * Metro Tacuba - La Higuera | - | - | - | - | - | - | 20.3 | 17.7 |
| | * Tacuba - México Nuevo | - | - | - | - | - | - | 23.4 | 21.6 |
| | * Metro Tacuba - Cd. Labor | - | - | - | - | - | - | 21.5 | 24.6 |
| | * Tacuba - Lomas Linda | - | - | - | - | - | - | 21.0 | 20.0 |
| | * Metro Observatorio - Tlalnepantla por La Luna | - | - | - | - | - | - | 24.0 | 25.0 |
| | * Metro Tacuba - San Pedro | - | - | - | - | - | - | 26.6 | 24.5 |
| RUTA 90 | Merced - Santo Domingo | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | 24.6 | 24.0 |
| | * Metro Merced - Ajusto | - | - | - | 64 | - | - | 19.0 | 20.2 |
| RUTA 91 | Metro Taxqueña - Base Escuela por Bahamas | - | - | - | - | PLANA | - | 16.1 | - |
| | Metro Taxqueña - Reclusorio Río Minas | - | - | - | - | PLANA | 74 | 17.3 | - |
| | Metro Taxqueña - Santa María Tomatlán - E. Zuno - Cerro de la | - | - | - | - | MEDIA | 50 | 11.7 | - |
| | * Metro Balbuena - San Felipe | - | - | - | - | - | - | 13.1 | 8.9 |
| RUTA 93 | Xochimilco - San Pablo - Milpa Alta | - | 21 | - | 21 | MONTANA | 25 | 45.5 | 45.5 |
| | San Pablo - Glorieta de Vaqueritos | - | 5 | - | 5 | MONTANA | - | - | - |
| | * Xochimilco - Milpa Alta | - | - | - | - | - | - | 48.0 | 48.0 |
| RUTA 94 | Metro Taxqueña - Unidad Cananea | - | 45 | - | 45 | PLANA | 72 | 16.9 | - |
| | Metro Taxqueña - Tláhuac | 30 | 30 | - | 60 | PLANA | 139 | 22.0 | 22.2 |
| | Metro Taxqueña - Hospital Adolfo López Mateos | - | 45 | - | 45 | PLANA | 30 | 6.9 | - |
| | Metro Taxqueña - La Conchita | - | 30 | - | 30 | PLANA | 100 | 23.4 | - |
| | La Conchita - Hospital López Mateos | - | - | - | - | PLANA | 137 | 32.1 | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

870



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|---|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Taxqueña - Ramal | - | 22 | - | 22 | | - | - | - |
| RUTA 95 | Metro C. U. - Canal Nacional | 200 | - | - | 200 | PLANA | 67 | 15.6 | - |
| | Metro C. U. - Sauzales | - | - | - | 56 | PLANA | 62 | 14.6 | - |
| | Metro C. U. - Paradero Estadio Azteca | 200 | - | - | 200 | PLANA | 33 | 17.8 | - |
| | Metro C. U. - colonia Los Girasoles por Papanitzin y Sauzales | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro C. U. - Huipilco | - | - | - | - | | - | 6.5 | 8.0 |
| | * Metro C. U. - Cafetales | - | - | - | - | | - | 13.1 | 14.1 |
| | * Metro C. U. - Cuernavaca | - | - | - | - | | - | 12.4 | 11.3 |
| RUTA 96 | * Balbuena - San Felipe | - | - | - | - | | - | 13.1 | 8.9 |
| | * Metro Balbuena - col. Providencia | - | - | - | 27 | | - | 11.4 | 9.2 |
| RUTA 97 | Metro Viaducto - Ramos Millán | 50 | - | - | 50 | PLANA | 28 | 6.0 | 5.3 |
| | Metro Viaducto - Juventino Rosas | - | - | - | - | PLANA | - | 5.3 | 4.3 |
| | * Oriente 116 - Metro Viaducto | - | - | - | - | | - | 6.6 | 5.0 |
| RUTA 98 | Toreo de Cuatro Caminos - Cuernavaca | - | - | - | 110 | PLANA | 176 | 33.0 | 33.2 |
| | Metro Tacubaya - Cuernavaca | - | - | - | 120 | PLANA | 50 | 26.0 | 26.0 |
| | Canal de Garay - Toreo de Cuatro Caminos (Estado de México) | - | 368 | - | 368 | PLANA | 23 | 5.4 | - |
| | Tacubaya - Arboledas | - | 38 | - | 38 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Tacubaya - Margarita Maza de Juárez - Tec. de Monterrey | - | - | - | - | PLANA | - | 11.3 | - |
| RUTA 99 | Metro Popotla - San Pedro | - | 38 | - | 38 | PLANA | 49 | - | - |
| | Metro Cuicuilhuac - San Pedro Xalpa | - | - | - | 42 | PLANA | 45 | 6.4 | 6.5 |
| | Mar Mediterraneo - Reyes Iztacala | - | - | - | 42 | PLANA | - | 12.0 | 12.5 |
| | Metro Cuicuilhuac - San Pedro Xalpa por Morelos | - | - | - | 41 | PLANA | 46 | 10.8 | - |
| | Tacuba - Lomas de Cartagena | - | 24 | - | 24 | MEDIA | - | - | - |
| | Metro Hidalgo - Camarones | - | 40 | - | 40 | PLANA | - | - | - |
| | Revolución - Toreo de Cuatro Caminos | 2 | 90 | - | 92 | PLANA | - | 8.3 | 8.3 |
| | Toreo - Revolución - Alameda | - | 64 | - | 64 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Cuicuilhuac - Echegaray | - | 37 | - | 37 | PLANA | - | 9.0 | 9.0 |
| | Metro Cuicuilhuac - Lomas Verdes | - | 32 | - | 32 | PLANA | - | 12.6 | 13.8 |
| Metro Tacuba - Parque Via - Ciudad Labor - Tequex | - | 40 | - | 40 | MEDIA | - | - | - | |
| Tacuba - Izcalli del Valle | - | 24 | - | 24 | MEDIA | - | - | - | |
| Metro Tacuba - Buenavista | - | 17 | - | 17 | PLANA | - | - | - | |
| Metro Popotla - A. Bonfil - Tepalcapa | - | 38 | - | 38 | PLANA | - | 8.0 | 8.2 | |
| Toreo - Camarones (Cierre de Circuito) | - | 64 | - | 64 | PLANA | - | - | - | |
| Alameda - Los Reyes Iztacala | - | - | - | - | PLANA | - | - | - | |
| Metro Tacuba - Lomas de Cartagena | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

871

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|-----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Metro Popotla - Villa Nicolás de Romero | - | - | - | - | MEDIA | - | - | - |
| | * Metro Tacuba - Cd. Labor | - | - | - | - | | - | 7.7 | 6.6 |
| RUTA 100 | Xochimilco - San Pablo | - | 53 | - | 53 | MONTANA | - | - | - |
| | Milpa Alta - San Pablo | - | 10 | - | 10 | MONTANA | - | - | - |
| | Xochimilco - Capulín | - | 3 | - | 3 | MONTANA | - | - | - |
| | San Pablo Milpa Alta - San Pablo Xochimilco | 1 | 40 | - | 41 | MONTANA | - | - | - |
| | San Pablo - Carmen | 3 | - | - | 3 | MONTANA | - | - | - |
| | San Pablo - El Tanque | 3 | - | - | 3 | MONTANA | - | - | - |
| | * Metro Tlatelolco - U. Aragón | - | - | - | - | | - | 9.0 | 9.3 |
| | * Col. Romero Rubio - Metro Tlatelolco | - | - | - | - | | - | 5.4 | 8.3 |
| | * Metro Aragón - Tlatelolco | - | - | - | - | | - | 6.8 | 8.0 |
| RUTA 101 | Metro Santa Anita - Ramos Millán | - | - | - | 14 | PLANA | 30 | - | - |
| | Gabriel Ramos Millán - Metro Viaducto | 50 | 4 | - | 54 | PLANA | 28 | 5.3 | 5.3 |
| | Colonia Gabriel Ramos Millán - Metro Viaducto (por Santa Anita) | 40 | - | - | 40 | PLANA | - | 6.5 | - |
| | Metro Viaducto por Oriente 106 y Oriente 100 Ramos Millán | - | - | - | 12 | PLANA | - | 8.5 | - |
| | Sur 159 - Plaza Comercial Tezontle | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Ramos Millán por Oriente 106 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Ramos Millán por Oriente 112 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Ramos Millán hasta Tezontle | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Santa Anita por Oriente 106 | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Juventino Rosas por Tezontle | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Oriente 106 - Metro Coyuya | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Viaducto - Juventino Rosas | 12 | - | 12 | - | PLANA | - | - | - |
| | * Col. Zapata Vela - Metro Viaducto | - | - | - | - | | - | 6.5 | 6.5 |
| RUTA 102 | Metro Pantitlán - Peñón - 4ª Sección - Loba (Estado de México) | - | - | - | 24 | PLANA | 23 | 5.5 | - |
| | Metro Zaragoza - Loba 1ª Sección (Estado de México) | - | - | - | 24 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Santa Elena - Conalep - (Estado de México) | - | 24 | - | 24 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Embarcadero (Estado de México) | - | - | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Zaragoza - colonia El Castillo (Estado de México) | - | - | - | 24 | PLANA | - | 19.8 | 20.3 |
| | Metro Pantitlán - Pescadores - Arenal (Estado de México) | - | 29 | - | 29 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Ahuítlapilco (Estado de México) | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Liantas Tepalcates | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Pantitlán - Patos - Loba 4ª Sección | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Zaragoza - Patos Bachilleres | - | - | - | - | | - | 23.5 | 23.2 |
| RUTA 103 | Doctor Andrade - Cafetales | - | - | - | 131 | PLANA | 94 | 21.9 | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

872



ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|----------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Salto del Agua - Sauzales Paradero Canal Cuemanco | - | 47 | - | 47 | PLANA | - | - | - |
| | Salto del Agua - Cuemanco | - | 45 | - | 45 | PLANA | - | - | - |
| | * Metro Salto del Agua - Alfalfares | - | - | - | - | | - | 22.0 | 21.5 |
| RUTA 104 | Valentin Gómez Farías - Chapingo | - | - | - | 211 | PLANA | - | 33.1 | 32.8 |
| | Metro Aeropuerto - San Vicente Chicoloapan | - | 100 | - | 100 | PLANA | 75 | 17.4 | - |
| | Nacional - Ixtapaluca | 25 | - | - | 25 | PLANA | 90 | 21.1 | - |
| | Candelaria - Chalco | - | - | - | - | MEDIA | - | 36.3 | 35.9 |
| | Candelaria - Chapingo | - | 30 | - | 30 | MEDIA | - | - | - |
| | Candelaria - Santa Rosa | - | 33 | - | 33 | | - | - | - |
| | Calle Limón - Lomas de San Isidro | - | 32 | - | 32 | | - | - | - |
| | Candelaria Valle de Xico | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Calle Limón - San Vicente | - | 35 | - | 35 | | - | - | - |
| | Aeropuerto - Valle de Xico | - | 30 | - | 30 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Gómez Farías - Santa Rosa | - | - | - | - | | - | - | - |
| | Metro San Lázaro - Escuela por Calle 9 | - | - | - | - | | - | - | - |
| | Metro San Lázaro - Reyes Barco | - | - | - | - | PLANA | - | - | - |
| | Metro Merced (Limón) - Lomas San Isidro | - | - | - | - | | - | - | - |
| | Metro Candelaria - Santa Rosa | - | - | - | - | | - | - | - |
| | * Metro Gómez Farías - Reyes Escuela | - | - | - | 211 | | - | 15.3 | 15.3 |
| | * Metro Gómez Farías - Reyes Barco | - | - | - | 211 | | - | 15.7 | 15.6 |
| | * Metro Gómez Farías - Ixtapaluca | - | - | - | 211 | | - | 26.2 | 26.7 |
| | * Valle de Chalco - Tepito | - | - | - | - | | - | 28.0 | 28.0 |
| | * Metro San Lázaro - Texcoco | - | - | - | - | | - | 35.0 | 35.7 |
| | * Chapingo - Chiconcuac | - | - | - | - | | - | 8.6 | 8.8 |
| | * Metro Aeropuerto - Chimalhuacán | - | - | - | - | | - | 27.9 | 28.0 |
| RUTA 105 | * Metro Aeropuerto - Chapingo | - | - | - | - | | - | 36.2 | 40.9 |
| | * Metro Aeropuerto - Chalco | - | - | - | - | | - | 29.2 | 34.6 |
| | * San Vicente Chicoloapan - Metro Aeropuerto | - | - | - | - | | - | 13.0 | 13.0 |
| RUTA 106 | Normal - Granjas | - | - | - | 43 | PLANA | 63 | 14.7 | - |
| | Azcapotzalco - Metro Politécnico | - | - | - | 43 | PLANA | 48 | 12.8 | 15.3 |
| | Metro Normal - Unidad El Rosario | - | - | - | 43 | PLANA | 46 | 10.7 | - |
| | Metro Normal - Ex Hacienda de Enmedio | - | - | - | 43 | PLANA | 46 | 9.4 | 9.9 |
| | Metro Normal - Nte. 45 Tlatilco | - | - | - | 43 | PLANA | 55 | 12.8 | - |
| | Plan de San Luis - Ex Hacienda | - | 28 | - | 28 | PLANA | - | - | - |
| | Metro Normal - Unidad el Rosario | - | 18 | - | 18 | PLANA | - | - | - |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

873

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 16

Empresas, Rutas y Ramales del Servicio Público de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal 1993 - 2000

| RUTA | RAMALES | PARQUE VEHICULAR | | | | TIPO DE RUTA | TIEM. DE RECORRIDO (MINUTOS) | DISTANCIA EN KM | |
|-----------------|---|------------------|-------|------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|--------|
| | | Vag. | Micro | Aut. | Total | | | IDA | VUELTA |
| | Normal - Vallejo | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | 16.0 | 13.2 |
| | Azcapotzalco - Politécnico | - | 25 | - | 25 | PLANA | - | - | - |
| | * Lauro Aguirre - Tlatilco | - | - | - | - | - | - | 10.5 | 10.6 |
| | * Lauro Aguirre - U. El Rosario | - | - | - | - | - | - | 10.4 | 11.0 |
| RUTA 107 | * Col. Aviación Civil - Cárcel de Mujeres | - | - | - | - | - | - | 12.0 | 12.5 |
| | * Col. Aviación Civil - Insurgentes | - | - | - | - | - | - | 9.2 | 9.8 |
| | * Col. Aviación Civil Chapingo | - | - | - | - | - | - | 13.0 | 13.0 |
| RUTA 108 | Penitenciaria - Villa Coapa | - | 73 | - | 73 | - | - | - | - |
| | Penitenciaria - Periférico | - | 80 | - | 80 | - | - | - | - |
| | Penitenciaria - Fovissste | - | 30 | - | 30 | - | - | - | - |
| | Penitenciaria - Secc. 8-9 | - | 16 | - | 16 | - | - | - | - |
| | U.A.M. - FOVISSSTE | - | 80 | - | 80 | - | - | - | - |
| | * Metro San Lázaro - La Virgen | - | - | - | 21 | - | - | 13.2 | 13.2 |
| | * Metro San Lázaro - Metropolitana | - | - | - | - | - | - | 18.5 | 18.4 |
| | * Metro San Lázaro - Sección 7, 8 y 9 | - | - | - | 21 | - | - | 16.2 | 21.9 |
| | * Metro San Lázaro - Anillo Periférico | - | - | - | 21 | - | - | 16.9 | 16.9 |
| | * Metro San Lázaro - STUNAM | - | - | - | - | - | - | 15.5 | 15.6 |
| | * Metro San Lázaro - Periférico Villa Coapa | - | - | - | - | - | - | 19.5 | 19.5 |
| | * Metro Viaducto - Granjas México | - | - | - | 21 | - | - | 4.5 | 4.2 |
| | * Metro Viaducto - Infonavit Iztacalco | - | - | - | - | - | - | 5.4 | 5.4 |
| | * Ganaderos - Metro Tlatelolco | - | - | - | - | - | - | 14.9 | 16.0 |
| RUTA 109 | * Metro Salto del Agua - Villa Coapa | - | - | - | 80 | - | - | 19.0 | 17.0 |

- Fuentes: - Dirección General de Transporte, Dirección Técnica y de Fomento al Transporte, Distrito Federal, *Catálogo de Rutas y Ramales General*, 2000, mimeo.
 - Coordinación General de Transporte, Dirección General de Autotransporte Urbano, *Libro de Kilometrajes por Ramal y Rutas de Taxis Colectivos del Distrito Federal, México*, Distrito Federal, 1993, mimeo.
 - Dirección General de Autotransporte Urbano, *Sistema Cartográfico Iurban Sae 96*, Distrito Federal, Programa de cómputo.
 * Rutas y Ramales en operación en 1993.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 17

Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo del Distrito Federal con penetración al Estado de México 1993.

| Ruta | Origen - Destino | Total de Unidades | Longitud de Penetración | | | Viaje/ Persona/ Día | Autorización | |
|--|---|--------------------------------------|-------------------------|--------------|-------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| | | | D. F. | Edo. de Mex. | Total | | | |
| RUTA 1 | Metro Pantitlán - Neza Caminante | 43 | 3.6 | 1.2 | 4.8 | 3,455 | 07 de enero de 1987 | |
| | Central de Abasto - Estadio Neza | 43 | | 18.0 | | 3,708 | 07 de enero de 1987 | |
| | Metro San Lázaro - Estadio Neza | 43 | | 8.1 | | 3,853 | 07 de enero de 1987 | |
| RUTA 2 | Chapultepec - Tecamachaico | 25 | 12.5 | 1.5 | 14.0 | 7,236 | 17 de octubre de 1987 | |
| | Insurgentes - Valle Dorado (por Ejército Nacional) | 70 | 7.5 | 12.0 | 19.5 | 1,450 | 17 de octubre de 1986 | |
| | Insurgentes - Valle Dorado (por Reforma) | 70 | 8.0 | 12.0 | 20.0 | 1,536 | 17 de octubre de 1986 | |
| | Plaza México - Cuatro Caminos | 30 | | 1.0 | | 874 | 17 de octubre de 1986 | |
| | Metro Chapultepec - Ciudad Satélite | 50 | 9.8 | 6.3 | 16.1 | 15,918 | 17 de octubre de 1986 | |
| | Chapultepec - Satélite (por Av. Constituyentes) | 102 | | 6.3 | | 15,918 | 17 de octubre de 1986 | |
| RUTA 3 | Metro Oceanía - col. El Sol | 21 | 6.5 | 1.5 | 8.0 | 1,712 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Nueva Aragón | 65 | 4.7 | 7.8 | 12.5 | 2,396 | 21 de enero de 1987 | |
| | Tepito - Tlalnepantla (por Vallejo) | 25 | 12.7 | 1.3 | 14.0 | 1,934 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro La Raza - Iztacala - Calle 26 (por Eje Central) | 15 | 8.5 | 1.5 | 10.0 | 1,934 | 21 de agosto de 1987 | |
| | Metro La Raza - Iztacala (por Godar) | 12 | 6.5 | 1.5 | 8.0 | 1,934 | 21 de agosto de 1987 | |
| | Metro La Raza - Tlalnepantla (por Vallejo) | 16 | 6.7 | 1.3 | 8.0 | 1,060 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro La Raza - La Joya | 25 | | 1.2 | | 1522 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Valle de Aragón 1° Secc. | 35 | 4.7 | 5.5 | 10.2 | 3,164 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Valle de Aragón 3° Secc. | 35 | 4.7 | 4.3 | 9.0 | 2,261 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Tlatelolco - Tlalnepantla | 25 | | 3.0 | | 1,144 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro La Raza - Iztacala - Calle 26 | 11 | 6.5 | 1.5 | 8.0 | 1,934 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - 1°, 2° y 3° Secc. de Sagitario | 31 | | 2.3 | 7.0 | 3,164 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Jardines de Morelos | 18 | | 10.0 | | 2,982 | 21 de enero de 1987 | |
| | Tlatelolco - La Joya | 22 | | 1.2 | | 1,144 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Ciudad Azteca | 35 | | 10.0 | | 2,396 | 21 de enero de 1987 | |
| | Oceanía - Cuicláhuac - Ciudad Lago | 20 | | 6.0 | | 2,002 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Cuchilla - Ciudad Lago Bosques | 23 | 7.1 | 2.6 | 9.7 | 2,426 | 21 de enero de 1987 | |
| | Metro Moctezuma - Unidad Plaza Aragón | 17 | 2.9 | 7.0 | 9.9 | 1,098 | 21 de enero de 1987 | |
| | RUTA 4 | Metro Observatorio - Col. Navidad | 39 | 13.9 | 1.2 | 15.1 | 2,838 | 05 de enero de 1987 |
| | RUTA 9 | Merced - Perla - Esperanza - Palacio | 34 | | 7.5 | | 1,314 | 18 de marzo de 1987 |
| Metro Zaragoza - 3° Secc. Metropolitana | | 72 | 11.2 | 1.2 | 12.4 | 6,058 | 18 de marzo de 1987 | |
| Metro Zaragoza - Maravillas - Chimalhuacán | | 21 | 3.1 | 2.7 | 5.8 | 3,742 | 18 de marzo de 1987 | |
| | Metro Zaragoza - Romero Virgenes (por Av. México) | 20 | 2.8 | 6.0 | 8.8 | 6,058 | 18 de marzo de 1987 | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

875

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 17

Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo del Distrito Federal con penetración al Estado de México 1993.

| Ruta | Origen - Destino | Total de Unidades | Longitud de Penetración | | | Viaje/ Persona/ Día | Autorización |
|----------------|---|-------------------|-------------------------|--------------|-------|---------------------|-------------------------|
| | | | D. F. | Edo. de Mex. | Total | | |
| | Metro Pantitlán - Pirules | 21 | | 3.6 | | 3,682 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Pantitlán - Esperanza Izcalli | 21 | | 8.2 | | 5,810 | 18 de marzo de 1987 |
| | Cárcel de Mujeres - Flores Reforma | 21 | 1.6 | 2.2 | 3.8 | 4,896 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Pantitlán - Perla Reforma | 21 | | 6.9 | | 8,666 | 18 de marzo de 1987 |
| | Merced - La Aurora | 34 | | 8.7 | | 5,260 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Av. Vicente Villada | 21 | | 3.3 | | 1,498 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Romero Virgenes (por Av. Neza) | 21 | | 3.6 | | 4,376 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Esperanza - Izcalli | 71 | 8.8 | 5.0 | 13.8 | 5,862 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Pino Suárez - Perla Reforma | 20 | 11.9 | 6.9 | 18.8 | 4,450 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Aeropuerto - Perla Reforma | 21 | | 7.8 | | 4,990 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - col. Perla - Ciudad Neza | 21 | 8.0 | 4.0 | 12.0 | 4,990 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - col. Reforma - Ciudad Neza | 21 | 11.4 | 2.6 | 14.0 | 6,458 | 18 de marzo de 1987 |
| | Metro Pino Suárez - Esperanza Izcalli | 20 | 9.3 | 4.5 | 13.8 | 4,450 | 18 de marzo de 1987 |
| | Cárcel de Mujeres - Loma Bonita | 21 | 1.2 | 2.2 | 3.4 | 3,810 | 18 de marzo de 1987 |
| | Cárcel de Mujeres - Esperanza | 21 | | 3.3 | 14.2 | 4,896 | 18 de marzo de 1987 |
| RUTA 11 | Central de Abastos - Bordo de Xochiaca | 14 | 10.7 | 3.5 | 14.2 | 1,360 | 21 de noviembre de |
| RUTA 17 | Metro Tacuba - Lomas de Sotelo Country | 17 | | 1.2 | | 4,001 | 04 de diciembre de 1987 |
| | Metro Tacuba - Satélite - Vista Hermosa | 16 | 1.1 | 9.0 | 10.1 | 2,212 | 04 de diciembre de 1987 |
| | Metro Tacuba - Los Remedios | 16 | 5.6 | 3.6 | 9.2 | 2,916 | 04 de diciembre de 1987 |
| | Metro Tacuba - Caseta de Policía N° 12 | 16 | 5.8 | 5.2 | 11.0 | 1,608 | 04 de diciembre de 1987 |
| | Tacuba - Satélite - Arboledas | 16 | 2.1 | 14.4 | 16.5 | 2,212 | 04 de diciembre de 1987 |
| | Metro Tacuba - Rosario Tlalnepantla | 16 | 5.8 | 4.5 | 10.3 | 1,608 | 04 de diciembre de 1987 |
| RUTA 18 | Metro Basílica - Valle de Guadalupe | 40 | 8.5 | 3.5 | 12.0 | 2,708 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Indios Verdes - Cd. Azteca | 52 | | 6.0 | | 2,918 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Tlatelolco - Altavila Edo. de México | 52 | 9.7 | 1.2 | 10.9 | 2,046 | 10 de abril de 1987 |
| | San Felipe - Industrial Vallejo | 89 | 12.7 | 1.0 | 13.7 | 10,824 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Indios Verdes - San Agustín | 53 | | 65.0 | | 5,228 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Basílica - Hotel Ecatepec | 35 | | 4.8 | | 4,042 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Indios Verdes - La Presa | 40 | 7.7 | 1.0 | 8.7 | 8,228 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Basílica - La Presa | 40 | 5.8 | 1.2 | 7.0 | 8,228 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Tlatelolco - Cd. Azteca | 50 | | 9.7 | | 2,046 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Basílica - Ruta 1 | 167 | | 1.0 | | 2,708 | 10 de abril de 1987 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

876



ANEXO N° 17

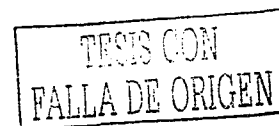
Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo del Distrito Federal con penetración al Estado de México 1993.

| Ruta | Origen - Destino | Total de Unidades | Longitud de Penetración | | | Viaje/ Persona/ Día | Autorización |
|----------------|---|-------------------|-------------------------|--------------|-------|---------------------|-------------------------|
| | | | D. F. | Edo. de Mex. | Total | | |
| | Metro Basílica - Maravillas | 147 | | 7.2 | | 1,358 | 10 de abril de 1987 |
| | Metro Basílica - San Agustín | 50 | 7.6 | 6.9 | 14.5 | 10,824 | 10 de abril de 1987 |
| RUTA 22 | Col. Pantillán - Central de Abasto - col. El Sol | 40 | | 4.8 | | 4,690 | 11 de mayo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Calle 7 y 8 | 13 | | 4.5 | | 4858 | 11 de mayo de 1987 |
| RUTA 23 | Metro Rosario - Boulevard Cervantes de Saavedra | 50 | | 1.0 | | 5,460 | 28 de octubre de 1986 |
| | Calzada de las Armas - Bachilleres | 53 | | 1.0 | | 7,004 | 28 de octubre de 1986 |
| RUTA 27 | Central de Abasto - Esperanza Palacio | 39 | | 9.9 | | 3,382 | 19 de diciembre de 1986 |
| | Metro Etiopía - La Perla | 39 | | 7.8 | | 8,518 | 19 de diciembre de 1986 |
| | Central de Abasto - Perla Reforma | 39 | | 8.1 | | 8,320 | 19 de diciembre de 1986 |
| RUTA 28 | Metro Rosario - Boulevard Cervantes de Saavedra | 25 | | 1.0 | | 7,252 | 21 de julio de 1986 |
| | Metro Legaria - Campo Militar N° 1 Puerta 8 | 30 | | 9.0 | | 6,716 | 21 de julio de 1986 |
| | Metro San Cosme - Suburbia Toreo | 100 | 11.2 | 0.6 | 11.8 | 7,252 | 21 de julio de 1986 |
| | Metro Cuatro Caminos - Metro Gómez Farías | 20 | 22.6 | 0.6 | 23.2 | 2,272 | 21 de julio de 1986 |
| | Legaria Defensa - Tecamachalco | 89 | | 2.5 | | 13,184 | 21 de julio de 1986 |
| | Legaria - Defensa - La Marina - Tecamachalco Pta. 3 y 8 | 89 | | 2.7 | | 5,122 | 28 de octubre de 1987 |
| RUTA 30 | Tulyehualco - Ayotzingo | 46 | 7.8 | 3.3 | 10.9 | 2,224 | 12 de diciembre de 1986 |
| | Tlalenco - Chalco | 46 | | 3.1 | | 674 | 12 de diciembre de 1986 |
| | Tulyehualco - Chalco - Mixquic | 46 | 14.0 | 3.0 | 17.0 | 1,940 | 12 de diciembre de 1986 |
| RUTA 31 | Metro San Antonio Abad - López Mateos | 36 | 15.1 | 2.0 | 17.1 | 3,682 | 14 de abril de 1987 |
| | Metro San Antonio Abad - Estadio - Cuarta Avenida | 36 | | 3.5 | | 2,890 | 14 de abril de 1987 |
| | Metro Xola - Villada | 36 | | 5.0 | | 1,432 | 14 de abril de 1987 |
| | Metro Xola - Sor Juana Inés de la Cruz | 36 | | 4.0 | | 4,450 | 14 de abril de 1987 |
| | Metro Xola - Romero Virgencitas | 30 | | 4.0 | | 6,058 | 14 de abril de 1987 |
| | Central de Abasto - Toreo - Reforma | 37 | | 3.0 | | 5,810 | 14 de abril de 1987 |
| | Central de Abasto - Esperanza Palacio | 36 | 7.0 | 6.9 | 13.9 | 5,810 | 14 de abril de 1987 |
| RUTA 50 | Tulyehualco - Tezompa | 20 | 8.5 | 3.0 | 11.5 | 2,138 | 15 de diciembre de 1986 |
| RUTA 51 | Cárcel de Mujeres - Tlalenco | 17 | | 6.0 | | 2,208 | 19 de enero de 1987 |
| | Tláhuac - Xico | 15 | | 5.4 | | 4,442 | 19 de enero de 1987 |
| RUTA 58 | Metro Santa Anita - Vergel de Guadalupe | 50 | | 8.0 | | 1,520 | 12 de diciembre de 1986 |
| RUTA 62 | Tulyehualco - Clínica 25 | 30 | 20.2 | 6.0 | 26.2 | | 23 de enero de 1987 |
| | Zaragoza - Tlalenco | 30 | 18.2 | 6.5 | 24.7 | 1,190 | 23 de enero de 1987 |
| RUTA 64 | La Villa - La Presa | 46 | 4.8 | 2.0 | 6.8 | 8,228 | 31 de octubre de 1986 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

877



ANEXO N° 17

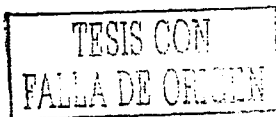
Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo del Distrito Federal con penetración al Estado de México 1993.

| Ruta | Origen - Destino | Total de Unidades | Longitud de Penetración | | | Viaje/ Persona/ Día | Autorización |
|----------------|--|-------------------|-------------------------|--------------|-------|---------------------|-----------------------|
| | | | D. F. | Edo. de Mex. | Total | | |
| | Metro Indios Verdes - Caracoles | 27 | 3.5 | 5.4 | 8.9 | 2,046 | 31 de octubre de 1986 |
| | La Villa - San Juanico | 45 | | 1.7 | | 8,228 | 31 de octubre de 1986 |
| | Metro Indios Verdes - La Presa | 20 | 3.5 | 2.0 | 5.5 | 8,228 | 31 de octubre de 1986 |
| | Metro Indios Verdes - San Juanico | 17 | 4.3 | 1.5 | 5.8 | 6,976 | 31 de octubre de 1986 |
| RUTA 68 | Metro Indios Verdes - Parque R. Coacalco | 16 | | 18.3 | | 3,456 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro Indios Verdes - San Rafael | 17 | 12.4 | 13.8 | 26.2 | 2,587 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro Indios Verdes - Villa de las Flores | 17 | | 20.6 | | 3,456 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro La Paz - José Morelos | 16 | | 14.1 | | 2,587 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro La Raza - Villa de las Flores | 16 | | 20.0* | | 3,456 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro Indios Verdes - Izcalli - San Pablo | 16 | | 14.1 | | 1,517 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro Indios Verdes - Fuentes del Valle | 17 | 8.9 | 19.7 | 28.6 | 1,680 | 02 de marzo de 1988 |
| | Metro Indios Verdes - Jaltenco | 17 | | 25.2 | | 2,587 | 02 de marzo de 1988 |
| RUTA 74 | Metro Gómez Farías - Valle de Ayotla | 09 | | 3.9 | | 1,230 | 05 de noviembre de |
| RUTA 76 | El Yaqui - Santiago Yancuittapan | 26 | | 1.2 | | 2,366 | 27 de enero de 1986 |
| | El Yaqui - col. El Olivo | 26 | 4.0 | 1.0 | 5.0 | * 450 | 27 de enero de 1986 |
| RUTA 77 | Oasis - Cd. Nezahualcóyotl | 25 | 5.0 | 2.7 | 7.7 | 3,875 | 16 de marzo de 1987 |
| RUTA 85 | Metro Candelaria - Amecameca | 40 | | 40.0 | | 5,992 | 19 de Abril de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Amecameca | 40 | | 40.0 | | 3,565 | 19 de Abril de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Cuautla | 40 | | 87.0 | | 4,570 | 19 de Abril de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Chalco | 40 | | 22.0 | | 7,234 | 19 de Abril de 1987 |
| | Metro Candelaria - Cuautla | 40 | | 87.0 | | 8,567 | 19 de Abril de 1987 |
| | Metro Candelaria - Chalco | 40 | | 22.0 | | 3,575 | 19 de Abril de 1987 |
| RUTA 86 | Tacubaya - Nezahualcóyotl (por Campeche) | 40 | 22.6 | 4.0 | 26.6 | 2,094 | 01 de junio de 1988 |
| | Tacubaya - Nezahualcóyotl (por Av. del Taller) | 50 | 23.0 | 4.0 | 27.0 | 5,846 | 01 de junio de 1988 |
| | Metro Centro Médico - Nezahualcóyotl | 40 | 21.0 | 2.3 | 23.3 | 1,450 | 19 de abril de 1987 |
| | Tacubaya - Nezahualcóyotl (por Querétaro) | 40 | 23.5 | 4.0 | 27.5 | 2,948 | 19 de abril de 1987 |
| RUTA 88 | Metro Aeropuerto - San Felipe - Tamazula | 67 | 14.1 | 0.5 | 14.6 | 1,620 | 25 de noviembre de |
| | Metro San Lázaro - Granjas - Díaz Ordaz - V. de Gpe. | 26 | 11.9 | 2.0 | 13.9 | 1,800 | 27 de enero de 1986 |
| | Basilica - Izcalli Pirámides | 17 | | 1.5 | | 1,070 | 27 de enero de 1986 |
| | Metro La Raza - San Andrés - Tlalnepantla | 26 | | 1.7 | | 4,636 | 25 de noviembre de |
| | Metro Basilica - Santa Cecilia | 26 | | 1.0 | | 3,342 | 27 de enero de 1986 |
| | Metro San Lázaro - San Agustín | 26 | 11.4 | 3.0 | 14.4 | 5,420 | 25 de noviembre de |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

878



ANEXO N° 17

Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo del Distrito Federal con penetración al Estado de México 1993.

| Ruta | Origen - Destino | Total de Unidades | Longitud de Penetración | | | Viaje/ Persona/ Día | Autorización |
|--|---|-------------------|-------------------------|--------------|-------|---------------------|-----------------------|
| | | | D. F. | Edo. de Mex. | Total | | |
| RUTA 89 | Metro Observatorio - Lomas de Atizapán | 28 | 11.2 | 14.4 | 25.6 | 1,536 | 06 de enero de 1987 |
| | Metro Observatorio - Unidad Militar - Ford | 10 | 27.0 | 6.0 | 33.0 | * 582 | 06 de enero de 1988 |
| | Metro Observatorio - Cd. Labor - Tequex | 28 | 20.8 | 19.2 | 40.0 | 1,476 | 06 de enero de 1988 |
| | Mar Mediterráneo - Villa de la Hacienda | 28 | | 7.8 | | 1,476 | 06 de enero de 1988 |
| | Mar Mediterráneo - Cd. Labor | 29 | | 17.5 | | 4,172 | 06 de enero de 1988 |
| | Metro Observatorio - Atizapán - México Nuevo | 20 | | 14.8 | | 1,608 | 13 de nov. de 1986 |
| | Mar Mediterráneo - Lomas de Atizapán | 20 | | 10.0 | | 2,914 | 13 de nov. de 1986 |
| | Mar Mediterráneo - México Nuevo | 27 | | 9.2 | | 2,010 | 13 de nov. de 1986 |
| | Metro Observatorio - La Loma - Tlalnepantla | 33 | 0.9 | 11.4 | 12.3 | 1,472 | 06 de enero de 1988 |
| | Metro Observatorio - Arboledas - Villa de la Hacienda | 26 | | 6.6 | | 1,536 | 06 de enero de 1988 |
| | Metro Observatorio - Quebrada - Vía Gustavo Baz | 27 | 14.1 | 11.7 | 25.8 | 7,004 | 06 de enero de 1988 |
| | Mar Mediterráneo - Cañada | 27 | | 6.0 | | 1,144 | 13 de noviembre de |
| | Mar Mediterráneo - Lomas Lindas | 30 | | 11.2 | | 2,212 | 13 de nov. de 1986 |
| | Metro Observatorio - San Pedro Atizapán | 55 | | 13.9 | | *1,536 | 13 de nov. de 1986 |
| | Metro Observatorio - Misa - Monte María | 20 | | 33.9 | | 1,536 | 13 de nov. de 1986 |
| Metro Observatorio - San Andrés - Tlalnepantla | 27 | 11.8 | 10.8 | 22.6 | 1,476 | 06 de enero de 1988 | |
| RUTA 99 | Metro Cuicláhuac - Jacarandas | 28 | | 9.0 | | 4,080 | 29 de octubre de 1986 |
| | Metro Cuicláhuac - Echegaray | 29 | 7.7 | 1.3 | 9.0 | 2,914 | 29 de octubre de 1986 |
| | Metro Cuicláhuac - Lomas Verdes | 29 | 7.2 | 5.4 | 12.6 | 2,914 | 29 de octubre de 1986 |
| | Revolución - Cuatro Caminos | 29 | 7.7 | 0.6 | 8.3 | 1,476 | 29 de octubre de 1986 |
| | Revolución - Torito - Jacarandas | 29 | | 2.0 | | * 582 | 29 de octubre de 1986 |
| | Metro Popotla - San Pedro | 28 | | 9.2 | | 4,880 | 29 de octubre de 1986 |
| | Metro Tacuba - Parque Vía - Cd. Labor - Tequex | 66 | 1.1 | 6.6 | 7.7 | 4,080 | 29 de octubre de 1986 |
| | Metro Cuicláhuac - Toreo | 28 | | 6.0 | | 2,914 | 29 de octubre de 1986 |
| RUTA 102 | Metro Pantitlán - Santa Elena Conalep | 28 | | 13.0 | | 4,134 | 16 de enero de 1986 |
| | Metro Zaragoza - Col. El Castillo | 26 | | 16.0 | | 2,116 | 14 de nov. de 1986 |
| | Metro Zaragoza - Los Patos | 26 | 8.5 | 15.0 | 23.5 | 2,156 | 09 de mayo de 1988 |
| RUTA 104 | Metro Gómez Farías - Chapingo | 50 | 13.1 | 20.0 | 33.1 | 2,068 | 16 de enero de 1986 |
| | Metro Gómez Farías - Ixtapaluca | 50 | 19.2 | 7.0 | 26.2 | 890 | 16 de enero de 1986 |
| | Metro Aeropuerto - San Vicente Chicoloapan | 50 | 11.4 | 6.0 | 17.4 | 1,356 | 16 de enero de 1986 |
| | Metro Gómez Farías - Reyes Escuela | 50 | 12.6 | 2.7 | 15.3 | 4,138 | 16 de enero de 1986 |
| | Metro Candelaria - Estado de México | 50 | | 2.0 | | 2,068 | 16 de enero de 1986 |

ANEXO N° 17

Inventario de rutas de servicio colectivo con itinerario fijo del Distrito Federal con penetración al Estado de México 1993.

| Ruta | Origen - Destino | Total de Unidades | Longitud de Penetración | | | Viaje/ Persona/ Día | Autorización |
|----------|---|-------------------|-------------------------|--------------|-------|---------------------|-------------------------|
| | | | D. F. | Edo. de Mex. | Total | | |
| | Metro Gómez Farías - Reyes Barco | 50 | 13.0 | 2.7 | 15.7 | 4,138 | 7 de septiembre de 1987 |
| | Nacional - Ixtapaluca | 50 | 14.1 | 7.0 | 21.1 | 2,038 | 16 de enero de 1986 |
| RUTA 105 | Metro Aeropuerto - Chapingo | 18 | 16.2 | 20.0 | 36.2 | 1,250 | 30 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Chalco (por Tejones) | 18 | | 22.0 | | 1,250 | 30 de marzo de 1987 |
| | Metro Zaragoza - Las Águilas | 18 | | 2.2 | | 1,376 | 30 de marzo de 1987 |
| | Metro Aeropuerto - San Vicente | 18 | 5.3 | 5.7 | 13.0 | 1,367 | 30 de marzo de 1987 |
| RUTA 106 | Metro Normal - El Rosario | 57 | 5.5 | 5.0 | 10.5 | 1,180 | 16 de enero de 1986 |
| | Metro Normal - Ex-Hacienda de Enmedio | 51 | 8.8 | 0.6 | 9.4 | 1,350 | 12 de nov. de 1986 |
| RUTA 107 | Metro Zaragoza - Ayotla - Ixtapaluca | 30 | | 7.5 | | 1431 | 07 de nov. de 1986 |
| | Metro Zaragoza - Barco - Reyes - Cárcel | 30 | | 2.0 | | 982 | 07 de nov. de 1986 |
| | Metro Zaragoza - Clínica 25 - Chapingo | 34 | | 20.0 | | 1,070 | 07 de nov. de 1986 |
| | Metro Zaragoza - Chalco - Puente Rojo | 30 | | 22.0 | | 1450 | 07 de nov. de 1986 |

Fuente:- Dirección General de Autotransporte Urbano, *Catálogo de rutas de servicio público de Transporte Urbano. Inventario de rutas de servicio colectivo que penetran al Estado de México*, Distrito Federal, 1993, mimeo.

-Coordinación General de Transporte, Dirección General de Autotransporte Urbano, *Libro de Kilometrajes por Ramal y Rutas de Taxis Colectivos del Distrito Federal*, México, Distrito Federal, 1993, mimeo.

Nota: En algunas rutas se observa desproporción entre el número de unidades de servicio y el número de personas transportadas, ello se debe al proceso de sustitución de unidades, de combi a microbús-autobús y a la demanda del servicio.



ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|-------------------------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| Región Naucalpan | | | | | | | | | | | |
| 3 | Organización de Trabajadores de taxis Colectivos del Estado de México | Herradura - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9 | 8 | 17 | - | 1 | 26 | 25 |
| 3 | | Buenavista - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9 | 8 | 17 | - | 1 | 26 | 35 |
| 3 | | Celco - M. Cuatro Caminos | 8.3 | 2.4 | 10.7 | 8 | 15 | - | 1 | 24 | 35 |
| 3 | | Mancha - M. Cuatro Caminos | 7.2 | 2.4 | 9.6 | 7 | 15 | - | 2 | 24 | 35 |
| 7 | Asociación de propietarios, operadores de Autobuses Izcalli Chamapa. A. C. | Izcalli Chamapa - M. Tacuba directo | 11.6 | 2.9 | 14.5 | 8 | 20 | - | 2 | 30 | 60 |
| 7 | | Izcalli Chamapa - M. Tacuba por Molino | 9.9 | 2.9 | 12.8 | 8 | 20 | - | 2 | 30 | 60 |
| 12 | Asociación de propietarios, operadores y Autobuses La Mancha. A. C. | Buenavista - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9.0 | - | 23 | - | 3 | 26 | 8 |
| 12 | | Mancha I y II - M. Cuatro Caminos | 7.5 | 2.4 | 9.9 | - | 23 | - | 4 | 27 | 30 |
| 12 | | Plan de Oriente Ayala - M. Cuatro Caminos | 7.5 | 2.4 | 9.9 | - | 23 | - | 4 | 27 | 88 |
| 18 | Asociación de propietarios, operadores y Autobuses de Palo Solo. A. C. | Palo Solo, Celco - M. Cuatro Caminos | 8.6 | 2.4 | 11.0 | 5 | 53 | - | 2 | 60 | 45 |
| 18 | | La Mancha - M. Cuatro Caminos | 7.6 | 2.4 | 10.0 | 5 | 53 | - | 2 | 60 | 45 |
| 18 | | Jesús del Monte - M. Cuatro Caminos | 13.6 | 2.4 | 16.0 | 4 | 54 | - | 2 | 60 | 45 |
| 31* | Sociedad cooperativa union de taxistas en general José María Xicotencatl. S. C. L. sección Estado de México | Buenavista - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9.0 | 18 | 12 | - | 3 | 33 | |
| 31 | | Palo Solo - M. Cuatro Caminos | 7.0 | 2.4 | 9.4 | 18 | 12 | - | 3 | 33 | 15 |
| 31 | | L. del Carmen (Zapote) - M. Cuatro Caminos | 7.4 | 2.4 | 9.8 | 18 | 12 | - | 2 | 32 | 30 |
| 31 | | P. de la Herradura - M. Cuatro Caminos | 5.8 | 2.4 | 8.2 | 18 | 11 | - | 3 | 32 | 82 |
| 31 | | Río Hondo - M. Cuatro Caminos | 7.0 | 2.4 | 9.4 | 18 | 11 | - | 1 | 30 | 15 |
| 34 | Grupo Valle de México, A. C. | Lomas de Cadete - M. Tacuba | 7.7 | 2.9 | 10.6 | 3 | 22 | - | - | 25 | 50 |
| 34 | | Lomas de Cadete - M. Tacuba directo | 6.5 | 2.9 | 9.4 | 3 | 22 | - | - | 25 | 10 |
| 34 | | Granjias - M. Tacuba | 6.0 | 2.9 | 8.9 | 3 | 22 | - | - | 25 | 15 |
| 34 | | Granjias - M. Tacuba directo | 5.1 | 2.9 | 8.0 | 3 | 22 | - | - | 25 | 5 |
| 34* | | Chalco - Tláhuac | 13.6 | 1.7 | 15.3 | - | 15 | 20 | 5 | 40 | |
| 34* | | Chalco - Cárcel | 65.3 | 1.5 | 66.8 | - | 15 | 25 | 5 | 45 | |
| 58 | Asociación de propietarios, operadores, autotransportistas, El Capulín, A. C. | Cuartos Capulín - M. Tacuba | 9.3 | 2.9 | 12.2 | - | 27 | - | - | 27 | 80 |
| 58 | | Calzada de Guadalupe - M. Tacuba | 7.9 | 2.9 | 10.8 | - | 27 | - | - | 27 | |
| 58 | | Poza Honda - M. Tacuba | 9.5 | 2.9 | 12.4 | - | 26 | - | - | 26 | |
| 71 | Asociación de rutas Lomas de Tecamachalco, Olivo Tereo, A. C. | Olivo - M. Cuatro Caminos por Fuente Trevi | 10.8 | 2.4 | 13.2 | 5 | 10 | - | 5 | 20 | 15 |
| 71* | | Olivo - M. Cuatro Caminos por Av. de las Fuentes | 11.1 | 2.4 | 13.5 | 5 | 11 | - | 5 | 21 | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|----------------------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 71 | | Olivos - Tecamachalco - M. Cuatro Caminos | 3.6 | 2.4 | 6.0 | 6 | 11 | - | 6 | 23 | 15 |
| 71 | | Chamizal - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| 71 | | Col. El Olivo - M. Tacuba | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | |
| 82 | Asociación de propietarios, operadores y autotransportistas de Río Hondo, A. C. | Río Hondo - M. Cuatro Caminos por Conscripto | 5.8 | 2.4 | 8.2 | 2 | 118 | - | 9 | 129 | 42 |
| 82 | | Guardia - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 42 |
| 82 | | M. Cuatro Caminos por Cañada | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 42 |
| 82 | | Lomas Puerta 6 - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 42 |
| 85 | Asociación de taxistas colectivos, López Mateos Huixquilucan Toreo, A. C. | Huixquilucan - M. Cuatro Caminos | 21.9 | 2.4 | 24.3 | 12 | 35 | - | - | 47 | 80 |
| 85* | | Huixquilucan - M. Cuatro Caminos por San Bartolito | 21.9 | 2.4 | 24.3 | 12 | 34 | - | - | 46 | |
| 85 | | Santa Cruz - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| 85 | | San Francisco - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| 85 | | San Bartolo - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-01 | Alianza de transportistas mexiquenses, S. | Cuartos Capulin - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-04 | Autobuses circuito hospitales, | Chamapa - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 18 |
| A-44 | Autotransportes México, Azcapotzalco Tlalnepantla y Anexas, S. A. de C. V. | Nuevo Madin - M. El Rosario por Satélite | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-44 | | Nuevo Madin - M. El Rosario por Lomas Verdes | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| A-66 | Linea México Tacuba Huixquilucan y Anexas, S. A. de C. V. | Cuartos Izcalli - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-73 | Autotransportes Monte de las Cruces, S. C. L. | Santiago Yanquitalpan - M. Observatorio | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-73 | | San Juan Yautepec - M. Observatorio | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| Región Chalco | | | | | | | | | | | |
| 24* | Asociación de taxistas Atzompan-Tenochtitlán AC. | Tepecoculco, Chalco - M. San Lázaro | 67 | 15 | 82 | - | 6 | - | 4 | 10 | |
| 24 | | Tepetixpa - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| 24 | | Chalco - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| 24 | | Cuautla - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| 28 | Ruta inter-estatal de taxis colectivos, A. C. | Ixtapaluca Coatepec- Aeropuerto - M. Zaragoza | 14.4 | 12.0 | 26.4 | 2 | 98 | - | - | 100 | 253 |
| 28 | | Chapingo - Aeropuerto - M. Zaragoza | 21.0 | 12.0 | 33.0 | 1 | 99 | - | - | 100 | S/i |
| 28 | | Chalco - Aeropuerto - M. Zaragoza | 20.8 | 12.0 | 32.8 | 2 | 98 | - | - | 100 | S/i |
| 29 | Sin información | Chalco - Tecomilt por Mixquic | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 55 |

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|---|------------------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 29 | | Chalco - Tezompa por Ayotzingo | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 36 | Sociedad Cooperativa limitada Diaz Covarrubias, S. C. L. | Chalco Guadalupana - M. Santa Martha | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 36 | | Chalco - Tlahuac por Xico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 60 |
| 36 | | Chalco (por federal) - M. Santa Martha (Cárcel) | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 150 |
| 36 | | Chalco - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 100 |
| 41 | | Sin Información | Atlautla - M. Acatitla (El Salado) | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | |
| 50 | Sin Información | Coatepec San Francisco Ixtapaluca - M. Santa Martha | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 50 | | Ampliación San Francisco - Acatitla | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 63 | Sitios unidos y ruta del Distrito de Chalco en servicio colectivo, A. C. | Valle de Xico - M. Santa Martha | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| 63 | | Hacienda - Tlahuac | 8.6 | 1.7 | 10.3 | 6 | 14 | 10 | 10 | 40 | 30 |
| 63 | | Valle de Xico - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 35 |
| 63 | | Tezozomoc Canal 24 Hrs - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 80 | Sin información | Cocotitlán - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| 87 | Sin Información | Cinemas Júpiter - M. Santa Martha por Puente Rojo | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 31 |
| 98 | Sin Información | Col. Dario Martínez - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| 98 | | Chalco por autopista - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 150 |
| 98 | | Ixtapaluca - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 100 |
| 98 | | Emiliano Zapata Puente Blanco - M. Santa Martha | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 98 | | Chapingo - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| A | Transportes Sor Juana Inés de la Cruz S. A. de C. V. | Chalco - M. Zaragoza | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| A | | Amecameca - M. Zaragoza | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| A | | Cuautla - M. Zaragoza | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| A | | Ozumba - M. Zaragoza | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| A-60 | Línea Chimalhuacán Aviación Civil y Colonias del Vaso de Texcoco, S. A. de C. V. | Hacienda de Xico Moctezuma - Tlahuac | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 21 |
| A-60 | | Hacienda de Xico Tezozomoc - Tlahuac | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 21 |
| A-60 | | Hacienda de Xico por Axayacatl - Tlahuac | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 21 |
| A-60 | | Hacienda de Xico por Cuittlahuac - Tlahuac | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 21 |
| A-60 | | Hacienda de Xico por López Mateos - Tlahuac | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 21 |
| A-19 | Autobuses México Santa María Astahuacan S. A. de C. V. | Col. María Isabel - M. Zaragoza | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 28 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|--|-------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-19 | | Tejones Chalco - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-19 | | Av. del Mazo Puente Rojo - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 39 |
| A-19 | | Santa Cruz Guadalupana - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-19 | | Hacienda Xico - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 39 |
| A-19 | | Providencia Benito Juárez Av. Toluca - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 39 |
| A-19 | | Culturas de México Tejones - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-19 | | San Antonio - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-19 | | Nueva San Isidro Triunfo - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-30 | | Autobuses San Francisco S. A. de C. V. | Ayotzingo - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | |
| A-30 | Chalco - M. Zaragoza | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 21 |
| A-30 | Ixtapaluca Coatepec - M. Zaragoza | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-30 | Huexoculco - M. Zaragoza | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 19 |
| A-30 | San Francisco - M. Zaragoza | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 21 |
| A-55 | Servicios Aviación Civil y colonias del Vaso de Texcoco S. A. de C. V. | Chalco Tejones - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 |
| A-55 | | Covadonga Col. Culturas - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 54 |
| A-55 | | Valle de Xico Santa Catarina - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 |
| A-55 | | Chalco Tláhuac - M. Pantitlán Rojo Gómez | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-55 | | Nueva San Isidro - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-84 | Omnibus México - Chalco Chimalhuacán, S. A. de C. V. | La Providencia Guadalupana Torres - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-84 | | Unión de Guadalupe - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-84 | | Col. Providencia Av. Toluca - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| S/n | Autotransportes Nueva Generación y/o Cooperativa Quetzalcoatl | Cuautla - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 80 |
| S/n | | Ozumba - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| S/n | | Chalco - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 100 |
| S/n | Linea de Autotransportes Rápidos de Cuautla | Cuautla - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| S/n | | Amecameca Ozumba - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| S/n | | Chalco - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| S/n | Autotransportes Chalco Morelos S. A. de C. V. | Col. Providencia - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| S/n | Autobuses del Valle de Chalco S. A. de C. V. | Covarrubias - Av. López Mateos - M. Aeropuerto | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------------------------|--|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| S/n | | Puente Rojo - Autopista Chalco - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 34 |
| S/n | | Nueva San Isidro - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 29 |
| A-74 | Corp. Troncal de Autotransportes de Oriente S. A. de C. V. | Chalco - M. Pantitlan | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 25 |
| A-74 | | Amecameca por Miraflores Tlalmanalco - M. Pantitlan | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 25 |
| A-74 | | San Rafael - M. Pantitlan | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 25 |
| S/n | Grupo Particular Cristobal Colon | San Rafael Chalco - M. Aeropuerto | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| Región Ecatepec | | | | | | | | | | | |
| 30* | Agrupación de permisionarios de transportes colectivos. Prados de Tultitlan, Unidad Morelos, Jaltenco, Metro Indios Verdes. | Prados Ecatepec - M. Indios Verdes por Teyahualco | 34.7 | 2.5 | 37.2 | 5 | 44 | - | 2 | 51 | |
| 30 | | Prados Ecatepec - M. Indios Verdes | 32.7 | 2.5 | 35.2 | 5 | 44 | - | 1 | 50 | 50 |
| 30* | | Alborada XI - M. Indios Verdes | 31.0 | 2.5 | 33.5 | 5 | 43 | - | 2 | 50 | |
| 30* | | Alborada XVI - M. Indios Verdes por Teyahualco | 37.7 | 2.5 | 40.2 | 4 | 43 | - | 1 | 48 | |
| 30* | | U. San Pablo CTM - M. Indios Verdes | 21.6 | 2.5 | 24.1 | 5 | 44 | - | 2 | 51 | |
| 30 | | U. Isidro Fabela - M. Indios Verdes | 20.9 | 2.5 | 23.4 | 5 | 44 | - | 1 | 50 | 50 |
| 30 | | Alborada por Jaltenco - M. Indios Verdes | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 38 | Unión de tolerados y taxistas de servicios colectivos del Estado de México, A. C. (Secodem). | Petroquímica - M. Moctezuma | 6.3 | 7.1 | 13.4 | 9 | 37 | - | - | 46 | 69 |
| 38* | | Rinconada de Aragón - M. Moctezuma | 7.0 | 7.1 | 14.1 | 8 | 37 | - | - | 45 | |
| 38* | | U. CTM - M. Moctezuma | 7.8 | 7.1 | 14.9 | 8 | 37 | - | - | 45 | |
| 38 | | San Cristóbal - M. Moctezuma | 20.2 | 7.1 | 27.3 | 8 | 36 | - | - | 44 | 90 |
| 38 | | Sauces - M. Moctezuma | 8.4 | 7.1 | 15.5 | 8 | 37 | - | - | 45 | 100 |
| 38 | | Sagitario III - M. Moctezuma | 6.9 | 7.1 | 14.0 | 8 | 36 | - | - | 44 | 110 |
| 38 | | Nueva Aragón por Tecnológico - M. Moctezuma | 8.4 | 7.1 | 15.5 | 8 | 37 | - | - | 45 | 65 |
| 38* | | P. O. Paullada - M. Moctezuma | 6.7 | 7.1 | 13.8 | 8 | 38 | - | - | 46 | |
| 44-01 | Federación popular de concesionarios de automóviles de alquiler y servicios colectivos del Estado de México, "Fernando Montes de Oca", A. C. | San José Xalostoc - M. Indios Verdes | 31.0 | 2.5 | 33.5 | - | 20 | - | - | 20 | 20 |
| 44-01 | | Salado - M. Indios Verdes | 6.0 | 2.5 | 8.5 | - | 20 | - | - | 20 | 20 |
| 44-02 | | Vistahermosa - M. Moctezuma | 20.7 | 7.1 | 27.8 | 10 | 53 | - | - | 63 | 50 |
| 44-02 | | Fovissste U. Morelos - M. Moctezuma | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| 44-02 | | Villa de las Flores Coacalco - M. Moctezuma | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 44-02 | | Vistahermosa Ecatepec - M. Indios Verdes | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 44-03 | | Las Lomas - M. Indios Verdes | 17.5 | 2.5 | 20.0 | 4 | 53 | - | - | 57 | 10 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|--------|----------------------|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 44-03 | | Col. Obrera - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| 44-03 | | Izcalli Ecatepec - M. Indios Verdes por autopista | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 44-04 | | Parque Residencial Coacalco - M. Indios Verdes | 32.5 | 2.5 | 35.0 | 15 | 53 | - | - | 68 | 30 |
| 44-04B | | Poligonos I y II - M. Moctezuma | 11.3 | 7.1 | 18.4 | 10 | 53 | - | - | 63 | 40 |
| 44-04B | | Villa de las Flores - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 150 |
| 44-04B | | Bachilleres Cerro Gordo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 80 |
| 44-04B | | Florida - M. Moctezuma | 11.5 | 7.1 | 18.6 | 9 | 53 | - | - | 62 | 120 |
| 44-04B | | Azteca 3° Secc. - M. Moctezuma | 11.7 | 7.1 | 18.8 | 10 | 53 | - | - | 63 | 80 |
| 44-04B | | Bachilleres - M. Moctezuma | 11.5 | 7.5 | 19.0 | 9 | 53 | - | - | 62 | 130 |
| 44-04B | | Lázaro Cárdenas por fuentes - M. Moctezuma | 11.5 | 7.1 | 18.6 | 10 | 53 | - | - | 63 | 50 |
| 44-04B | | Fuentes de Aragón - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 44-04B | | Ciudad Azteca - M. Moctezuma | 10.5 | 7.5 | 18.0 | 10 | 53 | - | - | 63 | 30 |
| 44-04B | | Vistahermosa - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 120 |
| 44-05 | | Florida - M. Indios Verdes | 16.5 | 2.5 | 19.0 | 15 | 53 | - | - | 68 | 68 |
| 44-05 | | Poligonos P. II - M. Indios Verdes | 13 | 2.5 | 15.5 | 12 | 53 | - | - | 65 | 65 |
| 44-05 | | Azteca 3° - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 73 |
| 44-06 | | San Agustín - M. Moctezuma | 9.0 | 7.1 | 16.1 | 9 | 53 | - | - | 62 | 20 |
| 44-06 | | Santa Prisca - M. Moctezuma | 13.1 | 7.1 | 20.2 | 10 | 53 | - | - | 63 | 40 |
| 44-06 | | Poligonos 3 - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| 44-06 | | Villa de las Flores - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 44-06 | | Poligonos 2 - 5 - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| 44-06 | | Fovissste - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 44-06 | | Vistahermosa - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 |
| 44-08 | | Lázaro Cárdenas Poligonos 3 - M. Moctezuma por Albatros | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 44-08 | | Lázaro Cárdenas - M. Moctezuma por poligonos 3 | 12.5 | 7.1 | 19.6 | 9 | 53 | - | - | 62 | 20 |
| 44-08 | | Lázaro Cárdenas Poligonos 3 - M. Moctezuma por Rinconada | 12.5 | 7.1 | 19.6 | 9 | 53 | - | - | 62 | 20 |
| 44-08 | | Lázaro Cárdenas Poligonos 3 - M. M. Carrera por Rinconada | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 44-08 | | Lázaro Cárdenas Poligonos 3 - M. M. Carrera por Tero | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 44-10 | | Salado - M. Martín Carrera | 4.0 | 2.8 | 6.8 | - | 20 | - | - | 20 | S/í |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|-------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Mex | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 44-11 | | San Pedro Xalostoc - M. Indios Verdes | 2 8 | 2 5 | 5 3 | - | 10 | - | - | 44* | 25 |
| 44* | | Curva del Diablo - M. Moctezuma | 12 7 | 7 1 | 19 8 | - | 53 | - | - | 53 | |
| 44* | | Central de Abasto - M. Moctezuma | 21 0 | 7 1 | 28 1 | 4 | 53 | - | - | 57 | |
| 44* | | Bosques del Valle - M. Indios Verdes | 22 1 | 2 5 | 24 6 | 15 | 53 | - | - | 68 | |
| 44* | | Florida - M. Indios Verdes | 16 5 | 2 5 | 19 0 | 15 | 53 | - | - | 68 | |
| 44* | | SUTERM - M. Indios Verdes por Jardines | 10 7 | 2 5 | 13 2 | 15 | 53 | - | - | 68 | |
| 44* | | Poligonos P. II - M. Indios Verdes | 13 | 2 5 | 15 5 | 12 | 53 | - | - | 65 | |
| 45 | Unión general de trabajadores del volante del Estado de México. "Héroes de Granaditas", A. C. | CTM 14 Santiago 6 - 9 - M. Moctezuma | 7 6 | 7 1 | 14 7 | 5 | 25 | - | 10 | 40 | 55 |
| 45 | | Renacimiento CTM 14 - Balbuena - M. Moctezuma Almanzora | 7 6 | 7 1 | 14 7 | 5 | 25 | - | 10 | 40 | 45 |
| 45 | | San Agustín por Santa Teresa - M. Balbuena - M. Moctezuma | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 49-A | Sin Información | Llano de Báez - M. Indios Verdes por la libre | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 49-A | | Veleta Llano de Báez - M. Indios Verdes por autopista | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 49-A | | Jardines de Morelos - M. Indios Verdes Secc. Playas | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 130 |
| 49-A | | Jardines de Morelos - M. Indios Verdes Secc. Islas | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 49-A | | San Cristóbal - M. Indios Verdes por libre | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 60 |
| 49* | Unión de trabajadores del transporte público, "Primer de Mayo", CTM-PRI. A. C. | Jardines de Morelos - M. Indios Verdes | 24 3 | 2 5 | 26 8 | 1 | 60 | - | 29 | 90 | 120 |
| 49* | | Jardines de Morelos - Ecatepec Secc. Montes | 25 9 | 2 5 | 28 4 | - | 60 | - | 30 | 90 | |
| 49 | | Jardines de Morelos - M. Indios Verdes (Islas por autopista) | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 120 |
| 49 | | Jardines de Morelos Montes - M. Indios Verdes via Morelos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 49 | | Jardines de Morelos B. Montes - M. Indios Verdes - autopista | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 70 |
| 49 | | Central de Abasto - M. Indios Verdes via Morelos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| 49 | | Otumba - M. Indios Verdes via Morelos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| 49 | | Cd. Cuauhtémoc por Laboratorios - M. Indios Verdes via | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 45 |
| 49 | | Fovissste - M. Indios Verdes por autopista | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 49 | | Valle Ecatepec - M. Indios Verdes por autopista | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| 49 | | Islas Jardines de Morelos - M. Indios Verdes via Morelos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 60 |
| 49 | | Fovissste - M. Indios Verdes via Morelos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| 51 | Unión de Taxistas permisionarios del Valle de México interestatal, A. C. | San Agustín 3ª Secc. - M. Indios Verdes | 7 0 | 2 8 | 9 8 | 14 | 5 | - | 3 | 22 | 20 |
| 51 | | San Agustín 3ª Secc. - M. Martín Carrera | 7 0 | 2 8 | 9 8 | 14 | 5 | - | 4 | 23 | 10 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 51 | | Estrella - M. Indios Verdes | 7.0 | 2.5 | 9.5 | 13 | 6 | - | 3 | 22 | 88 |
| 51* | | Valle de Anáhuac - M. Indios Verdes | 6.7 | 2.5 | 9.2 | 13 | 5 | - | 3 | 21 | |
| 51 | | Melchor Musquis Maravillas - M. Indios verdes | 6.9 | 2.5 | 9.4 | 14 | 5 | - | 3 | 22 | 20 |
| 51 | | Héroes de la Independencia - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 16 |
| 51 | | M. Musquis Maravillas - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| 51 | | Estrella - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 51 | | Laureles - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 17 |
| 54 | Unión de taxistas de servicios colectivos del Estado de México, A. C. (Secodem 2) | Media Luna - M. Moctezuma | 9.4 | 7.1 | 16.5 | 7 | 19 | - | 6 | 32 | 55 |
| 54 | | CTM 14 - M. Moctezuma | 11.2 | 7.1 | 18.3 | 8 | 19 | - | 7 | 34 | 55 |
| 54* | | Poligonos II y V - M. Moctezuma | 10.9 | 7.1 | 18.0 | 8 | 19 | - | 7 | 34 | 30 |
| 54 | | San Cristóbal - M. Moctezuma | 18.9 | 7.1 | 26.0 | 8 | 19 | - | 7 | 34 | 30 |
| 54* | | Campaña de Aragón - M. Moctezuma | 13.1 | 7.1 | 20.2 | 8 | 19 | - | 7 | 34 | |
| 54* | | Valle de Anáhuac - M. Moctezuma | 6.9 | 7.1 | 14.0 | 8 | 18 | - | 6 | 32 | |
| 54 | | Campaña H. Hidalgo - M. Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 75 |
| 57* | Taxis y colectivos de ruta Moctezuma, Estado de México y Distrito Federal, A. C. | Valle de Guadalupe - M. Moctezuma por el Don | 3.0 | 7.1 | 10.1 | 3 | 12 | - | 2 | 17 | |
| 57* | | Valle de Guadalupe - M. Moctezuma por Guadiana | 3.1 | 7.1 | 10.2 | - | 12 | 2 | 1 | 15 | |
| 57 | | Valle de Guadiana - San Felipe | 4.0 | 1.2 | 5.2 | - | 13 | - | 1 | 14 | 40 |
| 57* | | Valle del Don - San Felipe | 3.6 | 1.2 | 4.8 | 3 | 12 | - | 2 | 17 | |
| 57* | | Valle de Anáhuac - M. Moctezuma | 7.0 | 7.1 | 14.1 | - | 12 | - | 1 | 13 | |
| 57* | | Poligonos - San Felipe por el Don | 10.6 | 1.2 | 11.8 | 3 | 12 | 2 | 1 | 18 | |
| 57* | | Poligonos - San Felipe por Guadiana | 10.6 | 1.2 | 11.8 | - | 12 | - | 2 | 14 | |
| 57 | | Poligonos - M. Balbuena Moctezuma | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| 57 | | Gigante - San Felipe | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 57 | | Chamizal - San Felipe | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 57 | | Poligonos - San Felipe | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| 76 | Unión de permisionarios de automóviles de alquiler y servicios colectivos de Coacalco, Estado de México. | Villa de las Flores - M. Indios Verdes | 28.0 | 2.5 | 30.5 | 6 | 55 | - | 5 | 66 | 70 |
| 76 | | Prados de Ecatepec - M. Indios Verdes | 31.5 | 2.5 | 34.0 | 6 | 55 | - | 5 | 66 | 70 |
| 76* | | Fracc. Los Faroles - M. Indios Verdes | 24.0 | 2.5 | 26.5 | 7 | 56 | - | 5 | 68 | |
| 76 | | Llanuras Hogares Casteras - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 100 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 76 | | Alborada - Faroles - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 76 | | Villa de las Flores San José - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-02 | Autobuses Baltazar S.A. de C. V. | Santa María Ajoloapan Tizayuca - M. Martín Carrera por libre | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-02 | | Santa María Ajoloapan Tizayuca - M. M. Carrera por autopista | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-02 | | Chapultepec Pozos Hidalgo - M. Martín Carrera por autopista | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-02 | | Chapultepec Pozos Hidalgo - M. M. Carrera vía Morelos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-03 | Autobuses Buendía S. A. de C. V. | San Martín 5 de mayo - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-03 | | San Pablo San Marcos Napanitla - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-03 | | Laboratorio - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-03 | | Herrería - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-03 | | Herrería "Cerro Gordo" - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-04 | Autobuses circuito hospitales Tlalnepanitla y Anexas S. A. de C. V. | Sagitario III - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-04 | | Sagitario VI - IX - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-04 | | Nueva Aragón - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-11 | Autobuses del Valle de México S. A. de C. V. | Pirámide Río de Luz - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-11 | | Nueva Aragón - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-11 | | Jardines de Morelos - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-11 | | Valle de Ecatepec - U. Capilla - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-11 | | San Juan Belén - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-11 | | Central de Abasto Ecatepec - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-13 | Autobuses Guadalupanos, S. A. de C. V. | Valle de Ecatepec - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-13 | | Nueva Aragón - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 14 |
| A-13 | | Azteca III - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-13 | | Nueva Aragón Estrella Mier y Pesado - La Villa | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-13 | | Sagitario V Mier y Pesado - La Villa | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-13 | | V. de Ecatepec R-1 Bachilleres - Mier y Pesado La Villa | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-13 | | Polígonos San Agustín - Mier y Pesado La Villa | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-13 | | Polígonos II- III y V - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 14 |
| A-16 | Autobuses México Pochohuacan San Luis, S. A. de C. V. | San Luis - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|--|-----------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-16 | | Santiaguillo Atolma - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-17 | Autobuses Nextlalpan, San Andrés Jallenco, S. A. de C. V. | San Bartolo Cuautlalpan - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 16 |
| A-17 | | Nextlalpan - M. Indios Verdes por Reyes | | | | | | | | | |
| A-17 | | San Juan Zitlaltepec - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-17 | | Nextlalpan por Ojo de Agua - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-20 | | Autobuses, Tizayuca y Anexas S. A. de C. V. | Tizayuca - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | |
| A-20 | | Tizayuca - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 70 |
| A-21 | Autobuses México, Tizayuca, Temascalapa y Anexas S. A de C. V | Santo Domingo - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 9 |
| A-21 | | Tizayuca "de paso únicamente" - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-21 | | Torcuayuca "sólo una corrida" - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 7 |
| A-21 | | Pachuca - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-21 | | Zapotlán - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 7 |
| A-21 | | Acayuca - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-21 | | Santa María - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-21 | | San Bartolo Actopan - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-26 | Autobuses Nezahualpilli, S. A. de C. V. | Col. La Florida - M. Martín Carrera por vía Morelos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Sagitario VI - IX - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Col. Santa Clara Gallito - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Tulpetlac Ampliación - M. Martín Carrera por Centenario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Fovissste - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Venta de Carpio - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Jardines Río de Luz - M. Martín Carrera por Av. R1 | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Jardines Río de la Luz - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Izcalli Ecatepec - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Cd. Azteca 2° Secc. - M. Martín Carrera por Av. R1 | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Cd. Azteca 2° Secc. - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Potreros de la Laguna CTM Secc. I y II - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-26 | | Bosques de Aragón - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-26 | | Jardines de Morelos - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-26 | | Jardines de Morelos por Av. Central - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-26 | | Santa María Chiconautla - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-26 | | Guadalupe Victoria - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-26 | | Izcalli Jardines - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-26 | | Vistahermosa - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-26 | | Col. Buenavista - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-27 | Autobuses periféricos S. A. de C. V. | Nueva Aragón - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Cd. Azteca 3° Secc - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Valle de Ecatepec Curva Capilla - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Polígonos II, II y V - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Nueva Aragón Col. Estrella - La Villa Mier y Pesado | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Valle de Ecatepec R1 Bachileres - La Villa Mier y Pesado | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Sagitario V - La Villa Mier y Pesado | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-27 | | Polígonos II, III y V San Agustín - La Villa Mier y Pesado | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| A-29 | Autobuses rápidos del Valle de México, S. A. de C. V. | Nueva Aragón - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-29 | | Pirámide Río de Luz - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 |
| A-29 | | Unidad Capilla Valle Ecatepec - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-29 | | Jardines de Morelos - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 |
| A-29 | | Central de Abastos - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 |
| A-29 | | San Juan Belén Teotihuacán - M. San Lázaro | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 |
| A-34 | Autobuses urbanos y suburbanos de Ecatepec S. A. de C. V. | Ejidal Coacalco - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-34 | | Camino Real por Carbonera - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-34 | | San Andrés de la Cañada - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-34 | | Nueva Aragón - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-34 | | San Agustín 1° Michoacana - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-34 | | Jardines de Morelos por Izcalli - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-34 | | Col. Villa de las Manzanas - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 6 |
| A-34 | | San Andrés de la Cañada - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-34 | | Ampliación Guadalupe Victoria Campos - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-34 | | Condominios Infonavit por manzanas - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-34 | | Caracoles directo - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-34 | | Michoacana por San Agustín 1ª - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-34 | | Sagitario V - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-34 | | Aztecas 2ª Secc. - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-34 | | Azteca 3ª Secc. - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| A-34 | | Villa de las Manzanas por R1 - San Felipe | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| A-34 | | Caracoles Km. 12 por Ejido - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-34 | | Caracoles Km. 12 por Ejido - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| A-35 | Autobuses Valle de Aragón Tlalnepanitla y Anexos S. A. de C. V. | Sagitario VI y IX - M. San Lázaro | | | | | | | | | |
| A-35 | | Sagitario III - M. San Lázaro | | | | | | | | | |
| A-35 | | Nueva Aragón - M. San Lázaro | | | | | | | | | |
| A-43 | Autobuses México, Zumpango, Cuevas, Tlapanaloya, S. A. de C. V. | Zumpango - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-43 | | Tlapanaloya - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-43 | | Tlanquistongo - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-43 | | Zumpango - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-43 | | Tlapanaloya - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-43 | Tlanquistongo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 | |
| A-46 | Autotransportes México, San Pablo, San Marcos, San Martín S. A. de C. V. | San Martín, 5 de mayo - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-46 | | Herrería - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-46 | | San Pablo, San Marcos, Napanitla - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-46 | | Laboratorio - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-46 | | Herrería - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 70 |
| A-47 | Autotransportes México San Andrés Jalisco, Zumpango y Ramales Cometa de Oro S. A. de C. V. | Zumpango por San Andrés - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-47 | | Zumpango por federal a Pachuca - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-47 | | Xilotzingo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-47 | | Zilotzingo - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-47 | | Zumpango por San Andrés - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-47 | Zumpango por federal a Pachuca - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 | |

TEJIC CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|-------------------------|--|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-47 | | Hacienda de Ojo de Agua - M. Indios Verdes | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| A-47 | | Hacienda Ojo de Agua - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| A-49 | Autotransportes México Tizayuca San Bartolo Cuautlalpan, S. A. de C. V. | San Bartolo Cuautlalpan - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| A-49 | | San Bartolo Cuautlalpan - M. Indios Verdes | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| A-50 | Autotransportes México Zumpango Apaxco S. A. de C. V. | Zumpango - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-50 | | Zumpango Apaxco - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-50 | | Zumpango Tlapanaloya - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 5 |
| A-53 | Autotransportes Nezahualcoyotl, S. A. de C. V. | Jardines de Morelos Izcalli - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Jardines de Morelos - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Sagitario VI y IX - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Michoacana - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Tulpetlac - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Azteca 2° Secc. - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Río de Luz - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Sagitario III - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Valle de Ecatepec - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Condominios Coacalco - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Lázaro Cárdenas - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-53 | | Chiconautla - M. Martín Carrera | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| Región Naucalpan | | | | | | | | | | | |
| 3 | Organización de trabajadores de taxis colectivos del Estado de México. | Herradura - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9.0 | 8 | 17 | - | 1 | 26 | 25 |
| 3 | | Buenavista - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9.0 | 8 | 17 | - | 1 | 26 | 35 |
| 3 | | Celco - M. Cuatro Caminos | 8.3 | 2.4 | 10.7 | 8 | 15 | - | 1 | 24 | 35 |
| 3 | | Mancha - M. Cuatro Caminos | 7.2 | 2.4 | 9.6 | 7 | 15 | - | 2 | 24 | 35 |
| 7 | Asociación de propietarios, operadores de autobuses Izcalli Chamapa, A. C. | Izcalli Chamapa directo - M. Tacuba | 11.6 | 2.9 | 14.5 | 8 | 20 | - | 2 | 30 | 60 |
| 7 | | Izcalli Chamapa por Molino - M. Tacuba | 9.9 | 2.9 | 12.8 | 8 | 20 | - | 2 | 30 | 60 |
| 12 | Asociación de propietarios, operadores y autobuses La Mancha, A. C. | Buenavista - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9.0 | - | 23 | - | 3 | 26 | 8 |
| 12 | | Mancha I y II - M. Cuatro Caminos | 7.5 | 2.4 | 9.9 | - | 23 | - | 4 | 27 | 30 |
| 12 | | Plan de Oriente Ayala - M. Cuatro Caminos | 7.5 | 2.4 | 9.9 | - | 23 | - | 4 | 27 | 88 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 18 | Asociación de propietarios, operadores y autobuses de Palo Solo, A. C. | Palo Solo Celco - M. Cuatro Caminos | 8.6 | 2.4 | 11.0 | 5 | 53 | - | 2 | 60 | 45 |
| 18 | | La Mancha - M. Cuatro Caminos | 7.6 | 2.4 | 10.0 | 5 | 53 | - | 2 | 60 | 45 |
| 18 | | Jesus del Monte - M. Cuatro Caminos | 13.6 | 2.4 | 16.0 | 4 | 54 | - | 2 | 60 | 45 |
| 31* | Sociedad Cooperativa, unión de taxistas en general José María Xicolencatl, S. C. L. Secc. Estado de México | Buenavista - M. Cuatro Caminos | 6.6 | 2.4 | 9.0 | 18 | 12 | - | 3 | 33 | |
| 31 | | Palo Solo - M. Cuatro Caminos | 7.0 | 2.4 | 9.4 | 18 | 12 | - | 3 | 33 | 15 |
| 31 | | Zapote L. del Cármen - M. Cuatro Caminos | 7.4 | 2.4 | 9.8 | 18 | 12 | - | 2 | 32 | 30 |
| 31 | | Parque de la Herradura - M. Cuatro Caminos | 5.8 | 2.4 | 8.2 | 18 | 11 | - | 3 | 32 | 82 |
| 31 | | Río Hondo - M. Cuatro Caminos | 7.0 | 2.4 | 9.4 | 18 | 11 | - | 1 | 30 | 15 |
| 34 | Grupo Valle de México A. C. | Lomas de Cadete - M. Tacuba | 7.7 | 2.9 | 10.6 | 3 | 22 | - | - | 25 | 50 |
| 34 | | Lomas de Cadete - M. Tacuba directo | 6.5 | 2.9 | 9.4 | 3 | 22 | - | - | 25 | 10 |
| 34 | | Granjas - M. Tacuba | 6.0 | 2.9 | 8.9 | 3 | 22 | - | - | 25 | 15 |
| 34 | | Granjas - M. Tacuba directo | 5.1 | 2.9 | 8.0 | 3 | 22 | - | - | 25 | 5 |
| 34* | | Chalco - Tiáhuac | 13.6 | 1.7 | 15.3 | - | 15 | 20 | 5 | 40 | |
| 34* | | Chalco - Cárcel | 65.3 | 1.5 | 66.8 | - | 15 | 25 | 5 | 45 | |
| 58 | Asociación de propietarios, operadores autotransportistas, El Capulín, A. C. | Cuartos Capulín - M. Tacuba | 9.3 | 2.9 | 12.2 | - | 27 | - | - | 27 | 80 |
| 58 | | Calz. de Guadalupe - M. Tacuba | 7.9 | 2.9 | 10.8 | - | 27 | - | - | 27 | |
| 58 | | Poza Honda - M. Tacuba | 9.5 | 2.9 | 12.4 | - | 26 | - | - | 26 | |
| 71 | Asociación de rutas Lomas de Tecamachalco Olivo Toreo, A. C. | Col. Olivo por Fuente Trevi - M. Cuatro Caminos | 10.8 | 2.4 | 13.2 | 5 | 10 | - | 5 | 20 | 15 |
| 71 | | Chamizal - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |
| 71 | | Olivos Tecamachalco - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| 71 | | Col. El Olivo - M. Tacuba | | | | | | | | | |
| 71* | | Santa Ma. Tecamachalco - M. Cuatro Caminos | 3.6 | 2.4 | 6.0 | 6 | 11 | - | 6 | 23 | |
| 71* | | Olivo - M. Cuatro Caminos por Av. de las Fuentes | 11.1 | 2.4 | 13.5 | 5 | 11 | - | 5 | 21 | |
| 82 | Asociación de propietarios, operadores y autotransportistas de Río Hondo, A. C. | Río Hondo - M. Cuatro Caminos | 5.8 | 2.4 | 8.2 | 2 | 118 | - | 9 | 129 | 42 |
| 82 | | Guardia - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 42 |
| 82 | | M. Cuatro Caminos por Cañada | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 42 |
| 82 | | Lomas Puerta 6 - M. Cuatro Caminos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 42 |
| 85 | Asociación de taxistas colectivos, López Mateos, Hixquilucan Toreo, A. C. | Huixquilucan - M. Cuatro Caminos | 21.9 | 2.4 | 24.3 | 12 | 35 | - | - | 47 | 80 |
| 85 | | Huixquilucan - M. Cuatro Caminos por San Bartolito | 21.9 | 2.4 | 24.3 | 12 | 34 | - | - | 46 | |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------------------------------|--|---|------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 85 | | Santa Cruz - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 85 | | San Francisco - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 85 | | San Bartolo - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-01 | Alianza de transportistas Mexiquenses. S. A. de C. V. | Cuartos Capulín - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 |
| A-04 | Autobuses circuito hospitales Tlalnepantla y anexas. S. A. de C. V. | Chamapa - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-44 | Autotransportes Mexico. Azcapotzalco Tlalnepantla y anexas. S. A. de C. V. | Nuevo Mandin - M. El Rosario por Satélite | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-44 | | Nuevo Mandin - M. El Rosario por Lomas Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-66 | Línea México Tacuba Huixquilucan y anexas S. A. de C. V. | Cuartos Izcalli - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-73 | Autotransportes Monte de las Cruces. S.C.L. | Santiago Yanquitalpan - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-73 | | San Juan Yautepec - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| Región Nezahualcoyotl | | | | | | | | | | | |
| 39* | Bloque de agrupaciones de renovación. A. C. | Los Patos - Cárcel de Mujeres | 6.7 | 7.1 | 13.8 | 8 | 38 | - | - | 46 | |
| 39 | | Mercado Castillo - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | La Loba - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | San Lorenzo - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Monte Sinai Las Torres - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Conalep. Santa Elena R-102.4 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Santa Elena Mercad - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Pescadores Arena R-102.6 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Patos R-102.5 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Patos Arenal 4° Secc. - M. Zaragoza | | | | | | | | | |
| 39 | | Tepalcates Llantas R-102.8 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Embarcadero R-102.7 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 39 | | Acuitlapilco Gasolinera R102.3 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 40* | | Unión de taxistas ruta 40, A. C. | Sor Juana - Clínica 25 | 7.0 | 2.0 | 9.0 | - | 97 | 25 | 12 | 134 |
| 40* | Villada - Clínica 25 | | 4.0 | 3.6 | 7.6 | - | 97 | 25 | 12 | 134 | |
| 40* | Reclusorio Neza - Clínica 25 | | 6.6 | 1.2 | 7.8 | - | 97 | 23 | 12 | 132 | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 40 | | Plaza Nezahualcóyotl - M. Pantitlán | | | | | | | | | |
| 40 | | Comercial Mexicana - Clínica 25 | | | | | | | | | |
| 40 | | Comercial Mexicana - Mc Donalds Plaza Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | |
| 40 | | Flamingos, Mc Donalds - Plaza Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | |
| 40 | | Loma Bonita Escalerilla - M. Tepalcates | | | | | | | | | |
| 42* | Federación de Taxistas de Ciudad Neza y zona oriente del Estado de México | Izcalli Neza - ISSSTE Zaragoza | 7.8 | 2.8 | 10.6 | - | 38 | 6 | 6 | 50 | |
| 42* | | Bachilleres - Calzada Ignacio Zaragoza | 4.5 | 1.7 | 6.2 | - | 37 | 6 | 6 | 49 | |
| 42* | | Izcalli Neza - M. Zaragoza | 8.9 | 3.7 | 12.6 | - | 37 | 5 | 5 | 47 | |
| 42* | | Las Águilas - M. Zaragoza | 0.7 | 9.3 | 10.0 | - | 37 | 5 | 5 | 47 | |
| 42 | | Bordo de Xochiaca - I. Zaragoza por Carmelo Pérez | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 45 |
| 42 | | Kennedy - Bachilleres - M. Santa Martha | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 |
| 42 | | Bordo de Xochiaca - ISSSTE Zaragoza por Av. Neza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 120 |
| 47 | Asociación de Transporte Colectivo Nezahualcóyotl, A. C. | Estadio Neza - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 80 |
| 47 | | ENEP Aragón - ENEP Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 35 |
| 47 | | Pirules - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 61 |
| 47 | | Plaza Aragón - Izcalli Neza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| 47 | | Plaza Aragón - ENEP Zaragoza por Periférico | | | | | | | | | |
| 47 | | Bordo de Xochiaca Hospital General - Clínica 25 | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 90 |
| 47 | | Perla Reforma - ENEP Aragón | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| 47 | | Perla Reforma - Plaza Aragón | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 32 |
| 47 | | Izcalli Neza - Clínica 25 | | | | | | | | | |
| 47 | | Estadio Neza - Clínica 25 | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 113 |
| 48* | Asociación de taxis y sitios de la zona norte de Ciudad Nezahualcóyotl, A. C. | ENEP Aragón - M. Moctezuma | 2.9 | 7.1 | 10.0 | 5 | 61 | - | 4 | 70 | |
| 48* | | Valle de Aragón - M. Moctezuma | 2.9 | 7.1 | 10.0 | 5 | 60 | - | 5 | 70 | |
| 48* | | Plaza Aragón - M. Moctezuma | 7.9 | 7.1 | 15.0 | 5 | 61 | - | 5 | 71 | |
| 48* | | Plaza de Aragón - M. Moctezuma | 3.9 | 7.1 | 11.0 | 5 | 60 | - | 4 | 69 | |
| 48 | | Izcalli Neza - ENEP Aragón | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 48 | | Izcalli Neza - Plaza Aragón | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 155 |
| 53* | Transportes Colectivos Pegaso, A.C. | Los Reyes - Huizco | 0.5 | 3.0 | 3.5 | - | 11 | - | 3 | 14 | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|---|--------------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 53 | | Los Reyes - Huizico por Olimpia | 0.7 | 2.0 | 2.7 | - | 11 | - | 3 | 14 | 30 |
| 53 | | Los Reyes - Emiliano Zapata (Montada) | 0.5 | 2.0 | 2.5 | - | 10 | - | 2 | 12 | |
| 53 | | Reyes - Ampliación. Los Reyes (Mdo. Las Cruces) | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| 53 | | Los Reyes - Ampliación Los Reyes (Bombas) | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| 53 | | Los Reyes - Huizico por Pobiana | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 33 |
| 53 | | Los Reyes - Emiliano Zapata - Campestre Potrero | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 32 |
| 62* | | Unión de taxistas de Chimalhuacan A. C. | El Puerto - Los Reyes por Loma | 26.2 | 1.5 | 27.7 | 3 | 15 | 10 | 5 | 33 |
| 62* | El Puerto - Cárcel por Pueblos | | 19.6 | 1.5 | 21.1 | 3 | 15 | 10 | 6 | 34 | |
| 62 | San Lorenzo - Clínica 25 | | 8.2 | 1.2 | 9.4 | 3 | 15 | 10 | 6 | 34 | 60 |
| 62 | Embarcadero - Clínica 25 | | 11.4 | 1.2 | 12.6 | 3 | 15 | 10 | 6 | 34 | 60 |
| 62* | Conalep - M. Pantitlán | | 11.1 | 2.9 | 14.0 | 2 | 15 | 10 | 6 | 33 | |
| 62* | Av. Los Patos - M. Pantitlán | | 12.4 | 2.9 | 15.3 | 2 | 15 | 10 | 5 | 32 | |
| 62 | Patos - Clínica 25 | | | | | | | | | | |
| 62 | Campos (R-101) - M. Pantitlán | | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 35 |
| 64* | Alianza de trabajadores y concesionarios de autos de alquiler de Ciudad Nezahualcóyotl A. C. | | Valle de los Reyes - Cárcel | 4.7 | 1.1 | 5.8 | 1 | 36 | 15 | 15 | 67 |
| 64 | | Esperanza - Cárcel | 3.3 | 1.1 | 4.4 | 2 | 35 | 15 | 15 | 67 | 70 |
| 64 | | Estadio - Cárcel | 5.3 | 1.1 | 6.4 | 1 | 35 | 15 | 15 | 66 | 60 |
| 64 | | Izcalli - Cárcel | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 |
| 65* | Coalición de organizaciones taxistas de Ciudad Nezahualcóyotl A. C. | Perla Reforma - M. Zaragoza - M. Pantitlán | 12.0 | 2.8 | 14.8 | 8 | 154 | 3 | 3 | 168 | |
| 65 | | Perla Reforma - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 320 |
| 65 | | Izcalli Neza - M. Zaragoza - M. Pantitlán | 8.9 | 3.7 | 12.6 | 6 | 154 | 3 | 2 | 165 | |
| 65 | | Izcalli Neza - M. Pantitlán | 8.9 | 1.6 | 10.5 | 8 | 154 | 3 | 3 | 168 | 60 |
| 65 | | Mañanitas - M. Zaragoza - M. Pantitlán | 9.7 | 3.7 | 13.4 | 8 | 154 | 3 | 3 | 168 | 80 |
| 65 | | Toreo Madrugada - M. Zaragoza - M. Pantitlán | 9.5 | 3.7 | 13.2 | 8 | 154 | 3 | 3 | 168 | 130 |
| 65 | | Cuarta Avenida - M. Zaragoza - M. Pantitlán | 3.9 | 3.7 | 7.6 | 6 | 155 | 3 | 3 | 167 | 80 |
| 65 | | El Sol - San Juan Maravillas | 4.8 | 1.0 | 5.8 | 6 | 154 | 3 | 3 | 166 | 50 |
| 65 | | El Sol - M. Pantitlán - M. Zaragoza | 5.0 | 3.7 | 8.7 | 6 | 154 | 3 | 3 | 166 | |
| 65 | | El Sol - M. Pantitlán | 5.1 | 3.7 | 8.8 | 6 | 154 | 2 | 2 | 164 | |
| 65 | | Pirules - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 65 | | Perla Reforma Vías - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 475 |
| 65 | | Las Vías - San Juan | | | | | | | | | |
| 65 | | El Sol 1ª Avenida - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 35 |
| 72 | Asociación de taxistas rutas Reforma A. C. | Floresta - Cárcel | 2.2 | 2.1 | 4.3 | - | 17 | 13 | 9 | 39 | 61 |
| 72 | | Comercial Mexicana - Ote. 30 Oyamele | | | | | | | | | |
| 72 | | Poniente 7 - Cárcel | 1.4 | 1.0 | 2.4 | - | 18 | 13 | 9 | 40 | 25 |
| 72 | | Los Rosales - Cárcel | 3.2 | 2.1 | 5.3 | - | 18 | 13 | 9 | 40 | 50 |
| 72 | | Oriente 20 - Comercial Mexicana | | | | | | | | | |
| 84* | Unión de trabajadores del servicio público de Ciudad Neza y zonas con Asociación Civil Lázaro Cárdenas | Golondrinas - Burger Boy por Ángel de la Independencia | 3.6 | 1.3 | 4.9 | - | 6 | 60 | 10 | 76 | |
| 84 | | Xochiaca - Clínica 25 por Sor Juana | 4.0 | 1.9 | 5.9 | - | 6 | 60 | 9 | 75 | 105 |
| 84 | | Valle de los Reyes - San Juan por calle 7 | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 135 |
| 84 | | San Agustín - Santa Martha | 3.3 | 1.8 | 5.1 | - | 6 | 60 | 10 | 76 | 10 |
| 84 | | Aurrerá - Burger Boy Por Balbanera - M. Guelatao | 2.6 | 2.5 | 5.1 | - | 6 | 60 | 10 | 76 | |
| 84 | | Comercial Mexicana A. Ranchero - Mc Donals | | | | | | | | | |
| A-15 | Autobuses México los Reyes Chimalhuacán y Anexas S. A. de C. V. | Ciudad Alegre por Loma - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-15 | | Cuatlinchan - M. Zaragoza | | | | | | | | | |
| A-15 | | Auris Santa Rosa - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-15 | | Pueblos - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-15 | | Loma - M. Zaragoza | | | | | | | | | |
| A-15 | | Piedras Negras vía Tapo - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-15 | | Ciudad Alegre vía Tapo - M. Zaragoza | | | | | | | | | |
| A-15 | | Palmas San Andrés - M. Zaragoza | | | | | | | | | |
| A-15 | | Prepa 62 - M. Zaragoza | | | | | | | | | |
| A-55 | Servicio aviación colonia Vaso de Texcoco S. A. de C. V. | Águilas Topozanes por Escalerillas - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-55 | | Municipales Escondida por panteón - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-55 | | Patos Loba 4ª - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-55 | | Reforma Av. Pantitlán Perla - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| A-55 | | Sol Maravillas - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-55 | | ENEP Aragón - ENEP Zaragoza | | | | | | | | | |

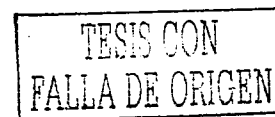
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 | |
|------|--|--|--------------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|---|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | | |
| A-55 | | Esperanza Patacio Izcalli - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 27 | |
| A-55 | | Santa Elena Embarcadero - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-55 | | Torres Conalep - M. Pantitlán | | | | | | | | | | |
| A-55 | | Patos Embarcadero - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-55 | | Patos Prepa 16 - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 25 | |
| A-55 | | Torres Pescadores Santa Elena - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-55 | | San Lorenzo - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 25 | |
| A-55 | | Aurora por calle 7 - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-55 | | Las Torres Pescadores por Puerta La Zanja - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 3 | |
| A-55 | | Acuitlapilco - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-55 | | Aurora - ISSSTE por López Mateos | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-55 | | Col. El Sol, por primera Avenida - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 | |
| A-55 | | Rancho Amanecer - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 30 | |
| A-57 | | Autotransporte Unido de México Ciudad Nezahualcóyotl Chimalhuacán S. A. de C. V. | Sol Primera Av. - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 5 |
| A-57 | | | Torres Conalep - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 4 |
| A-57 | Prepa 16 - M. Pantitlán | | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 | |
| A-57 | Sol Maravillas - M. Pantitlán | | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 | |
| A-57 | Esperanza Izcalli - M. Pantitlán | | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-57 | Perla Reforma - M. Pantitlán | | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 3 | |
| A-60 | Unica de transportes rápidos Nezahualcóyotl Chimalhuacán S. A. de C.V. | Aurora - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-60 | | Torres Conalep - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-60 | | Estadio Aurora - ISSSTE Zaragoza | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-60 | | Sol Primera Av. - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-60 | | San Lorenzo - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-60 | | Sol Maravillas - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-60 | | Izcalli Neza - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 36 | |
| A-60 | | Perla Reforma - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 18 | |
| A-61 | Chimalhuacán aviación civil caracol y colonias del Vaso de Texcoco, S. A. de C. V. | Santa Elena - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 35 | |
| A-61 | | San Lorenzo por Madrugada - M. Pantitlán | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 45 | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 | |
|------|---|--|---------------------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|----|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | | |
| A-61 | | Esperanza Izcatli - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 | |
| A-61 | | San Sebastián - M. Pantitlán | | | | | | | | | | |
| A-61 | | San Lorenzo por Rancho Grande - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 45 | |
| A-61 | | San Lorenzo por puerto - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 | |
| A-61 | | Torres Conalep - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 | |
| A-61 | | Torres Pescadores - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 | |
| A-61 | | Patos Loba - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 35 | |
| A-61 | | Patos Prepa 16 - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-61 | | Acuitlapilco - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 | |
| A-61 | | Perla Reforma - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 100 | |
| A-61 | | Madrugada - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 | |
| A-61 | | Colorines Av. Texcoco - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 45 | |
| A-61 | | Toreo Madrugada - ISSSTE Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 | |
| A-61 | | San Agustín Izcalli - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 | |
| A-61 | | Flamingos Reclusorio - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 45 | |
| A-61 | | Salado - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 | |
| A-63 | | Autobuses México Ciudad Nezahualcóyotl, S. A. de C. V. | Perla Reforma - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-63 | | | Esperanza Izcalli - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-63 | | | Toreo Bordo - M. Pantitlán | | | | | | | | | |
| A-63 | | | San Lorenzo - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-63 | Reyes Patos - Comercial Mexicana | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 | |
| A-63 | Magdalena por calle 7 - M. Pantitlán | | | | | | | | | | | |
| A-63 | Aurora once y medio - M. Pantitlán | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 | |
| A-63 | Los Patos prepa 16 - M. Pantitlán | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-63 | Torres Pescadores - M. Pantitlán | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-63 | Sol Maravillas - M. Pantitlán | | | | | | | | | | | |
| A-63 | Bordo - M. Peñón | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-63 | Bordo de Xochiaca - Reyes Central | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 | |
| A-74 | Corporación troncal de autotransporte de oriente Chaleo, S. A. de C. V. | | Polvorín - San Lorenzo - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|----------------------------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-74 | | Palmas - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-74 | | Xaltipac por Bordo - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 35 |
| A-74 | | Esperanza - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 4 |
| A-74 | | Santa Elena por Torres - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-74 | | Perla Reforma - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-74 | | Olivos Alamos - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 55 |
| A-74 | | Patos La Loba - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-74 | | Santa Elena - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 |
| A-74 | | Escondida - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 35 |
| A-74 | | San Lorenzo Olivos - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 40 |
| A-74 | | Aurora Estadio Neza - M. Pantitlán | | | | | | | | | |
| NSTT | Nuevo Sistema de Transporte Troncal | Izcalli Neza - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 26 |
| NSTT | | Perla Reforma - M. Pantitlán | | | | | | | | | |
| NSTT | | Escondida - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| NSTT | | Estadio Neza - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| NSTT | | El Sol por Maravillas - M. Pantitlán | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 14 |
| Región Tlalnepantla | | | | | | | | | | | |
| 25 | Asociación de taxistas colectivos Adolfo López Mateos, A. C. y Ramales de penetración al Distrito Federal | Margarita Maza de Juárez - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| 25 | | Segunda Secc. Campestre Monte María Lomas Lindas - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| 25 | | Las Torres H. Atizapán Lomas Lindas - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| 25 | | Nuevo México - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| 25 | | Lomas de Atizapán - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| 25 | | Tlalnepantla por San Andrés - M. Observatorio | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 |
| 26* | Servicios colectivos Xalpeños A. C. | Tlalnepantla - Prensa Nacional | 4.0 | 0.3 | 4.3 | 9 | 16 | - | 8 | 33 | |
| 26* | | Tlalnepantla - M. El Rosario | 5.0 | 5.9 | 10.9 | 13 | 20 | - | 8 | 41 | |
| 26* | | Tlalnepantla - M. Ferrería Puente de Vigas | 7.4 | 7.2 | 14.6 | 10 | 16 | - | 8 | 34 | |
| 26 | | Tlalnepantla - M. Ferrería | 10.8 | 7.2 | 18.0 | 10 | 16 | - | 8 | 34 | 16 |
| 26 | | Bodegas de Atizapán - M. El Rosario | 13.6 | 5.9 | 19.5 | 9 | 16 | - | 8 | 33 | 16 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 26 | | La Quebrada - M. El Rosario | 19.9 | 5.9 | 25.8 | 9 | 20 | - | 8 | 37 | 16 |
| 26 | | Tequesquinagua - M. Ferrería | 10.8 | 7.2 | 18.0 | 9 | 16 | - | 8 | 33 | |
| 26 | | Satélite - M. El Rosario | 14.7 | 5.9 | 20.6 | 9 | 20 | - | 8 | 37 | 15 |
| 26 | | Directo - M. Ferrería | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Bodegas Alizapan - Prensa Nacional | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 100 |
| 26 | | Barrio Norte - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Quebrada Eje 5 - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| 26 | | IMSS Tequisquinagua por Puente de Vigas - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Ampliación San Marcos por Hidromex - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Ampliación San Marcos - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Santa Ma. de Guadalupe - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Gemelos - M. Ferrería | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| 26 | | Chalma - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 26 | | Rinconada San Marcos - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 50 |
| 26 | | Unidad Tenayo - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 48 |
| 26 | | Barrio Norte - Aurrerá Palomas | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 100 |
| 27 | Miguel Hidalgo S. A. de C.V. | Lomas Lindas - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 40 |
| 27 | | Ecatepec - El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 46 |
| 27 | | Villa de las Flores - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 46 |
| 27* | Asociación de conductores y propietarios de taxis y autotransportistas, A .C. ruta Miguel Hidalgo. | Cuautitlán Izcalli - M. Chapultepec | 31.0 | 6.3 | 37.3 | 35 | 65 | - | - | 100 | |
| 27* | | Villas de la Hacienda - M. Chapultepec | 19.3 | 6.3 | 25.6 | 35 | 65 | - | - | 100 | |
| 27* | | Villas de la Hacienda - M. El Rosario | 28.6 | 6.3 | 34.9 | 3 | 10 | - | - | 13 | 20 |
| 27* | | San Pedro - M. Chapultepec | 25.0 | 6.3 | 31.3 | 32 | 64 | - | - | 96 | |
| 27* | | San Cristóbal - M. Chapultepec | 36.8 | 6.3 | 43.1 | 32 | 64 | - | - | 96 | 80 |
| 27* | | San Pedro - M. El Rosario | 25.0 | 6.3 | 31.3 | 3 | 4 | - | - | 7 | |
| 27* | | Villa de las Flores - M. Chapultepec | 28.0 | 6.3 | 34.3 | 32 | 64 | - | - | 96 | |
| 27* | | Santa Ma. Tecoloapan - M. Chapultepec | 29.0 | 6.3 | 35.3 | 34 | 64 | - | - | 98 | |
| 27 | | San Cristóbal Ecatepec - M. Chapultepec | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 80 |
| 27 | | Villas de la Hacienda por Arboledas - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 20 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| 27 | | Villa de las Flores Teques Granjas Gasolinera por mercado - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| 27 | | Santa Ma. Tecolopan por Satélite - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 27 | | Villas de la Hacienda U. Hab 217 por Arboledas - M El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| 27 | | 3 de Mayo por Atizapan - M El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 27 | | Villa de las Flores Teque Jaltenco por Granjas mercado - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| 27 | | V. Bohemia U Hab 217 por Arboledas - M Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 27 | | Cuautitlan Izcalli por autopista Ford - M El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| 27 | | Santa Ma de las Torres Campo 1 - M Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| 27 | | V. Boemia U Hab 217 por Atizapan - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| 27 | | San Rafael Villa de la Flores Teques Granjas Gasolinera por CEBETIS - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| 27 | | Villas de la Hacienda por Arboledas - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| 27 | | Cuautitlan Izcalli Campo 1,2,3 - M El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 80 |
| 27 | | 3 de Mayo por Arboledas - M El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 27 | | 3 de Mayo por Arboledas V del Laso - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 27 | | 3 de Mayo por Atizapan - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 27 | | Cuautitlan Izcalli, 1,2,3 por Autopista - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 225 |
| 27 | | San Pedro - M. Chapultepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 56 |
| 27 | | San Pedro - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 66* | Unión de transportistas del servicio colectivo General Lázaro Cárdenas Estado de México | La Presa - M. Indios Verdes por Panaini | 7.4 | 2.5 | 9.9 | 1 | 18 | - | 1 | 20 | |
| 66* | | La Presa - M. Indios Verdes por Volcanes | 6.1 | 2.5 | 8.6 | 2 | 19 | - | - | 21 | |
| 66 | | La Presa - M. Indios Verdes por Tonatihu | 3.0 | 5.4 | 8.4 | 1 | 18 | - | - | 19 | |
| 66 | | Mercado Miguel Hidalgo La Presa - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 66 | | Las Cruces - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| 66 | | Av. del Trabajo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| 66 | | Chimalhuacán - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 66 | | Mirador - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| 66 | | Las Bombas - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 | |
|------|---|---|---|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|----|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | | |
| A-01 | Alianza de transportistas mexiquenses S A. de C. V. | San Cristóbal Ecatepec - M. El Rosario | | | | | | | | | | |
| A-01 | | Cd. Labor - M. El Rosario | | | | | | | | | | |
| A-04 | Autobuses circuito hospitales Tlalnepanitla y Anexas S. A. de C. V. | Bosque del Lago - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 | |
| A-04 | | Tlalnepanitla por Armas - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 | |
| A-04 | | Chamapa - M. Cuatro Caminos | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 | |
| A-06 | Autobuses Cuatitlan Aurora Concepcion y anexas S. A. de C. V. | Valle Hacienda por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Rosario - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Valle de Hacienda por Lechería - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Valle de la Hacienda por Haiba - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Bosque de la Hacienda por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Tepozotlán, Tierritas Blancas - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Fracc. San Antonio - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Tepozotlán Tierritas Blancas 4 Milpas - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Esclavo por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 | |
| A-06 | | Mago por autopista M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 | |
| A-06 | | 3 de Mayo Santa Rosa - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | La Perla - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Libertad Tepojaco - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Libertad Tepojaco - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Jiménez Cantú - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Santiago Cuatlalpan por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Bosque de la Hacienda - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-06 | | Santiago Cuatlalpan por Cuatitlan - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-09 | | Autobuses Melchor Ocampo S. A. de C. V. | Izcalli Campo 1,2,3 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 23 |
| A-09 | | | Izcalli 2 y 3 por Vallejo - Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-09 | Tultepec por Oxo - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-09 | Caseta Km. 40 por autopista - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-09 | Apasco Zumpango - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-09 | | San Bartolo Teoloyucan por Oxo - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |



FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-09 | | San Francisco Tenopalco por autopista - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-09 | | San Francisco Tenopalco por Oxo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-09 | | Caseta Federal Km 40 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-09 | | FES 4 Cuautitlán - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-10 | Autobuses del noroeste y anexas S.A. de C. V. | Progreso Industrial por Tlalnepantla - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 50 |
| A-10 | | Monte Ma - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-10 | | Progreso Industrial por Vistahermosa - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-10 | | Caja de Agua - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-10 | | Tlalnepantla Villa del Carbon - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-10 | | Cahuacán - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-10 | | Tlazala - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-10 | | Chiconcuac - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-18 | Autobuses México San Juan Ixhuatepec S. A. de C. V. | San Juan Ixhuatepec - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-18 | | San José San Isidro - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 |
| A-22 | Autobuses México Tlalnepantla: S. A. de C. V. | Peñitas - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-22 | | Villas San Miguel - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-22 | | Emiliano Zapata Monte Ma - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-22 | | Alcanfores - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-22 | | Granjas San Isidro Villas Torres - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-22 | | Tlalnepantla - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 45 |
| A-22 | | Tepojaco - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-22 | | Tepojaco por 100 mts. - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-22 | | Tepojaco por Vallejo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-22 | | Cuautitlán Izcalli por Pte Ford - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-22 | | Cuautitlán Izcalli por Pte. Koblenz. - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 35 |
| A-23 | Autobuses México Tultitlan y anexas S. A. de C. V. | Prados por Oxo - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-23 | | Prados por Chilpa - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-23 | | Prados por San Rafael - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-23 | | Buenavista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-23 | | Fuentes del Valle - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 25 |
| A-24 | Autobuses México Zumpango y anexas S. A. de C. V. | Santo Tomás Teoloyucan - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-24 | | Cuautitlán Izcalli Campos 2 - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-24 | | San Bartolo Teoloyucan - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 9 |
| A-24 | | Fracc. El Trebol - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Col. Venecia - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-24 | | Zumpango por autopista - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-24 | | Zimapan por autopista - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 9 |
| A-24 | | Tepeji el Salto - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-24 | | Jalpa por Coyotepec autopista - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Col. San Miguel de los Jagueyes - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | La Era - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Coyolitos - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| A-24 | | Santiago Tlatexco - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Moncavaca - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| A-24 | | Col. Venecia - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | San Sebastián Xala - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 18 |
| A-24 | | Santo Tomás Teoloyucan - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Santa Barbara - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-24 | | Teoloyucan Ajalpa Huehuetoca por autopista - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Santa Cruz del Monte - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-24 | | Coyotepec - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | | Zumpango por Cuautitlán - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-24 | | San Lorenzo - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-24 | Santa Bárbara - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 11 | |
| A-24 | San Sebastián Xala - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 8 | |
| A-24 | Santa Cruz Teoloyucan - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |
| A-24 | San Juan Zitaltepec - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 9 | |
| A-24 | Coyolitos - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 | |

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 | |
|------|--|---|--|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|----|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | | |
| A-24 | | Santa Cruz del Monte - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 | |
| A-24 | | Santiago Tlatexco por Oxo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 | |
| A-25 | Autobuses México Zumpango San Juan Zitlatepec S. A. de C. V. | San Bartolo Cuautlalpan - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 19 | |
| A-25 | | Nextlalpan por Ojo de Agua - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-25 | | Nextlalpan por Reyes - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 9 | |
| A-25 | | San Juan Zitlatepec - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 19 | |
| A-28 | | Autobuses rápidos de Monte Alto S. A. de C. V. | Progreso Industrial por Mario Colín - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 41 |
| A-28 | Cahuacan por Mario Colín - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 23 | |
| A-28 | Col Jimenez Cantú por Mario Colín - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 36 | |
| A-28 | Progreso Industrial por Vistahermosa - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 32 | |
| A-28 | Progreso Industrial por Mario Colín - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 33 | |
| A-28 | Jiménez Cantú por Mario Colín - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 34 | |
| A-28 | Biznaga Loma de Gpe. por Mario Colín - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 9 | |
| A-28 | Loma de San Miguel por Mario Colín - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 | |
| A-28 | Lomas de San Miguel por Mario Colín - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 | |
| A-28 | Biznaga Loma de Gpe. por Mario Colín - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 7 | |
| A-29 | Autobuses rápidos del Valle de México S. A. de C. V. | | Tlalnepantla Villa del Carbón - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-29 | | | Cahuacan - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 45 |
| A-29 | | Chiconcuac - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 | |
| A-29 | | Tlaxala - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 16 | |
| A-36 | Autocamiones de la línea Col. Peralvillo Tlalnepantla y anexas, S. A. de C. V. | La Presa por Jaral - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-36 | | La Presa - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-36 | | Izcalli del Valle - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-36 | | Ampliación Buenavista San Marcos - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-36 | | La Presa por Exc. D.F. - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-36 | | Cuautitlán Izcalli Campos 1.2.3 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-36 | | Cuautitlán Izcalli Pte. Koblenz - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 | |
| A-36 | | México Nuevo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 | |
| A-36 | Granjas de Guadalupe - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|---|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-36 | | Alfredo B. - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-36 | | Arboledas Higuera - M. Politécnico | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 13 |
| A-36 | | Tenayo por Puerto - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Tenayo por Multíam Cuauhtémoc - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Independencia - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Loma Bonita - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | San Lucas Paolini - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | San Marcos - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | San Marcos del Rincón - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Villa de las Flores - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Villa de las Flores U. H. San Rafael - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | V. Escondido Condado de Saavedra - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Barrios Izcalli del Valle - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 8 |
| A-36 | | Bonfil - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Cuautitlán Izcalli Santa María La Joyta - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 7 |
| A-36 | | Campo Alegre - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 8 |
| A-37 | Autobuses México Tepatlitlán S. A. de C. V. | Tepatlitlán - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | S/i |
| A-39 | Autotransportes México Azcapotzalco, S. A. de C. V. | Tepozotlán por Cuautitlán - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 3 |
| A-39 | | Jilotepec por autopista - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 4 |
| A-44 | Autotransportes México Azcapotzalco, S. A. de C. V. | 5 de Mayo México 86 - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 15 |
| A-44 | | Calacuaya Monte Sol - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 13 |
| A-44 | | Calacuaya Lomas de Bellavista - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 13 |
| A-44 | | San Martín de Porres Calacuaya - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 16 |
| A-44 | | San Martín de Porres Jacarandas - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-45 | Autotransportes México Melchor Ocampo, S. A. de C. V. | San Bartolo Teoloyucan por Oro - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 14 |
| A-45 | | Tultepec por Oro - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 12 |
| A-45 | | Apaxco - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 10 |
| A-45 | | FES Campo 4 Cuautitlán - M. El Rosario | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | | 13 |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|--|-------------------------------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-45 | | Caseta Bodegas Km. 40 por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-45 | | Caseta Km. 40 por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-45 | | Cuautitlán Izcalli 2.3 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-45 | | San Francisco Tenopalco por Tlalne Barrientos - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-45 | | San Francisco Tenopalco por autopista - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| A-45 | | Cuautitlán Izcalli Campo 2.3 por autopista - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-45 | | Cuautitlán Izcalli Campo 1 2.3 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 23 |
| A-45 | | Caseta Federal Km. 40 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-45 | | FES Campo 4 Cuautitlán - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-52 | | Autotransportes Monte Alto y anexas. S. A. de C. V. | Torres Lomas Lindas - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | |
| A-52 | Progreso - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| A-52 | Transfiguración - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-52 | Masacota - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | Pueblo Nuevo - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | San Francisco de las Torres - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | Villa del Carbón - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-52 | Granjas de Guadalupe - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | México 68 - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-52 | San Miguel Hila - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-52 | Kandinquí - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 |
| A-52 | San Bartolo Morelos - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | San Sebastián - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | Condado de Saavedra Chiluca - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | Monte María - M. El Rosario | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-52 | San Francisco de las Tablas - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 |
| A-52 | México 68 - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-52 | San Miguel Hila - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-52 | Torres Lomas Lindas - M. Politécnico | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 14 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 | |
|------|--|---|---|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|-----|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | | |
| A-52 | | Pueblo Nuevo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 | |
| A-52 | | Villa del Carbón - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 | |
| A-52 | | San Sebastián - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 | |
| A-52 | | Transfiguración - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 | |
| A-52 | | Condado de Saavedra Fracc. Chiluca - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 | |
| A-52 | | Progreso - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 | |
| A-52 | | San Sebastián Morelos - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 | |
| A-52 | | Macolota - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 | |
| A-52 | | Granjas de Guadalupe - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 8 | |
| A-52 | | Monte María - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 | |
| A-52 | | Kadinqui - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 13 | |
| A-54 | | Autotransportes San Pedro Santa Clara Km. 20 S. A. de C. V. | Caracoles Cerro de la Estrella - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-54 | | | Caracoles Módulo directo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-54 | Caracoles Carbonera - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Km. 12 por Ejido - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Módulo por Ejido - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | La Presa - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles por Km. 12 - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Piedra Grande - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Nevado de Toluca - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Km12 por Chiapas - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles directo por Chiapas - M. Indios Verdes | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles por Módulo - M. Martín Carrera | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Gallo La Presa - M. Martín Carrera | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Módulo Jiménez Cantú - M. Martín Carrera | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Camino Real por Carbonera - M. Martín Carrera | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles Panteón - M. Martín Carrera | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |
| A-54 | Caracoles por Piedra Grande - M. Martín Carrera | | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-62 | Línea de autobuses de transporte de pasajeros Campestre Guadalupeana Vergel de Guadalupe Las Calaveras y puntos intermedios (CAIMCAYA) | Nicolás Bravo y Francisco Valle - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-62 | | Plaza de Aragón V. A 1a Secc. - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| A-62 | | Plaza de Aragón Impulsora - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 22 |
| A-62 | | Campestre Guadalupeana - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-62 | | Plaza Aragón Casas Alemán - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 22 |
| A-64 | Autobuses Mexico Coyotepec y anexas. S. A. de C. V. | Coyotepec Centro - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 17 |
| A-64 | | Ánimas Trebol - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 17 |
| A-64 | | Cd. Labor - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Tesoro - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Coyotepec por Oxo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Huehuetoca Barranca Prieta - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Coyotepec Escuela Luz Casas - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Teoloyucan autopista Zimapán - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Cuautitlán Izcalli - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | FES Campo 4 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Apaxco Coyotillos - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Col. Guadalupe Las Torres - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | San Andrés Tzimilpa - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-64 | | Huehuetoca Jorobas - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-66 | Línea de autobuses Mexico Tacuba Huixquilucan y anexas. S. A. de C. V. | Cd. Labor por Tlalnepantla - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 18 |
| A-66 | | San Cristóbal Ecatepec | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-67 | Línea México Cuautitlán Tepozotlán, S. A. de C. V. | El Trébol - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-67 | | Tepozotlán - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-67 | | Jilotepec por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-67 | | Jilotepec por Tlalnepantla - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-70 | Sociedad Cooperativa de autotransportes Cuautepec. La Villa: G. A. Madero, S. C. L. | Tlalnepantla - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 26 |
| A-70 | | San Isidro - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 26 |
| A-70 | | San Pedro Barrientos - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 28 |
| A-71 | Sociedad Cooperativa de autotransportes México Cuautitlán Melchor Ocampo Zumpango S. C. L. | Tlapanaloya Zumpango - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|--|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-71 | | Apaxco - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | FES Campo 4 Cuautitlán - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | Tultepec por Oxo - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | San Bartolo Teoloyucan por Oxo - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | Caseta Km. 40 por autopista - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | FES Campo 4 Cuautitlán - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | Cuautitlán Izcalli 2,3 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| A-71 | | San Francisco Tenopalco por autopista - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | San Francisco Tenopalco por Oxo - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-71 | | Caseta Federal Km. 40 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| A-71 | | Cuautitlán Izcalli 1, 2,3 - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 23 |
| A-72 | Sociedad Cooperativa de Autotransportes de Pasajeros de México a Tultepec S. C. L. | Cuautitlán Tultepec - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Quebrada vía López Portillo - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Fuentes del Valle - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Cuautitlán Tultepec - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Quebrada vía López Portillo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Tultitlán vía López Portillo - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Cd. Labor - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-72 | | Verdes Cuautitlán - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-75 | Transportes Ecatepec, S. de R. L. de C. V. | Fuentes del Valle - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-75 | | La Quebrada - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-75 | | Col. Fuentes del Valle - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 180 |
| A-75 | | Col. Vistahermosa - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-75 | | Villa de las Manzanas - M. Indios Verdes | | | | | | | | | |
| A-75 | | Unidad Morelos Prados - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | S/í |
| A-75 | | Cd. Labor - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-75 | | Cuautitlán - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-75 | | Buenavista - M. Martín Carrera | | | | | | | | | |
| A-79 | Unión de ccesionarios de la línea de autobuses México - Tlalneapanla, Cuautitlán y anexas. | San Antonio Tultitlán - M. Tacuba | | | | | | | | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

ANEXO N° 18

Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|-----------------------|---|---|-------------|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-79 | | Tepozotlán por autopista - M. Tacuba | | | | | | | | | |
| A-79 | | Tepozotlán por Cuautitlán - M. Tacuba | | | | | | | | | |
| A-85 | Autobuses México Tultepec, S. A. de C. V. | Tultepec Cuautitlán - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 58 |
| A-85 | | Bosques de la Hacienda por Atzapán - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 42 |
| S/n | Autotransportes Izgasa S. A. de C. V. | Bosques de la Hacienda por Fco. Villa - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 21 |
| S/n | | Valle de la Hacienda por Fco. Villa - M. El Rosario | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| S/n | | Valle de la Hacienda - M. Politécnico | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 20 |
| Región Texcoco | | | | | | | | | | | |
| 28 | Ruta interestatal de taxis colectivos esp zona oriente. | Chapingo - M. Aeropuerto | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 25 |
| 28 | | Chapingo - M. Balbuena | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 60 |
| 28 | | Chapingo - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 30 |
| 28* | | Ixtapaluca - M. Aeropuerto - M. Zaragoza | 14.4 | 12.0 | 26.4 | 2 | 98 | - | - | | 100 |
| 28* | | Chapingo - M. Aeropuerto - M. Zaragoza | 21.0 | 12.0 | 33.0 | 1 | 99 | - | - | | 100 |
| 28* | | Chalco - M. Aeropuerto - M. Zaragoza | 20.8 | 12.0 | 32.8 | 2 | 98 | - | - | | 100 |
| A-07 | Autobuses Chipiltepec, S. A. de C. V. | San Martín Las Pirámides - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 58 |
| A-11 | Autobuses Valle de México, S. A. de C. V. | Chiconcuac - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-11 | | Chiconcuac - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-11 | | San Pablo "irregular" - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 17 |
| A-11 | | San Juan Belén - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-11 | | Santa Catarina "irregular" - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-29 | Autobuses Rápidos del Valle de México, S. A. de C. V. | Santa Catarina - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-29 | | Chiconcuac - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-29 | | Chiconcuac - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-29 | | Otumba - San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-29 | | San Juan Belén - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-29 | | San Pablo - M. San Lázaro | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-29 | | Texcoco - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-37 | Autotransportes de pasajeros segunda clase México Tepetitlán S. A. de C. V. | Tepetitlán - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-37 | | Tepetitlán - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 7 |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 18
Derivaciones de rutas del Estado de México que penetran al Distrito Federal 1991-1994

| Ruta | Empresa o Asociación | Origen - Destino | Penetración | | Total Km. | Parque vehicular | | | | Total 1991 | Total 1994 |
|------|--|---|--|------|-----------|------------------|-------|-------|---------|------------|------------|
| | | | E. Méx | D.F. | | Micro | Combi | Sedán | Autobús | | |
| A-37 | | Chiconcuac Ixtapan Teques - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-37 | | Texcoco Ixtapan Tequisistlán - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-48 | Autotransportes México Texcoco Calpulalpan Apizaco Huamantla y anexas, S. A de C. V. | Chiconcuac - Cárcel | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 16 |
| A-48 | | Chiconcuac - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 17 |
| A-48 | | Chiconcuac - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 16 |
| A-48 | | Texcoco - M. Zaragoza | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 17 |
| A-65 | Línea de Autobuses México San Juan Teotihuacán - Otumba - Apan - Calpulalpan Flecha Roja y Ramales, S. A. de C. V. | Belén - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Chiconcuac - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 10 |
| A-65 | | Chiconcuac - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 16 |
| A-65 | | Chiconcuac - Guanalan - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 11 |
| A-65 | | Guanalan - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Otumba - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 6 |
| A-65 | | Otumba - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Pentecostés - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Pirámides - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Pirámides - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 12 |
| A-65 | | San Juan Teotihuacán - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | San Juan Teotihuacán - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Atlixoc - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 5 |
| A-65 | | Texcoco - M. Indios Verdes | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 9 |
| A-65 | | Texcoco - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | | 15 |
| S/n | | Autotransportes San Juan Ixquiltán S. A. | Tepatitlán Ixquiltán - M. Martín Carrera | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | S/í | |

Fuente: -Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Servicios al Transporte, *Informe del estado general que guarda el Programa de Placa Metropolitana*, México 1994, mimeo.
 -Consejo del Transporte del Área Metropolitana (Cotam), *Inventario de Transporte en el Área Metropolitana*, México, 1991, mimeo.

*Rutas que dejaron de operar en 1994

S/í: Sin información

Espacios con sombra: Rutas fuera de operación.

S/n: Sin número de ruta

Nota: Los datos totales de 1994 corresponden al total de su parque vehicular sin especificar su tipo por número de unidades.

Es una tabla distribuida por regiones en relación de su origen-destino entre el Distrito Federal y el Estado de México, con el objeto de la realización del Programa de Placa Metropolitana. La relación de rutas de penetración del Estado de México al Distrito Federal incluye Asociaciones y Empresas de transporte público de pasajeros cuyos datos fueron obtenidos de las fuentes mencionadas. Entre estos datos se encuentran rutas que aparecen en 1994 fuera de operación que se señalan sombreados y no figuran en el año de 1991.



FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|---|
| 101 | 1 | Taxi Radio, A.C. | Acera sur de Gómez Farías antes de acera poniente de Ezequiel Montes, colonia Tabacalera, delegación Cuauhtémoc. | A 20 m. de Insurgentes Centro. |
| 101 | 2 | | Junto acera norte de Hegel antes de la acera sur de Horacio, colonia Polanco, delegación Miguel Hidalgo. | Frente al jardín. |
| 102 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Humboldt acera oriente después de la calle de Colón, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Casi esquina con Paseo de la Reforma. |
| 103 | - | | Acera norte y sur de Hamburgo, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc | Entre Amberes y Génova |
| 103 | - | | Acera norte de Av. Morelos antes de la lateral oriente de Paseo de la Reforma, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al monumento a Colón. |
| 105 | - | | Acera poniente de lateral de carretera Ajusco, colonia Héroes de Padierna, delegación Tlalpan. | Frente a "Reino Aventura". |
| 106 | - | | Atenas junto acera sur hacia el oriente, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Premier. |
| 107 | - | | Acera oriente de Mariano Escobedo después de acera norte de Victor Hugo, colonia Nueva Anzures, delegación Miguel Hidalgo. | Frente a Hotel Camino Real. |
| 108 | - | | Unión de Taxistas Independientes Grupo Sevilla, A.C. | Acera oriente de la calle Allende, frente a la desembocadura de la calle Clavería, colonia Clavería, delegación Azcapotzalco. |
| 109 | - | Permissionarios Unidos del Sitio 109 L' Escargot, A. C. | Acera poniente de Montana, antes de acera norte de Louisiana, colonia Nápoles, delegación Benito Juárez. | Frente a L'oreal de París. |
| 110 | - | Sitio Loma Linda, A.C. | Av. Paseo de la Reforma, junto acera poniente antes Sierra Madre, colonia Lomas de Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Frente al Jardín Perú. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|---|
| 111 | - | Sindicato Nacional de Permisarios de Coches de Alquiler de la República Mexicana. | Calle Oso, acera poniente antes de José María Rico, colonia Insurgentes Mixcoac, delegación Benito Juárez. | Antes llamada "Sitio San José Insurgentes, A.C." -A una cuadra de Insurgentes Sur. |
| 112 | - | Pioneros independientes, sitio 112, A.C. | Floricultura esquina Electricistas, colonia 20 de Noviembre, delegación Venustiano Carranza. | Antes llamada "Central de Choferes, S.C." -Frente al mercado. |
| 113 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera sur de Marsella esquina con acera oriente de Dinamarca, colonia Juárez delegación Cuauhtémoc. | Contra esquina de Berlín. |
| 114 | - | Sitio Barrilaco, A.C. | Sierra Ventana, junto acera oriente, esquina Monte Arrarat, colonia Lomas de Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Entre calle sin nombre y cerrada Abarat. |
| 115 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Copérnico acera sur antes de la calzada Melchor Ocampo, colonia Anzures, delegación Miguel Hidalgo. | Frente al Hotel del Bosque. |
| 116 | - | | Acera sur del Paseo de la Reforma antes de Génova, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Entre Copenhague y Génova. |
| 118 | - | | José María Izazaga, acera norte, antes de Eje Central Lázaro Cárdenas, delegación Cuauhtémoc. | Frente a Salto del Agua. |
| 119 | 1 | Sitios independientes de taxis en terminales de autobuses foráneos en el D.F., A.C. | Central Camionera del Sur, colonia Country Club, delegación Coyoacán. | Metro Taxqueña. |
| 119 | 2 | | Central Camionera del Norte, colonia M. Ávila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | Metro Central Camionera, sobre Eje Central. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|---|
| 119 | 3 | | Central Camionera del Oriente, colonia 10 de Mayo, delegación Venustiano Carranza. | Metro San Lázaro, frente a Congreso de la Unión. |
| 119 | 4 | | Central Camionera del Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | Metro Observatorio. |
| 120 | - | Sitios de automóviles de alquiler Tacubaya, A.C. | Acera poniente de Ángel Buonarroti, después de Av. San Antonio, colonia Mixcoac. Delegación Benito Juárez. | A una cuadra de Av. Revolución. |
| 121 | 1 | Servicios Ejecutivos, Taxi Mex., A.C. | Calle de Nueva York, acera poniente, después de la calle de Georgia, colonia Nápoles, delegación Benito Juárez. | Frente al Jardín Esparza Oteo. |
| 121 | 2 | Antes Taxi Mex. | Calle Matías Romero, acera sur esquina Heriberto Frías, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. | Frente a Pestalozzi. |
| 121 | 3 | | Acera sur de Obrero Mundial, antes de Doctor Vértiz, colonia Atenor Salas, delegación Benito Juárez. | Frente a la tienda del ISSSTE. |
| 121 | 4 | | Colima, acera norte antes de Salamanca colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Frente al centro comercial Liverpool. |
| 121 | 5 | | Calle Río Grijalva, acera norte antes de Río Danubio, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | Esquina Plaza Grijalva. |
| 121 | 6 | | Calle Veracruz, acera norte, después de la Calle de Acapulco, colonia Condesa, delegación Cuauhtémoc. | A una cuadra del Parque España. |
| 121 | 7 | | Costado sur del parque América, frente a la calle de Musset. | Calle Horacio. |
| 121 | 8 | | Acera norte de la Av. América, esquina parque de San Andrés, colonia San Andrés, delegación Coyoacán. | A una cuadra de la calzada de Tlalpan. |
| 122 | - | | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Humboldt, acera oriente frente al número 38, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. |

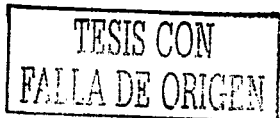
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|--|
| 123 | - | Sitio de Automóviles Lomas, A.C. | Acera oriente de Sierra Mojada, antes de Av. de las Palmas, colonia Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Frente a la iglesia. |
| 124 | 1 | Sitio Rojas 124, A.C. | Acera sur de Pirineos, esquina acera poniente de Prados sur, colonia Lomas de Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Casi esquina Virreyes. |
| 124 | 2 | | Acera norte de Paseo de la Reforma, antes de acera oriente de Ixtlan, colonia Lomas de Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | En la Glorieta de Penélope. |
| 125 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera poniente de Luis Moya, casi esquina de Av. Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Bamer. |
| 126 | - | | Acera poniente de Luis Moya, casi esquina de Av. Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel San Francisco. |
| 127 | - | Sitio 127 taxi, Grupo Peñón, A.C. | Av. Texcoco, esquina Tahel, colonia Peñón de los Baños. | |
| 128 | - | Sitio Xola 128, A.C. | Acera poniente de calle Providencia antes de acera sur Av. Xola, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. | Contra esquina de Av. Coyoacán. |
| 129 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera sur de calle de Londres, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Entre Génova y Amberes; en la entrada del Hotel Génova. |
| 130 | - | | Acera poniente de Río Lerma, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | Entre Río Amazonas y Río Neva; en la entrada del Hotel María Cristina. |
| 131 | - | Sitio Esperanza, A.C. | Acera norte de Concepción de Beistegui, esquina Av. Coyoacán, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. | Frente a la sucursal Bancomer. |
| 133 | - | Sitios de taxis 133, Xochimilco, A.C. | Av. José María Morelos, esquina Vicente Guerrero, delegación Xochimilco. | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|---|---|
| 134 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera oriente de Paris, esquina norte de Paseo de Reforma, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Reforma. |
| 135 | - | Unión de Taxistas Obrero Mundial, A.C. | Acera norte de calle Michoacán, antes de la Av. México, colonia Hipódromo, delegación Miguel Hidalgo. | Antes llamada "Central de Choferes, A.C." -Frente al Parque San Martín. |
| 136 | - | Unión de Taxistas del Área Metropolitana, Valle de Anáhuac, A.C. | Calle Caruzo número 292, colonia Vallejo, delegación, Gustavo A. Madero. | |
| 137 | - | Sitio 137 Durango, A.C. | Acera norte de la calle Durango, antes de la calle de Jalapa, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Casi frente a escuela primaria Ignacio Vallarta. |
| 138 | - | Radio-telefonía Vasco de Quiroga. | Acera sur, calle Salvador Díaz Mirón, antes de la acera poniente de la calle José Parres, colonia Santo Tomás, delegación Miguel Hidalgo. | Antes llamada "Unión de taxistas del sitio 138, A.C." -Frente al Hospital de la Mujer. |
| 139 | - | Agrupación de choferes del sitio Niza, A.C. | Calle Marsella, frente al número 72 B, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al casino Veracruzano. |
| 140 | 1 | O.B.A. Taxis 140, Glorieta, A.C. | Calle Tepic, esquina Baja California, colonia Roma Sur, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Sitio Rojas, A.C." -Entre calle Anáhuac y calle de Tuxpan. |
| 140 | 2 | | Bosques de Durango, esquina Bosques de Reforma, colonia Bosques de las Lomas, delegación Miguel Hidalgo. | Antes llamada "Sitio Rojas, A.C." -Frente a Plaza Bosques. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|---|
| 141 | 1 | Sitio Reforma Lomas Narvarte, A.C. | Calle profesor Escamilla, esquina Paseo de las Lilas, colonia Cooperativa Palo Alto, delegación Miguel Hidalgo. | |
| 141 | 2 | | Acera norte de Diagonal San Antonio, antes de acera oriente de Dr. Vértiz, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | Entre Milla e Icaeos. |
| 141 | 3 | | Acera norte de Av. Explanada, antes de acera oriente de Paseo de Reforma, colonia Lomas de Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Entre Monte Altai y Monte Himalaya. |
| 142 | - | Central única de taxistas del D.F., A.C. Plaza Universidad. | Acera sur de Parroquia, frente al restaurante Vips, (Plaza Universidad), colonia Santa Cruz Atoyac, delegación Benito Juárez. | Entre Av. Universidad y Av. México. |
| 144 | - | Taxistas organizados en julio, A.C. | Calle Rodolfo Gaona, esquina Antonio Velázquez, esquina Periodista, delegación Miguel Hidalgo. | Frente a Suburbia. |
| 145 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Ambas aceras de Serapio Rendón, frente a la entrada principal del Hotel Mayorca, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Entre la calle Sadi Carnot y calle Schultz. |
| 146 | 1 | Asociados del sitio 146, A.C. | Av. San Fernando, esquina Ayuntamiento, colonia Rómulo Sánchez, delegación Tlalpan. | Antes llamada "Sitios unidos del sur, A.C." -Frente a almacenes y velatorios del ISSSTE. |
| 147 | 2 | Sitios unidos del sur, Tlalpan, A.C. | Acera sur de calle Hidalgo, esquina Plaza de la Constitución, perímetro de la delegación Miguel Hidalgo. | Frente a la iglesia. |
| 147 | 3 | | Acera norte de Av. San Fernando, en la media luna de la calle Enoch, Casino Casa Honda, colonia Niño Jesús, delegación Tlalpan. | Frente al Hospital Psiquiátrico. |

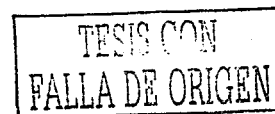
FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|---|--|
| 148 | 1 | Sindicato Nacional de Permisarios de Coches de Alquiler de la República Mexicana. | Calle de Río Magdalena, esquina calle Iglesia, colonia La Otra Banda, delegación Álvaro Obregón. | Antes llamada "Sitios de taxis de automóviles de alquiler". -Frente a zona de comercios. |
| 148 | 2 | | Plaza San Jacinto, colonia San Ángel, delegación Álvaro Obregón. | Antes llamada "Sitios de taxis de automóviles de alquiler". -Casi frente al museo y la biblioteca. |
| 149 | | Sitio de automóviles El Carmen número 159, A.C. | Acera oriente de Av. Altavista, casi esquina de Av. Revolución, colonia el Batam, delegación Álvaro Obregón. | Antes llamada "Sitio de automóviles de alquiler El Carmen San Ángel, A.C." -Frente a comercios. |
| 150 | | Grupo Reinvicador Benito, sitio 150, A.C. | Patios del F.F.C.C. de la estación Buenavista, colonia Ferrocarriles, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Servicio de taxis sitio 150, A.C." -Sobre Eje 1 Norte, casi esquina Insurgentes norte. |
| 151 | 1 | Sitio de taxis Coyoacán 151, A.C. | Acera poniente de Caballo Calco, casi esquina acera sur de calle Higuera, colonia Carmen, delegación Coyoacán. | Frente a la iglesia San Juan Bautista. |
| 152 | 1 | Unión de propietarios de servitaxis similares y conexos del D.F., A.C. | Acera poniente de Galeana, casi esquina de acera norte de Pedro Moreno, colonia Guerrero, delegación Cuauhtémoc. | Frente al jardín. |
| 152 | 2 | | Acera oriente de calle Peten, casi esquina de acera sur de Luz Saviñón, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | Frente al jardín. |
| 152 | 3 | | Acera sur de Alabama, casi esquina acera oriente de Dakota, colonia Nápoles, delegación Benito Juárez. | Frente al Jardín Esperanza Oteo. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|-----------------------------|---|--|
| 152 | 4 | | Acera oriente de la Av. Parque España, casi esquina calle Juan de la Barrera, colonia Condesa, delegación Cuauhtémoc. | Entre Juan de la Barrera y Veracruz. |
| 152 | 5 | | Acera norte de Comunal, casi esquina de la acera poniente de Acacias, colonia Del Valle, Delegación Coyoacán. | Frente al parque. |
| 152 | 6 | | Acera sur de Av. Newton, casi esquina acera poniente de Av. Arquímedes, colonia Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Frente Av. Presidente Masaryk. |
| 152 | 7 | | Acera sur de Madrid, antes de acera poniente de París, colonia Tabacalera, delegación Cuauhtémoc. | A un costado del teatro El Roble. |
| 152 | 8 | | Acera oriente de Jalapa, frente a la desembocadura de León de los Aldama, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Frente a unidad habitacional Benito Juárez. |
| 153 | 1 | Radio taxi sitio 153, A.C. | Acera sur de Miguel Laurent, casi esquina acera oriente de División del Norte, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | Costado norte del Parque de los Venados. |
| 153 | 2 | | Acera norte de Georgia, casi esquina oriente de Pensylvania, colonia Nápoles, delegación Benito Juárez. | Frente al Jardín Esperanza Oteo. |
| 153 | 3 | | Acera sur del camellón de Av. Michoacán, dirección oriente- poniente, casi esquina de acera poniente de Av. Mazatlán, colonia Hipódromo Condesa, delegación Cuauhtémoc. | En contra esquina de la calle Francisco Márquez. |
| 153 | 4 | | Acera sur de Madrid, casi esquina de acera oriente de Av. México, colonia El Carmen, delegación Coyoacán. | Frente a Viveros de Coyoacán. |
| 153 | 5 | | Acera poniente de calle Zempoala, casi esquina de acera norte de diagonal San Antonio, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | Frente al Parque de las Américas. |
| 154 | 1 | Sitio 154, Cuauhtémoc, A.C. | Calle Julio Verne, esquina Av. Emilio Castelar, colonia Chapultepec Polanco, delegación Miguel Hidalgo. | Entre los dos parques. |
| 154 | 2 | | Calzada de Guadalupe, junto a la acera poniente, colonia Vallejo, delegación Gustavo A. Madero. | Frente al Centro Comercial "Gigante". |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|---|----------------------------|
| 155 | - | Taxis independientes El Ángel, A.C., sitio 155. | Oriente 253, Número 89, entre 58 y 512, colonia Agrícola Oriental. | |
| 156 | 1 | Alianza de sitios en terminales de autobuses foráneos, en el D.F., A.C. | Dentro de la Central Camionera Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | |
| 156 | 2 | | Dentro de la Central Camionera del Sur, colonia Churubusco Country Club, delegación Coyoacán. | |
| 156 | 3 | | Frente al acceso principal de la Central Camionera del Norte, colonia Manuel Avila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 156 | 4 | | Terminal Central Camionera Oriente (Tapo), colonia 10 de Mayo, delegación Venustiano Carranza. | |
| 157 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera poniente de Luis Moya, casi esquina acera norte de Artículo 123, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Metrópoli. |
| 158 | 1 | Alianza de sitios de taxis en terminales de autobuses foráneos. | Central Camionera Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | |
| 158 | 2 | | Central Camionera del Sur, colonia Churubusco Country Club, delegación Coyoacán. | |
| 158 | 3 | | Central Camionera del Norte, colonia Manuel Ávila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 158 | 4 | | Terminal Central Camionera Oriente (Tapo), colonia 10 de mayo, delegación Venustiano Carranza. | |
| 159 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Glorieta Necaxa, tomando como referencia la entrada del Hotel Bristol, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | Frente a la Plaza Necaxa. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|---|--|
| 160 | - | Super sitio 160, A.C. | Brasileños número 52, colonia Mártires de Tacubaya. | |
| 161 | - | Taxistas Unidos, Grupo Águilas, A.C. | Calzada Águilas, esquina calle Cerro, colonia Ampliación Águilas. | |
| 162 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Calle de Revillagigedo, tomando como referencia la entrada principal del Hotel Monte Real, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Entre Independencia y Artículo 123. |
| 163 | - | | Acera poniente de La Fragua, tomando como referencia la entrada principal del Hotel Casa Blanca, colonia San Rafael, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Sanborn's. |
| 164 | - | | Acera norte del coronel Porfirio Díaz, casi esquina acera poniente de Av. Insurgentes sur, colonia Mixcoac, delegación Benito Juárez. | A un costado del Hotel Diplomático. |
| 165 | - | | Acera poniente de la calle Revillagigedo, casi esquina con la calle Artículo 123, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Fleming. |
| 168 | - | | Grupo Tacuba, A.C. | Costado sur del Parque María Luisa, esquina acera poniente de Buen Tono, colonia Industrial, delegación Gustavo A. Madero. |
| 169 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Calle de Viena, casi esquina de General Prim, frente a la entrada del Hotel Ejecutivo, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Frente a la Casa de Bolsa Cremi. |
| 170 | - | Sitios de taxis José María Morelos, A.C. | José María Vigil, Número 104B, colonia Tacubaya, delegación Miguel Hidalgo. | |
| 171 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Parte central de la calle de Palma, tomando como referencia la calle 16 de Septiembre, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | En contra esquina de Woolworth. |
| 172 | - | | Acera norte de la calle de Atenas, frente al Hotel Emporio, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Esquina con Milán. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|--|
| 173 | - | Sitio 173 Los Galgos. | Acera oriente de Av. Yucatán, esquina Jalisco, colonia Milpa Alta, delegación Milpa Alta. | Frente al Hospital de Urgencias, a un lado del mercado. |
| 174 | - | Unión de taxistas Génesis del D.F., A.C. | Emma número 25 interior A, colonia Nativitas (Metro Villa de Cortés, lado oriente), delegación Benito Juárez. | |
| 175 | 1 | Sitios unidos de taxis en terminales de autobuses foráneos y amarillos en general, sitio 175, A.C. | Central Camionera Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | Antes llamada "Sitio de taxis en terminales de autobuses foráneos, A.C." |
| 175 | 2 | | Central Camionera del Sur, colonia Churubusco Country Club, delegación Coyoacán. | |
| 175 | 3 | | Central Camionera del Norte, colonia Manuel Avila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 175 | 4 | | Terminal Central Camionera Oriente (Tapo), colonia 10 de mayo, delegación Venustiano Carranza. | |
| 176 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera norte de Paseo de la Reforma, casi esquina oriente de Río Tíber, Hotel María Isabel Sheraton, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Sanborn's. |
| 177 | 1 | Sitio de taxis 177 Moctezuma. | Acera poniente de J. A. Gutiérrez, esquina acera sur de Emilio Carranza, colonia Moctezuma 1ª sección, delegación Venustiano Carranza. | Frente a la Plaza Aviación. |
| 177 | 2 | | Acera sur de calle Coruña, casi esquina de acera oriente de A. Molina Enríquez, colonia Viaducto Piedad, delegación Iztacalco. | Entre Sur 69 A y Sur 73. |
| 178 | - | Central de operadores de sitios Tezozomoc número 178, A.C. | Calle Sauces, esquina Ahuehuetes, colonia Pasteros, delegación Azcapotzalco. | |
| 179 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera sur de Río Lerma, tomando como referencia la salida del Hotel del Ángel, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel San Marino Suites. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|---|
| 180 | - | | Acera sur de la calle Ayuntamiento, frente al mercado de artesanías de San Juan, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Entre Pugibet y Victoria. |
| 181 | 1 | Sitio 181 servicios y prestaciones al taxista, A.C. | Acera sur de Durango, casi esquina de acera poniente de Frontera, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Permisarios de Taxis, choferes y conexos de México, S.C." -Frente a la Clínica 50 del IMSS. |
| 181 | 2 | | Acera poniente de Av. Instituto Politécnico Nacional, colonia Churubusco Tepeyac, delegación Gustavo A. Madero. | Frente al hospital del ISSSTE. |
| 181 | 3 | | Acera oriente de Brezo, esquina acera sur de Clavelinas, colonia Nueva Santa María, delegación Azcapotzalco. | |
| 182 | - | Sitio estadio 182, A.C. | Acera poniente de Jalapa, casi esquina de acera sur de Coahuila, colonia Roma Sur, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Centro Urbano Benito Juárez. |
| 183 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Calle de París en ambas aceras, como referencia, entrada principal del Hotel Regente, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Entre Madrid y Av. Insurgentes. |
| 184 | 1 | Sitio Álamos del Distrito Federal, A.C. | Acera sur de la calle Cádiz, casi esquina de acera oriente de calle Castilla, colonia Álamos, delegación Benito Juárez. | Entre Castilla e Isabel la Católica. |
| 184 | 2 | | Dentro del estacionamiento de la "Bodega Aurrerá", entre Av. Insurgentes sur y calle Victoria, colonia Fama, delegación Tlalpan. | |
| 185 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Glorieta Colón, desde Versalles a la lateral del Paseo de la Reforma, colonia Juárez, Delegación Cuauhtémoc. | Frente del Hotel Holiday Inn Crowe Plaza. |
| 186 | - | Sitio 186, base Cóndor, A.C. | Calle Cóndor, esquina Av. Revolución, colonia Alpes. | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|---|
| 187 | - | Sitio de automóviles de alquiler Tacuba. | Acera norte de Reyes Espindola, a la entrada del estacionamiento "Suburbia", frente a la calle Vicente García Torres, colonia Periodista, delegación Miguel Hidalgo. | Frente a "Gran Bazar". |
| 188 | 1 | Central de choferes S.C., sitio 188. | Acera sur de la calle retorno Francisco Yopez, esquina Av. Luis Quintero, colonia Unidad Habitacional Azcapotzalco, C.T.M. delegación Gustavo A. Madero. | Frente al parque. |
| 188 | 2 | | Acera oriente de Santa María la Ribera, casi esquina de acera sur de la calle Salvador Díaz Mirón, colonia Santa María la Ribera, delegación Cuauhtémoc. | Entre Ciprés y Pino, frente a la alameda Santa María. |
| 188 | 3 | | Acera oriente de San Fernando, casi esquina acera norte y Av. Hidalgo, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Jardín Plaza San Fernando. |
| 188 | 4 | | Acera sur de Dr. Márquez, frente al Hospital Infantil de México, colonia Doctores, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Centro Automatizado de Análisis Clínicos. |
| 188 | 5 | | Acera sur de Parque Via, casi esquina acera oriente de Río Amur, colonia San Rafael, delegación Cuauhtémoc. | A contra esquina de "Bancomer". |
| 188 | 6 | | Acera oriente de prolongación Molière, casi esquina acera norte de Ejército Nacional, colonia Granada, delegación Miguel Hidalgo. | Frente al "Gigante" Ejército Nacional. |
| 188 | 7 | | Acera sur de Clavelinas, casi esquina de la acera poniente de Guanabanas, colonia Nueva Santa María, delegación Azcapotzalco. | Entre Begonia e Invernaderos. |
| 188 | 8 | | Acera norte de calle Añil, esquina de Av. Azúcar, colonia Granjas México, delegación Venustiano Carranza. | Frente al Hospital General de Zona del IMSS. |
| 188 | 9 | | Acera oriente de Pilares, casi esquina de Monte Albán, colonia Letrán Valle, delegación Benito Juárez. | Entre las calles de Cuicuilco y California. |
| 188 | 10 | | Acera sur de San Borja, casi esquina de acera poniente de Gabriel Mancera, colonia Letrán Valle, delegación Benito Juárez. | Entre Cotilla y Gabriel Mancera. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|---|
| 188 | 11 | | Cuchilla dentro del Centro Comercial Perisur, acera oriente de Av. Insurgentes, casi esquina de acera sur de Félix Cuevas, colonia Del Valle, Delegación Benito Juárez. | |
| 188 | 12 | | Acera norte de Guillermo Prieto, casi esquina con Av. Congreso de la Unión, colonia Magdalena Mixihuca, delegación Venustiano Carranza. | Frente al Mercado de las Flores de Jamaica. |
| 189 | - | Sitio Esperanza Azcapotzalco. | Acera poniente de Av. Azcapotzalco, casi esquina acera sur de calle Porvenir, colonia Simón, delegación Azcapotzalco. | Frente al Centro de Enseñanza Ocupacional para Adultos número 6. |
| 191 | - | Sitio 191 Jardín Hidalgo Azcapotzalco. | Acera norte de Jardín Hidalgo, casi esquina acera poniente de Av. Azcapotzalco, colonia Azcapotzalco, delegación Azcapotzalco. | |
| 192 | 1 | Sitios unidos de taxis en terminales en autobuses foráneos, A.C. | Central Camionera Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | |
| 192 | 2 | | Central Camionera del Sur, colonia Churubusco Country Club, delegación Coyoacán. | |
| 192 | 3 | | Central Camionera del Norte, colonia Manuel Ávila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 192 | 4 | | Terminal Central Camionera Oriente (Tapo), colonia 10 de Mayo, delegación Venustiano Carranza. | |
| 193 | 1 | Taxi Radio Unión, S.A. | Acera oriente de Heriberto Frías, casi esquina acera norte de Matías Romero, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. | Antes llamada "Taxis Radiomex, A.C." -Entre Dr. Ramos y Pilares. |
| 193 | 2 | | Acera poniente de Mérida, esquina acera sur de Guanajuato, colonia Roma norte, delegación Cuauhtémoc. | |
| 194 | - | Bloque de representantes de sitios, radio telefonía e independientes de México, A.C. | Acera Norte de Juan A. Mateos, casi esquina acera oriente Juan A. Torres, colonia Vista Alegre, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Super Sitio 194". -Frente al parque. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|--|
| 195 | - | Taxistas Independientes Estrella, A.C., sitio 195. | Sin información. | |
| 196 | - | Sitio de automóviles de alquiler número 196 Huipulco, A.C. | Calzada de Tlalpan, casi esquina de la calle José Apolinar Nieto, colonia Tetlalmella, delegación Tlalpan. | A contra esquina del centro comercial La Luna. |
| 197 | - | Sitios Unidos Perisur, A.C. | Acera norte de la lateral del Periférico, colonia Pedregal de San Ángel, delegación Coyoacán. | Frente al centro comercial Perisur, a unos metros de la Av. Insurgentes Sur. |
| 198 | - | Agrupación de guías de chóferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera norte de Hamburgo, casi esquina de acera poniente de la calle de Génova, colonia Benito Juárez, delegación Cuauhtémoc. | |
| 200 | 1 | Alianza de sitios y taxis en terminales de autobuses foráneos en el D.F. | Acera sur de Dr. Daniel Ruiz, esquina Dr. La Vista, colonia Doctores, delegación Cuauhtémoc. | Entre Dr. Andrade y Dr. Lavista. |
| 200 | 2 | | Central Camionera Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | |
| 200 | 3 | | Central Camionera del Sur, colonia Churubusco Country Club, delegación Coyoacán. | |
| 200 | 4 | | Central Camionera del Norte, colonia Manuel Ávila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 200 | 5 | | Terminal Central Camionera Oriente (Tapo), colonia 10 de Mayo, delegación Venustiano Carranza. | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|---|
| 201 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera poniente de Ignacio Ramírez, casi esquina de acera sur de Plaza de la República, frente al Hotel Palas, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Frente a la Instancia Maternal del ISSSTE. |
| 204 | - | | Acera norte de Liverpool, casi esquina de Florencia, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Crystal. |
| 205 | - | -Sindicato Nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera poniente de Vallarta, casi esquina Antonio Caso, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Corinto. |
| 206 | 1 | Jet - taxis, sitio 206, A.C. | Acera sur de norte 25, casi esquina de la calle oriente 184, colonia Moctezuma 2ª secc. delegación Venustiano Carranza. | A una cuadra del Boulevard del Aeropuerto. |
| 206 | 2 | | Acera poniente de Tenayuca, frente a la desembocadura de Matías Romero, colonia Letrán Valle, delegación Benito Juárez. | En la intersección de Av. Universidad, Av. Cuauhtémoc y Av. Div. del Norte. |
| 207 | 1 | Sitio 207, frente de taxistas del D.F., y anexas, A.C. | Acera oriente de Fernando Iglesia y Calderón, esquina Fray Servando Teresa de Mier, colonia Jardín Balbuena, delegación Venustiano Carranza. | |
| 207 | 2 | | Acera poniente de Dr. Nicolás León, esquina Fray Servando Teresa de Mier, colonia Jardín Balbuena, delegación Venustiano Carranza. | Frente al jardín. |
| 207 | 3 | | Acera poniente de Prof. Corona Morfín, esquina calzada Ermita Iztapalapa, colonia Santuario, delegación Iztapalapa. | Entre las calles de Ayuntamiento y E. Dávalos. |
| 207 | 4 | | Acera oriente de Genaro García, esquina Fray Servando Teresa de Mier, colonia Jardín Balbuena, delegación Venustiano Carranza. | Frente a la unidad habitacional. |
| 207 | 5 | | Acera oriente de la calle Irapuato, esquina con la de Sinaloa, colonia Peñón de los Baños, delegación Venustiano Carranza. | Frente al Aeropuerto Internacional. |
| 207 | 7 | | Acera norte de la Av. Parque Vía, casi esquina con la acera poniente de M. Contreras, colonia San Rafael, delegación Cuauhtémoc. | Frente al edificio de Telmex. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

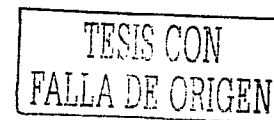
930

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|---|---|
| 207 | 8 | | Francisco del Paso y Troncoso, casi esquina Fray Servando Teresa de Mier, colonia Jardín Balbuena, delegación Venustiano Carranza. | Frente a la delegación Venustiano Carranza. |
| 208 | - | Sitio de taxis Graciela, A.C. | Acera poniente de la calle Graciela, casi esquina de la acera sur de la Av. Noé, colonia Guadalupe Tepeyac, delegación Gustavo A. Madero. | Frente al jardín. |
| 209 | - | Sitio 209. | Acera oriente de Av. Genaro García, casi esquina Av. del Taller, colonia Jardín Balbuena, delegación Venustiano Carranza. | |
| 210 | - | Asociación de taxistas San Jerónimo, sitio 210, A.C. | Acera sur de San Jerónimo, casi esquina acera oriente de Periférico, colonia Tizapán, delegación Alvaro Obregón. | Antes llamada "Agrupación de permisionarios y choferes del sitio 210, A.C." |
| 211 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera poniente de Havre, casi esquina acera norte de Hamburgo, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Internacional Havre. |
| 212 | - | | Acera norte de James Sullivan, esquina Rosas Moreno, colonia San Rafael, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Stella Maris. |
| 213 | - | | Acera poniente de la calle Filomeno Mata, casi esquina, acera norte de Fco. I. Madero, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Ritz. |
| 214 | - | Sitio de taxis 214 A.C. | Acera norte de Concepción Beistegui, casi esquina de la acera poniente de Av. Cuauhtémoc, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | Entre las calles de Anaxágoras y Yacatas. |
| 215 | - | Sitio de taxis 215 COTABI, A.C. | Acera norte de Av. Porfirio Díaz, casi esquina de acera poniente de Av. Insurgentes sur, colonia Nochebuena, delegación Benito Juárez. | Entre Insurgentes sur y Carolina. |
| 217 | 1 | Unión de permisionarios y operadores de taxis del sitio 217, A.C. | Costado norte del camellón central de calle Marruecos, esquina Glorieta África, colonia Romero Rubio, delegación Venustiano Carranza. | |
| 217 | 2 | | Junto acera sur de Río Lerma, casi esquina acera poniente de Río Danubio, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | A una cuadra del Hotel María Isabel S. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|--|
| 217 | 3 | | Acera oriente de Xochicalco, casi esquina acera sur de Municipio Libre, colonia Emperadores, delegación Benito Juárez. | Frente al centro comercial "Gigante". |
| 217 | 4 | | Central Camionera del Norte, colonia M. Ávila Camacho, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 217 | 5 | | Central Camionera del Poniente, colonia Real del Monte, delegación Álvaro Obregón. | |
| 217 | 6 | | Central Camionera del Oriente (TAPO), colonia 10 de Mayo, delegación Venustiano Carranza. | |
| 217 | 7 | | Central Camionera del Sur, colonia Churubusco Country, delegación Coyoacán. | |
| 218 | 1 | Organización social de taxistas, sitio 218, A.C. | Acera oriente de Vázquez de Mella, esquina acera sur de Av. Cicerón, colonia del Bosque, delegación Miguel Hidalgo. | Antes llamada "Sitio 218 Los Morales." |
| 218 | 2 | | Acera norte de Horacio, casi esquina acera poniente de Torcuato Tasso, colonia Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | |
| 218 | 3 | | Acera oriente de Tercer Anillo de Circunvalación, casi esquina de la acera sur de la calle Lomas de Sotelo, colonia Periodista, delegación Miguel Hidalgo. | En medio del camellón. |
| 219 | - | Taxistas organizados 2 de Agosto, A.C. | Acera sur de Campeche, casi esquina acera poniente de Medellín, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | A contra esquina del mercado. |
| 220 | - | Agrupación de Choferes Ciudad de los Deportes, A.C. | Acera poniente de Augusto Rodin, casi esquina acera sur de Diagonal San Antonio. | Frente a la Plaza Clemente Orozco. |
| 221 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera poniente de Amberes, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | A un costado del Hotel Crystal. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

932

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|---------------------------------|
| 222 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Ambas aceras de Río Lerma, casi esquina Río Ganges, colonia Cuauhtémoc, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Romano Diana. |
| 223 | - | -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera poniente de la calle Frontera, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Marbella. |
| 224 | 1 | Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera poniente de la entrada principal al estacionamiento del Museo de Antropología e Historia. | |
| 224 | 2 | | Acera poniente de Bahía de las Palmas, casi esquina acera sur de Bahía Santa Bárbara, colonia Verónica Anzures, delegación Miguel Hidalgo. | Frente a la Fonda del Recuerdo. |
| 225 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Junto a la media luna de la salida posterior del Hotel Presidente, en la calle de Campos Eliseos, colonia Chapultepec Polanco, delegación Miguel Hidalgo. | |
| 227 | - | Taxistas unidos del sur del D.F., A.C. | Mariano Jardón manzana 30, lote 10, colonia San Sebastián Touyeh | |
| 228 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera sur de la calle Donato Guerra, casi esquina Paseo de la Reforma, colonia Revolución, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Cancún. |
| 229 | - | -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera norte de Sullivan, casi esquina Sadi Carnot, colonia San Rafael, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Doral. |
| 230 | - | Asociación de taxistas independientes Serrato, A.C. | Camino Campestre Aragón número 181 colonia Campestre Aragón, delegación Gustavo A. Madero. | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral



Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|---|
| 231 | 1 | Asociación de taxistas orientales, A.C. | Acera sur de calle Colima, casi esquina con Av. Cuauhtémoc, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Sitio 231 Colima, A.C." - Frente al Jardín Amado Nervo. |
| 231 | 2 | | Calle Maguey, esquina Tezontle, colonia Infonavit Iztacalco, delegación Iztacalco. | Frente a la unidad habitacional. |
| 232 | - | Sitio de taxis número 232 Bella Vista, A.C. | Sabadel número 17, colonia San Juan Estrella, delegación Iztapalapa. | |
| 233 | - | Taxis torreta verde, A.C. | Av. Tezozomoc, sin número, esquina con Ixtaxihuatl, colonia Santa Isabel Tola, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 236 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Calle Versailles, esquina General Prim, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Prim. |
| 237 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera poniente de Luis Moya, esquina Márquez Esterling, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Estoril. |
| 238 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera norte de Hamburgo, casi esquina Lancaster, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Galería Plaza. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|--|
| 240 | - | Sociedad cooperativa de autotransportes Guardianes de la ciudad, sitio 240, A.C. | Lázaro Cárdenas número 72, colonia Benito Juárez, delegación Gustavo A. Madero. | |
| 241 | - | Sitio Polanco, A.C. | Anatole France, esquina Presidente Masarik, delegación Miguel Hidalgo. | |
| 242 | 1 | Asociación civil de minitaxis Reclusorio Sur, sitio 242, A.C. | Calzada del Hueso, casi esquina Av. División del Norte, casi esquina Floresta, delegación Tlalpan. | Frente al Hospital Central de Zona del IMSS N° 32. |
| 242 | 2 | | Av. Universidad, cerca de Circuito Interior (Río Churubusco), colonia Viveros de Coyoacán, delegación Coyoacán. | Frente al Hospital López Mateos del ISSSTE. |
| 243 | - | Sindicato nacional de guía de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera sur de la calle de Hamburgo, casi esquina con acera oriente de la calle de Niza, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al restaurante La Mansión. |
| 244 | - | Sitio de taxis 244. | Acera norte de Marina Nacional, casi esquina de la acera oriente del Lago Chapala, colonia Verónica Anzures, delegación Miguel Hidalgo. | Frente a la Torre de Pemex. |
| 245 | - | Sitio de taxis 245. | Acera norte de Av. Santa Anna, casi esquina acera oriente de R. M. Siqueiros colonia San Francisco Culhuacán, delegación Coyoacán. | Frente a la iglesia. |
| 246 | 1 | Sitio de taxis 246 | Acera poniente de R. M. Siqueiros, casi esquina de la Av. Santa Anna, colonia, Unidad Obrero Habitacional C.T.M. Culhuacán, delegación Coyoacán. | |
| 246 | 2 | | Acera sur de calzada de la Bombas, casi esquina de la calzada Canal de Miramontes, colonia Ex-Ejido de San P. Tepetlapa, delegación Coyoacán. | Frente a la Alameda del Sur. |
| 247 | - | Sitio 247 Tlacoquemécatl, A.C. | Acera sur de Pílares, casi esquina acera poniente de Adolfo Prieto, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. | Antes llamada "Sitio Rojas" -Frente a comercios. |
| 248 | - | Taxistas de radio telefonía, A.C. | Acera sur de calle Morena, casi esquina con Av. Cuauhtémoc, Colonia Navarte, delegación Benito Juárez. | Antes llamada "Sitio de taxis 248." -Frente al centro comercial Fertimex del D.D.F. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

935

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|--|
| 249 | - | O.B.A., taxis sitio 249, Laureles, A.C. | Acera poniente de Loma Larga, casi esquina con acera sur de Loma Vista Hermosa, colonia Lomas de Vista Hermosa, delegación Cuajimalpa. | Antes llamada "Sitio Rojas." -Frente al colegio Lomas de Vista Hermosa. |
| 250 | 1 | Sitio 250 Las Fuentes, A.C. | Acera poniente de circuito Fuentes del Pedregal junto al jardín, colonia Fuentes del Pedregal, delegación Tlalpan. | En la intersección de las calles Circunvalación Las Fuentes y Paseo de Las Fuentes. |
| 250 | 2 | | Acera poniente de Emilio Portes Gil, después del Boulevard Adolfo Ruiz Cortines, colonia Fuentes del Pedregal, delegación Tlalpan. | Frente al Hospital Central Sur de Pemex. |
| 251 | - | Unión de propietarios de autos de alquiler sitio 251 del D.F., A.C. | Acera oriente de Sur 107, casi esquina con Oriente 106, colonia Sector Popular, delegación Iztapalapa. | Entre las calles Sur 105A y Sur 107A. |
| 252 | - | Unión de taxistas del Cerro del Judío 252, A.C. | Acera norte de Luis Cabrera, casi esquina con calle Presa, colonia Cerro del Judío, delegación Magdalena Contreras. | |
| 253 | - | Bloque de agrupaciones de taxistas. | Acera norte de la calle Recreo, casi esquina con la Av. Congreso de la Unión, colonia Santa Anita, delegación Iztacalco. | |
| 254 | - | Unión de taxistas del sitio 254, A.C. | Diagonal San Antonio, número 1817, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | |
| 255 | 1 | Unión de taxistas nueva imagen, A.C. | Calle Guerrero, esquina Frontera, colonia Pueblo Tizapán, delegación Álvaro Obregón. | Antes llamada "Propietarios y choferes de sitios libres de la República Mexicana." -Frente a la escuela primaria. |
| 255 | 2 | | Av. Alta Vista, casi esquina calle Diego Rivera, colonia San Ángel Inn, delegación Álvaro Obregón. | Frente al Museo Estudio Diego Rivera. |
| 256 | - | Unidos para la modernización sitio 256, A.C. | Av. Río Churubusco número 1145, colonia Lic. Carlos Zapata Vega, delegación Iztacalco. | |
| 257 | - | Sociedad cooperativa de taxistas, producción y servicios, oriente Iztaccihuatl de México, S.C.L. | Acera poniente de la calle Oriente 241, casi esquina de la acera norte de Sur 16, colonia Agrícola Oriental, delegación Iztacalco. | A contra esquina de la escuela primaria. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|--|---|
| 259 | - | Asociación de taxistas con y sin itinerario fijo sitio 259, amarillos y ecológicos, A.C. | Calle Jumil número 158, colonia Santo Domingo, delegación Coyoacán. | |
| 260 | - | Unión de permisionarios de carga y de pasajeros del sitio 260, A.C. | Acera oriente de la calle Oriente 58, casi esquina de la acera norte de la calle Norte 21, colonia Moctezuma, 2ª secc. delegación Venustiano Carranza. | A un costado del Hospital Pediátrico Moctezuma. |
| 261 | - | Agrupación de taxistas San Pedro Zacatengo sitio 261, A.C. | Av. Acueducto número 863, colonia San Pedro Mártir, delegación Tlalpan. | |
| 262 | - | Agrupación de taxistas del D.F., Tlatelolco, A.C. | Sin Información. | |
| 263 | 1 | Federación regional de sociedades cooperativas de transporte de pasajeros del D.F., S.C.L. | Acera poniente de general Juan Manuel Torrea, casi esquina de la acera sur de General A. León, colonia Juan Escutia, delegación Iztapalapa. | Antes llamada "Sociedad cooperativa taxistas producción y servicios transportación terrestre mexicana, S.C.L." -Frente a clínica del IMSS. |
| 263 | 2 | | Acera poniente del circuito frutas y legumbres a la altura del andén localizado entre las letras N y O de la Central de Abastos, colonia Guadalupe del Moral, delegación Iztapalapa. | |
| 264 | - | Asociación de Taxistas del D.F., Tlatelolco, A.C. | Acera sur de Aviación Civil, casi esquina de la acera poniente de Asistencia Pública, colonia Industrial Puerto Aéreo, delegación Venustiano Carranza. | Antes llamada "Sociedad cooperativa de taxistas, producción y servicios Quetzalcóatl, S.C.L." -Frente al centro comercial Aurrerá. |
| 265 | - | Autotransportistas en todas sus modalidades, Ignacio Villagrán, S.A. de C.V., sitio 265. | Av. Texcoco número 59, colonia Magdalena de los Reyes la Paz, Estado de México. | |
| 266 | - | Unión de taxistas y operadores de servicio público 12 de Diciembre, A.C. | Virginia Fábregas, lote 12 manzana 201-E, colonia Jorge Negrete, delegación Gustavo A. Madero. | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|--|--|
| 267 | - | Sociedad cooperativa de servicios públicos de pasajeros Juanema, S.C.L. | Av. 517, esquina segunda cerrada de Av. 517, colonia San Juan de Aragón 1ª secc. delegación Gustavo A. Madero. | Frente al Centro Popular Miguel Hidalgo. |
| 270 | - | Sitio 270, Unión de permisionarios de autos de alquiler sitio edificio Congreso del Trabajo. | Acera sur de calle Ricardo Flores Magón, colonia Guerrero, delegación Cuauhtémoc. | Frente a la unidad habitacional Tlatelolco. |
| 271 | - | Sindicato nacional de permisionarios de coches de alquiler de la República Mexicana. | José María Rico número 60, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. | |
| 272 | - | | Av. Toluca número 745, colonia Olivar de los Padres, delegación Álvaro Obregón. | |
| 274 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato Nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera poniente de Amberes, entre Av. Chapultepec y Liverpool, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Royal. |
| 275 | - | Unión de Taxistas Valle de Anáhuac, A.C. | Sin información | |
| 278 | - | Unión de taxistas del servicio público sitio 278, A.C. | Acera oriente de calle San Benito, casi esquina de calle San Gonzalo, colonia Pedregal de Santa Úrsula, delegación Coyoacán. | Entre las calles de San Macario y San Gabriel. |
| 279 | - | Organización independiente de taxistas Taxormex, A.C. | Acera norte de Av. 510, casi esquina calle Zapata, colonia San Juan de Aragón, delegación Gustavo A. Madero. | Frente al Hospital del IMSS. |
| 280 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". --Sindicato Nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Acera norte de Madrid, junto a la entrada principal del Hotel Plaza Madrid, colonia San Rafael, delegación Cuauhtémoc. | Casi esquina con calle París. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|---|---|---|
| 281 | - | Unión de permisionarios de autos de alquiler sitio 281 América. | Acera norte de Miguel Ángel de Quevedo, casi esquina con acera oriente de Pacifico, colonia La Concepción, delegación Coyoacán. | Antes llamada "Federación de taxistas de México, taxis FAO." -Frente al centro comercial Superama. |
| 282 | - | Unión de choferes de taxis del sureste del D.F., A.C. | Av. México número 71, colonia San Gregorio Atlapulco. | |
| 283 | - | Planeación Democrática y Revolucionaria, S.C.L. | Acera poniente de Ejidos de Xochimilco, frente al número 115, colonia Ex-Ejido de San Francisco, delegación Coyoacán. | Casi esquina con la calle Ejidos Tuyehualco. |
| 285 | - | Autos de alquiler del sur del sitio 285, A.C. | Acera sur de Tecpancainzil, casi esquina acera poniente de Mixtecas, colonia Ajusco, delegación Coyoacán. | Entre calles de Totonacas y Chichimecas. |
| 290 | 1 | Sitio de taxis Basílica de Guadalupe. | Av. 5 de Mayo, esquina Av. de los Misterios, colonia Gustavo A. Madero, delegación Gustavo A. Madero. | Frente a la Basílica de Guadalupe. |
| 290 | 2 | | Acera poniente de Calzada de Guadalupe, esquina acera sur de Fray Juan de Zumárraga, colonia Tepeyac Insurgentes, delegación Gustavo A. Madero. | Frente a la Basílica de Guadalupe. |
| 291 | - | Taxistas independientes del Ángel. | Oriente 253, número 89, colonia Agrícola Oriental, delegación Iztacalco. | |
| 293 | 1 | Unión de taxistas del sur, A.C. | Acera norte de Santa Úrsula, casi esquina acera oriente de Av. Insurgentes Sur, colonia Santa Úrsula Xitla, delegación Tlalpan. | Frente al taller. |
| 293 | 2 | | Acera oriente de Lázaro Pavia, casi esquina de retorno 2° de Lázaro Pavia, colonia Jardín Balbuena, Delegación Venustiano Carranza. | Frente al Hospital de Urgencias del ISSSTE. |
| 294 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | 2° Callejón de 5 de Mayo, esquina con Av. 5 de Mayo, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Canadá. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|--|
| 295 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato Nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Lateral de Marina Nacional frente al Hotel Presidente Internacional, colonia Verónica Anzures. | |
| 297 | 1 | Sitio 297, A.C. | Acera poniente de la calle de Guadalajara, casi esquina acera norte de Urano, colonia Roma, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Sitio de automóviles de alquiler." |
| 297 | 2 | | Acera sur de la calle Nilo, casi esquina acera poniente de calle El Cairo, colonia Clavería, delegación Azcapotzalco. | Frente al parque. |
| 297 | 3 | | Acera oriente de calzada de la Águilas, esquina con la acera norte de Rómulo O' Fariil, colonia los Alpes, delegación Álvaro Obregón. | Frente al estacionamiento del Parque de las Águilas. |
| 298 | 1 | Agrupación de choferes Cetemistas, sitio 298, A.C. | Acera oriente de Campo Mantillas, casi esquina de la acera sur de Campo Verde, colonia Petrolera secc. 35, delegación Azcapotzalco. | Antes llamada "Sitio de automóviles de alquiler." -Frente al Hospital Central de Pemex. |
| 298 | 2 | | Acera oriente de calle 23, casi esquina de acera sur de Montevideo, colonia Unidad Lindavista Vallejo, delegación Gustavo A. Madero. | Frente a la Unidad Habitacional Lindavista Vallejo. |
| 298 | 3 | | Acera poniente de la calle Capricornio, casi esquina de al acera sur de Ermita Iztapalapa, colonia Prado Churubusco, delegación Coyoacán. | Frente a la Clínica del IMSS. |
| 299 | - | Sitio Emperatriz 299. | Calle Plateros, casi esquina con la calle de Félix Parra, colonia San José Insurgentes, delegación Benito Juárez. | Frente al Parque del Conde. |
| 300 | - | Taxistas agremiados para el servicio de transportación terrestre, A.C. | En acera sur del Aeropuerto Internacional, en los paraderos de la salida nacional e internacional y oficinas de Transportación Terrestre, colonia Peñón de los Baños, delegación Venustiano Carranza. | Antes llamada "Sitio de alquiler N° 300." |
| 301 | - | Taxistas unidos del Distrito Federal 20 de Noviembre, A.C. | Calle San Lorenzo, esquina de Av. Coyoacán, delegación Benito Juárez. | Frente al taller de manufacturas del ISSSTE. |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

Anexo N 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|--|
| 302 | 1 | Organización de transportistas libertadores unidos ruta 76, sitio 302 y amarillos, José María Xicotencatl. | Acera poniente de R. Velázquez Cerón, casi esquina acera sur de calle J. Martínez, colonia Cristo Rey, delegación Álvaro Obregón. | Antes llamada "Unión de taxistas en general sociedad cooperativa José María Xicotencatl sitio 302." -Frente a la Unidad Santa Fe. |
| 302 | 2 | | Acera oriente de Av. Peralvillo, casi esquina acera norte de Matamoros, colonia Morelos, delegación Cuauhtémoc. | |
| 302 | 3 | | Acera norte de Vasco de Quiroga, entre calle 8 y San Fernando. | Frente al Hospital Psiquiátrico. |
| 302 | 4 | | Calzada Vallejo, casi esquina acera sur de Clave, colonia La Raza, delegación Gustavo A. Madero. | Frente al Centro Médico del IMSS. |
| 302 | 5 | | Acera oriente de Av. Plateros, casi esquina de acera sur de calle Dr. Miranda, colonia Merced Gómez, delegación Álvaro Obregón. | Entre las calles Av. Centenario y Dr. Miranda. |
| 302 | 6 | | Costado oriente de la isleta que forman las calles Romero de Terreros y Diagonal San Antonio, colonia Narvarte, delegación Benito Juárez. | Frente al centro comercial Sumesa. |
| 304 | - | Sociedad cooperativa de autotransportes y derivados públicos para el D.F., S.C.L. ruta 78 y sitio 304. | Sin información. | |
| 305 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Calle Mariano Azuela, esquina Amado Nervo, colonia Santa María La Ribera, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Lark. |
| 306 | - | | Acera poniente de Ignacio Ramírez, Glorieta Colón, colonia Tabacalera, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Sevilla Palace. |
| 307 | 1 | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera norte de Av. México, casi esquina de Capitán León, colonia Peñón de los Baños, delegación Venustiano Carranza. | Frente al Hotel Fiesta Americana. |
| 307 | 2 | | Acera poniente de Boulevard Puerto Aéreo, colonia 2ª secc., de Moctezuma, delegación Venustiano Carranza. | Frente al Hotel Holiday Inn. |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO II
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|--|
| 308 | - | -Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". -Sindicato nacional de guías de turistas y similares de la República Mexicana. | Andrés Bello, colonia Chapultepec, delegación Miguel Hidalgo. | Frente al Hotel Nico México. |
| 309 | - | | Acera Poniente de Amberes, colonia Juárez, delegación Cuauhtémoc. | Frente al Hotel Marco Polo. |
| 310 | - | | Av. Revolución, colonia Mixcoac, delegación Benito Juárez. | Frente al Hotel Flamingos Plaza. |
| 311 | - | | Terraplén de Río Frío, esquina lateral del Viaducto Miguel Alemán, colonia de la Cruz, delegación Iztacalco. | Frente al Hotel Riazor. |
| 312 | - | Agrupación de guías de choferes y prestadores de servicios turísticos de la República Mexicana "Adolfo López Mateos". | Acera sur de la calle Cúspide, paralela a la lateral del Periférico, colonia Faroles del Pedregal, delegación Tlalpan. | Frente al Hotel Radisson. |
| 313 | - | Sitio nocturno Villa de Guadalupe, A.C. | Acera sur de Fray Juan de Zumárraga, esquina acera oriente de calzada de los Misterios, colonia Estanzuela, delegación Gustavo A. Madero. | Antes llamada "Sitio nocturno de taxis de alquiler Villa de Guadalupe." -Frente a la Basílica de Guadalupe. |
| 314 | - | Sitio Bellas Artes Nocturna, A.C. | Acera sur de Av. Hidalgo, casi esquina de acera poniente Eje Central Lázaro Cárdenas, colonia Centro, delegación Cuauhtémoc. | Antes llamada "Sitio Nocturno Bellas Artes." -Frente al Palacio de Bellas Artes. |
| 316 | 1 | Sitio de taxis 316. | Acera oriente de la calle 7, casi esquina de acera norte de la calzada Ermita Iztapalapa, colonia Santa Cruz Meyehualco, delegación Iztapalapa. | Frente al deportivo Santa Cruz Meyehualco. |
| 318 | - | Asociación de taxistas y sitios Emilio Portes Gil, A.C. | Calle Holca número 899, colonia Pedregal de San Nicolás, delegación Tlalpan. | |
| 320 | - | Taxi radio unión, sitio 320, A.C. | Frontera 100, despacho 205, colonia Roma. | |
| 321 | - | Alianza de taxistas base Maravillas, sitio 321, A.C. | Av. Maravillas número 36, Unidad Maravillas Ceylán, Tlalnepantla Estado de México. | |
| 322 | - | Asociación de taxistas Centauros del Norte, sitio 322, A.C. | Teotihuacán número 65 manzana 611, lote 31 fraccionamiento Ciudad Azteca, Ecatepec, Estado de México. | |
| 323 | - | Organización de taxistas Unidad IMSS-FAM, sitio 323. | Calzada vieja a San Pedro Fovissste número 250, colonia San Pedro Mártir, delegación Tlalpan. | |

• TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

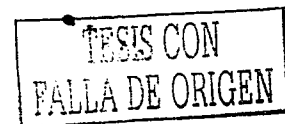
Anexo N° 19
Sitios de taxis 1990 - 2000

| Número de sitio | Base | Razón social | Ubicación | Observaciones |
|-----------------|------|--|---|---------------|
| 324 | - | Grupo Hormiga Internacional, sitio 324, A.C. | Calle Ferrocarril Central, número 78, colonia Nueva el Rosario, delegación Azcapotzalco. | |
| 325 | - | Grupo Unidad Villa Olímpica, sitio 325. | Insurgentes Sur número 3493, entre periférico y Santa Teresa, colonia Villa Olímpica, delegación Tlalpan. | |
| 333 | - | Sociedad cooperativa producción y servicios Azteca de México, S.C.L., sitio 333. | Sin información | |
| 400 | - | Bosques de Pirineos, S.A. de C.V. | Pirineos y Prado Sur, colonia Lomas de Chapultepec. | |
| 401 | - | Servicios ejecutivos taxi mex, S.A. de C.V. | Atenor Salas número 15, delegación Benito Juárez. | |
| 404 | - | Asociación de taxistas Torre de Marina, A.C. | Av. Marina Nacional sin número y Bahía San Hipólito, colonia Verónica Anzures. | |
| 001ET | - | Transportación turística, México Tonatiuh, A.C. | Nicolás Bravo número 43, colonia Apatlaco. | |
| 002 ET | | Guías y transportistas Cenzoahuiznáhuac, A.C. | Boulevard Puerto Aéreo número 502, colonia Moctezuma. | |

Fuentes: Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, Dirección General de Autotransporte Urbano, *Guía Informativa de sitios de taxis*. México D. F., 1999. *mimeo*.

Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, Instituto del Taxi del Distrito Federal, *Directorio de representantes de sitios de taxis en el Distrito Federal*, México D. F., 2000, *mimeo*.

Nota: En la tercera columna, algunos sitios aparecen con doble razón social por el hecho de que ambas comparten la misma base de sitio.



ANEXO N° 20
Tarifas de transporte público 1974-2000

| Transporte concesionado | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------------------|--------------|------------------|---------------|--|---------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|---------------|----------------|----------------|----------------------|-----------------------------|-------------------|--------------|--------------------|
| Fecha | Taxi sin itinerario fijo | | | Taxi de sitio | Taxi de sitio en terminales de autobuses foraneos y de ferrocarriles | | | | | | | | | | cobro por hora | Taxi radio telefonía | Taxi colectivo de ruta fija | | | Servicio nocturno* |
| | Banderazo | Km adicional | tiempo adicional | Banderazo | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Zona 5 | Zona 6 | Zona 7 | Zona 8 | Zona 9 | Zona 10 | | | mínimo 5 Km | hasta 12 km | mas de 12 Km | |
| 1 enero 1974 | 2.50 | 0.90 | | 3.50 | | | | | | | | | | | 24.0 | 3.50 | | 10% | | |
| 1 agosto 1979 | | | | | Banderazo 5 0, más 1.80 adicional por kilómetro recorrido. Aplicable para un pasajero y uso de taxímetro | | | | | | | | | | 40.0 | | | | | |
| 15 noviembre 1979 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.20 | 0.40/Km adicional | | |
| 1 junio 1980 | | | | | Banderazo 5 0, mas 1.80 adicional por kilómetro recorrido. Aplicable para un pasajero y uso de taxímetro | | | | | | | | | | 40.0 | | 1.20 | 0.40/Km adicional | | |
| 4 octubre 1983 | 15 0/425m o 79" | 1 0/71.4 m | 1 0/13.3" | 25 0 | 115 0/3 Km | 115 0.6 1 Km | 200 0/10 0Km | 240 0.13 5 Km | 285 0.17 0 Km | 325 0/20 5 Km | 385 0 mas de 20 5 Km | | | | 270.0 | | | 10% | | |
| 29 noviembre 1984 | 70 0/825m o 125" | 5 0/167.0m | 5 0/25 0" | 90 0 | | | | | | | | | | | 750.0 | | 45.0 | 2.0/Km adicional | 10% | |
| 20 junio 1985 | | | | | 380 0/4 Km | 460 0.6 Km | 630 0/10 6 Km | 800 0/15 1 Km | 970 0/19 7 Km | 1200 0/2 5 7 Km | 1540 0/34 8 Km | 1740 0/ 40 1 Km | | | | | | | | |
| 20 diciembre 1985 | 120.0 | | | 150 0 | 600 0/4 0 Km | 750 0.6 0 Km | 1000 0/1 0.6 Km | 1250 0/1 5 1 Km | 1500 0/1 9 7 Km | 1850 0/2 5 7 Km | 2400 0/34 8 Km | 2700 0/ 40 1 Km | | | 1200.0 | | 75.0 | 3.0/Km adicional | 10% | |
| 7 enero 1986 | 120 0 | | | 150 0 | 600 0/4 0 Km | 750 0.6 0 Km | 1000 0/1 0.6 Km | 1250 0/1 5 1 Km | 1500 0/1 9 7 Km | 1850 0/2 5 7 Km | 2400 0/34 8 Km | 2700 0/ 40 1 Km | | | 1200.0 | | 75 0 | 3.0/Km adicional | 10% | |
| 14 agosto 1986 | 160 0 | | | 200 0 | 850 0/4 0 Km | 1050 0.6 0 Km | 1400 0/1 0.6 Km | 1800 0/1 5 1 Km | 2100 0/1 9 7 Km | 2600 0/2 5 7 Km | 3400 0/34 8 Km | 3800 0/ 40 1 Km | | | 1600.0 | | 100.0 | 7.0/Km adicional | 10% | |
| 1 enero 1987 | 180.0 | | | 200 0 | 950 0/4 0 Km | 1150 0.6 0 Km | 1550 0/1 0.6 Km | 2000 0/1 5 1 Km | 2300 0/1 9 7 Km | 2900 0/2 5 7 Km | 3750 0/34 8 Km | 4200 0/ 40 1 Km | | | 1800.0 | | 120 0 | 5.0/Km adicional | 10% | |
| 6 abril 1987 | 240.0 | | | 240 0 | 1200 0/4 0 Km | 1500 0.6 0 Km | 2000 0/1 0.6 Km | 2500 0/1 5 1 Km | 2900 0/1 9 7 Km | 3700 0/2 5 7 Km | 4700 0/34 8 Km | 5300 0/ 40 1 Km | | | 2400.0 | | 150 0 | 5.0/Km adicional | 10% | |
| 7 julio 1987 | 240 0 | | | 240 0 | 1400 0/4 0 Km | 1700 0.6 0 Km | 2200 0/1 0.6 Km | 2700 0/1 5 1 Km | 3100 0/1 9 7 Km | 3900 0/2 5 7 Km | 4900 0/34 8 Km | 5500 0/ 40 1 Km | | | 2600.0 | | 160 0 | 5.0/km adicional | 10% | |
| 3 agosto 1987 | 300 0 | | | 300 0 | 1800 0/4 0 Km | 2100 0.6 0 Km | 2800 0/1 0.6 Km | 3400 0/1 5 1 Km | 3900 0/1 9 7 Km | 4900 0/2 5 7 Km | 6100 0/34 8 Km | 6900 0/ 40 1 Km | | | 3200.0 | | 200 0 | 7.0/Km adicional | 10% | |
| 28 diciembre 1987* | 450 0 | | | 450 0 | 2700 0/4 0 Km | 3150 0.6 0 Km | 4200 0/1 0.6 Km | 5100 0/1 5 1 Km | 5850 0/1 9 7 Km | 7350 0/2 5 7 Km | 9150 0/34 8 Km | 10350 0/ 40 1 Km | | | 4800.0 | | 350 0 | 10 0/Km adicional | 10% | |
| 14 noviembre 1990 | 2000 0/500 m o 90" | 250 0/2 50m | 250 0/45" | 2000 0" | 5000 0/4 0 Km | 6500 0.6 0 Km | 8500 0/1 0 0 Km | 10500 0/ 15 0 Km | 12000 0/ 20 0 Km | 15000 0/ 25 0 Km | 185000 0/3 0 0 Km | 21000 0/ 35 0 Km | 23500 0/40 Km | 28000 0/ 44 Km | | Banderazo 2500 0" | 500 0 | 700 0 | 800 0 | 20% |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 20
Tarifas de transporte público 1974-2000

| Transporte concesionado | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------------|--------------------------------------|---------------|--|---------------------------------|-----------------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------|---------------|----------------|----------------------|-----------------------------|-------------|--------------|--------------------|
| Fecha | Taxi sin itinerario fijo | | | Taxi de sitio | Taxi de sitio en terminales de autobuses foráneos y de ferrocarriles | | | | | | | | | | cobro por hora | Taxi radio telefonía | Taxi colectivo de ruta fija | | | Servicio nocturno* |
| | Banderazo | Km adición al | tiempo adicional | Banderazo | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Zona 5 | Zona 6 | Zona 7 | Zona 8 | Zona 9 | Zona 10 | | | mínimo 5 Km | hasta 12 km | más de 12 Km | |
| 7 marzo 1995* | 2 40 500m o 90" | 0 30 25 0m | 0 30 45" | 2.40 | 6 0 4 0 Km | 7 80 6 0 Km | 10 20 10 0 Km | 12 60 15 0 Km | 14 40 20 0 Km | 16 0 25 0 Km | 22 20 30 0 Km | 25 20 3 5 0 Km | 28 20 4 0 Km | 33 60 44 0 Km | | Banderazo 3 0" | 1 0 | 1 50 | 2 0 | 20% |
| 29 noviembre 1996 | 3 0 500m o 90" | 0 40 25 0 0m | 0 40 45" | 3 0 | 7 20 4 0 Km | 9 35 6 0 Km | 12 20 10 0 Km | 15 0 15 0 Km | 17 20 20 0 Km | 21 60 25 0 Km | 26 0 30 0 Km | 30 0 35 0 Km | 33 0 40 Km | 40 0 44 0 Km | | Banderazo 3 60" | 1 50 | 2 0 | 2 50 | 20% |
| 1 diciembre 1998 | 4 0 500m o 90" | 0 50 25 0 0m | 0 50 45" | 4 0 | 10 0 4 0 Km | 13 0 6 0 Km | 17 0 10 0 Km | 20 0 15 0 Km | 23 0 20 0 Km | 29 0 25 0 Km | 35 0 32 0 Km | 40 0 35 0 Km | 45 0 40 Km | 54 0 44 0 Km | | Banderazo 4 80" | 2 0 | 2 50 | 3 50 | 20% |
| 31 diciembre 1999 | Taxi dos puertas Banderazo 4 80 Taxi de cuatro puertas Banderazo 5 30 Ambos, cada 250 0 m o 45 segundos adicionales se cobra 0 65 | | | 8 0" | 20 0 4 0 Km | 25 0 6 0 Km | 35 0 10 0 Km | 42 0 15 0 Km | 52 0 20 0 Km | 60 0 25 0 Km | 65 0 30 0 Km | 75 0 35 0 Km | 95 0 40 Km | 110 45 0 Km | | Banderazo 20 0" | 2 0 | 2 50 | 3 50" | 20% |
| Organismos descentralizados del transporte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fecha | AUPR-100 | | STC Metro | Trolibus | Tren ligero | Abono de transporte | Autobuses articulados | Autobuses para discapacitados | Tercera edad y mujeres embarazadas | | | | | | | | | | | |
| 1988 | 100 0 | | 100 0 | 100 0 | 100 0 | 3200 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1989 | 100 0 | | 100 0 | 100 0 | 100 0 | 3200 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1990 | 100 0 amarillos | 300 0 Ecológicos' | 300 0 | 300 0 | 300 0 | 10000 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1991 | 300 0 | | 300 0 | 300 0 | 300 0 | 10000 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1992 | 400 0 | | 400 0 | 400 0 | 400 0 | 400 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1993 | 0 40 | | 0 40 | 0 40 | 0 40 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1994 | 0 40 | | 0 40 | 0 40 | 0 40 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1995 | 0 40 convencional | 1 0 articulados | 1 0 | 1 0 | 1 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1996 | 1 0 convencional | 1 30 articulados | 1 30 Planilla de 25 boletos 27 0 | 1 30 | 1 30 | 13 30 quincenal 26 0 mensual | 1 30 | 1 0 | | | | | | | | | | | | |
| 1997 | 1 0 convencional | 1 30 articulados | 1 50 Planilla de 25 boletos 27 0 | 1 50 | 1 50 | | 1 50 | 1 50 | | | | | | | | | | | | |
| 1998 | 1 50 | | 1 50 Planilla de 25 boletos 30 0" | 1 50 | 1 50 | | 1 50 | 1 50 | Gratuito | | | | | | | | | | | |
| 1999 | 1 50 | | 1 50 | 1 50 | 1 50 | | 1 50 | 1 50 | Gratuito | | | | | | | | | | | |
| 2000 | Red de Transporte de Pasajeros 1 50 | | 1 50 | 1 50 | 1 50 | | 1 50 | | Gratuito | | | | | | | | | | | |

ANEXO N° 20

Tarifas de transporte público 1974-2000

Nota: las tarifas para viajes sencillos se expresan en pesos.

*En este servicio el cobro adicional señalado se considera de las 22:00 a las 6:00 horas del día siguiente. Es hasta 1999 en que el horario de servicio nocturno se establece de las 23:00 a las 6:00 horas del día siguiente.

Fuentes:

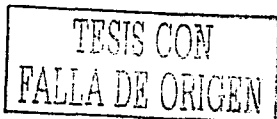
- *Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal*, 1° de enero de 1974.
- *Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal*, 1° de agosto de 1979.
- *Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal*, 15 de noviembre de 1979.
- *Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal*, 1° de junio de 1980.
- *Diario Oficial de la Federación*, 4 de octubre de 1983.
- *Diario Oficial de la Federación*, 29 de noviembre de 1984.
- *Diario Oficial de la Federación*, 20 de junio de 1985.
- *Diario Oficial de la Federación*, 18 de diciembre de 1985.
- *Diario Oficial de la Federación*, 20 de diciembre de 1985.
- *Diario Oficial de la Federación*, 7 de enero de 1986.
- *Diario Oficial de la Federación*, 14 de agosto de 1986.
- *Diario Oficial de la Federación*, 29 de noviembre de 1986.
- *Diario Oficial de la Federación*, 11 de diciembre de 1986.
- *Diario Oficial de la Federación*, 6 de abril de 1987.
- *Diario Oficial de la Federación*, 7 de julio de 1987.
- *Diario Oficial de la Federación*, 3 de agosto de 1987.
- *Diario Oficial de la Federación*, 28 de diciembre de 1987.
- *Diario Oficial de la Federación*, 14 de noviembre de 1990.
- *Diario Oficial de la Federación*, 7 de marzo de 1995.
- *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 1° de diciembre de 1988.
- *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 22 de diciembre de 1988.
- *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 31 de diciembre de 1999.
- *Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa*, Comparecencia del Secretario de Transportes y Vialidad, 29 de septiembre de 1998.
- *Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa*, Comparecencia del Secretario de Transportes y Vialidad, 6 de octubre de 1999.
- *Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa*, Comparecencia del Secretario de Transportes y Vialidad, 19 de octubre del 2000.
- Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1988*.
- Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1989*.
- Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1990*.
- Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1991*.
- Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1992*.
- Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1993-1994*.
- Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, *Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. 1998-1999*.

1. A partir de esa fecha la tarifa es por servicio contratado entre la terminal y un solo punto de destino. El usuario podrá llevar hasta tres acompañantes y el equipaje correspondiente a la capacidad del vehículo.

Para aclarar la codificación de estas celdas, el precio señalado (la primera cifra en pesos) de cada zona se divide por la diagonal que indica la distancia recorrida en kilómetros (segunda cifra).

2. También publicado en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el 4 de enero de 1988, pp.20-21.

3. Desde 1990 hasta 1999 no hay una tarifa diferenciada que se publique entre los taxis sin itinerario fijo y los de sitio, sin embargo, ambas permanecieron empatadas. En 1999, por disposición oficial, entra en vigor la diferencia tarifaria entre ambas modalidades.



ANEXO N° 20
Tarifas de transporte público 1974-2000

4. Más 250 pesos adicionales por cada 250.0 m o 45" (segundos).

5. Las tarifas se establecieron de acuerdo con la nueva denominación dada a conocer mediante "Decreto por el que se crea una nueva unidad monetaria del Sistema Monetario de los Estados Unidos Mexicanos", en el *Diario Oficial de la Federación*, el 22 de junio de 1992. En él se establece el valor de una unidad igual a mil pesos, es decir, quitarle tres ceros al peso.

6. Más 30 centavos adicionales por cada 250.0m o 45"(segundos) subsecuentes.

7. Más 40 centavos por cada 250 m o 45 " (segundos) subsecuentes.

8. Más 50 centavos adicionales por cada 500.0m o 90" (segundos) subsecuentes. Esta tarifa se ajustó para automóviles de modelo reciente con convertidor catalítico con o sin sistema de radio telefonía.

9. Y cada 250.0 m o 45" adicionales se cobra 0.80

10. Más 1 peso 30 centavos por cada 250 m o 45" (segundos) subsecuentes.

11. Se publica en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, el 31 de diciembre de 1999, la tarifa diferenciada para las unidades de reciente sustitución como autobuses, cuyas cifras serán de 0 a 12 Km., 3 pesos 50 centavos y más de 12 Km. de 4 pesos.

12. Se le llamó ecológicos a la renovación de unidades con motores de alta tecnología que garantizaban menores niveles de contaminación, distinguidos por colores en la carrocería con gris, franjas verdes y azules, distintos de los autobuses amarillos.

13. Servicio gratuito a personas con discapacidad.



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|--|
| Acatitla Superficie m2: 13 mil 574 | | Ruta 62: Cañada-Huixico. | Ruta 53: La Herradura-Potrero-Cañada |
| Apatlaco Superficie m2: Sfi | Ruta 27: Mixcoac. Gigante-Mixcoac. | | |
| Barranca del Muerto Superficie m2: 2 mil 570 | Grupo 3: Torres Potrero, Lomas La Era, Belvedere. Ruta 2: Las Águilas, Portales, Zapata, Cuernavaca, Canal de Garay. Ruta 25: Iztapalapa. Ruta 34: General Anaya. Ruta 57: Puerta Grande-Bosques-Conalep, Bosques. Ruta 111: La Era-Bosques del Pedregal. Red de Transporte de Pasajeros: San Bartolo-Santa Rosa. | | |
| Bld. Puerto Aéreo. Superficie m2: 50 mil 148 | Ruta 3: (Empresa Vallejo curva y ramales) Chapultepec, Cairo Casas Alemán, Isidro Fabela y Pradera, por metro Oceania. Ruta 10: (Propietarios y permisionarios de la Ruta Jamaica-Tlacotal y Ramales A.C.) UPIICSA, Av. 5 Ermita, Central de Abasto e Insurgentes. Ruta 11: (Unión de permisionarios de automóviles de alquiler, A.C.) Metro Constitución de 1917, Dpvo. Santa Cruz y Unidad Vicente Guerrero. Ruta 19: (Unión de concesionarios de transporte colectivo, A.C.) Unidad Ermita | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
948

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|--|
| | <p>Iztapalapa y Ejército de Oriente-San Sebastián.</p> <p>Ruta 37: (Asociación de taxistas tolerados ruta sur oriente, A.C.) 10 de Mayo-Minas.</p> <p>Ruta 71: (Organización de taxistas San Miguel Teotongo y ramales.) Miravalle por Palmas, Palmas-Avisadero y Palmas-Explanada.</p> <p>Ruta 88: (Unión de taxistas de noroeste y ramales, AC.) Chamizal, Zapata y Esmeralda.</p> | | |
| <p>Canal de Chalco.</p> <p>Superficie m2: S/i</p> | <p>Ruta 2: Tacubaya, Toreo, Cuatro Caminos, Cuernavaca.</p> <p>Ruta 14: Metro Constitución de 1917, Santa Martha, Iztapalapa-Central de Abasto, Santa Martha-FOT.</p> <p>Ruta 30: Tulyehualco, Tláhuac-Xico, Tláhuac.</p> <p>Ruta 35: Reclusorio Oriente, Av. Tláhuac por Av. Almena, Av. Tláhuac por Av. Zapata,</p> <p>Ruta 50: Tulyehualco, Mixquic-Tulyehualco.</p> <p>Ruta 85: Candelaria-Tlamanalco-Ozumba, Candelaria-Paradero, Centro de Chalco-Candelaria.</p> <p>Ruta 104: Candelaria.</p> | | <p>Ruta A 19: Autobuses México Santa María Astahuacán S. A. de C. V. Metro Zaragoza.</p> <p>Ruta 24: Asociación de taxistas Atzompan-Tenochtitlán AC. Tepecoculco-San Lázaro, metro San Lázaro.</p> <p>Ruta 29: S/i Tecomitl-Mixquic, Tezompa por Ayotzingo.</p> <p>Ruta 28: Ruta interestatal de taxis colectivos esp. zona oriente. Metro Aeropuerto, Metro Zaragoza.</p> <p>Ruta A 30: Autobuses San Francisco S. A. de C. V. Metro Zaragoza.</p> <p>Ruta 34: Grupo Valle de México, A. C. Tláhuac, Cárcel.</p> <p>Ruta 36: Sociedad Cooperativa limitada Díaz Covarrubias, S. C. L. Metro Santa Martha, Tláhuac por Xico, Santa Martha-Cárcel por autopista, Aeropuerto.</p> <p>Ruta A: Transportes Sor Juana Inés de la Cruz S. A. de C. V. Zaragoza.</p> |



ANEXO N° 21
Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|---|---|
| | | | <p>Ruta A 55: Servicios Aviación Civil y colonias del Vaso de Texcoco S. A. de C. V. Metro Pantitlán, Tláhuac-Pantitlán-Rojo Gómez.</p> <p>Autotransportes Nueva Generación y/o Cooperativa Quetzalcóatl Metro San Lázaro.</p> <p>Línea de Autotransportes Rápidos de Cuautla Metro San Lázaro.</p> <p>Autobuses del Valle de Chalco S. A. de C. V. Puente Rojo-Chalco-Metro San Lázaro.</p> <p>Ruta A 74: Corp. Troncal de autotransportes de Oriente S. A. de C. V. Pantitlán.</p> <p>Grupo Particular Cristóbal Colón Chalco-San Rafael-Metro Pantitlán.</p> <p>Ruta 98 s/i: Metro San Lázaro.</p> |
| <p>Canal de San Juan. Superficie m2: mil (aproximadamente)</p> | <p>Ruta 49: Metro Canal de San Juan-Metro Xola-Sanborn's. De regreso Metro Xola-colonia Pantitlán (calle Prosperidad)-Metro Canal de San Juan.</p> | | |
| <p>Central de Abasto Oriente. Superficie m2: 12 mil 389</p> | <p>Ruta 14: Ramal.- Cárcel por Eje 6-Paradero-Santa Martha. Ramal.- Rojo Gómez por avenida del Rosal. Ramal.- Canal de Chalco-esquina Periférico.</p> | | |
| <p>Central de Abasto Pte. Superficie m2: 8 mil 200</p> | <p>Ruta 1: La Viga, Taxqueña, San Ángel, Nezahualcóyotl, Metro Tacuba, Metro Chapultepec, Santa Cruz Meyehualco, San Vicente Chicoloapan, Rancho Grande-Comercial Mexicana-estadio.</p> | <p>Ruta 1: Estadio Neza.</p> <p>Ruta 11: Bordo de Xochiaca.</p> | <p>Ruta A-11: (Autobuses del Valle de México S. A. de C. V.) Ecatepec.</p> <p>Ruta A 29: (Autobuses Rápidos del Valle de México, S. A. de C. V.)</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
950



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|---|---|--|
| | <p>Ruta 10: Metro Aeropuerto-UPIICSA.</p> <p>Ruta 11: Iztapalapa, metro Pantitlán, Agrícola Oriental, Balneario Olímpico, Tinacos, Bordo de Xochiaca.</p> <p>Ruta 14: Merced, Puente Blanco-Lomas San Lorenzo, Vergel Iztapalapa, Agrarista, Voca 7-Palmitas, Cárcel de Mujeres, Iztapalapa-Metro Portales, Nativitas, Atlatlco-Paradero Santa Martha, Canal de Chalco, Santa Martha, Vergel-Panteón Civil.</p> <p>Ruta 21: Milpa Alta, Mixquic.</p> <p>Ruta 25: Metro Villa de Cortés, San Pablo.</p> <p>Ruta 27: Pantitlán.</p> <p>Ruta 31: Metro Candelaria-Merced.</p> <p>Ruta 36: San Gregorio.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Metro San Antonio (Eje 5 y 6 Sur).</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Santa Catarina, colonia Agrarista, colonia Buenavista.</p> | <p>Ruta 27 Esperanza Palacio, Perla Reforma.</p> <p>Ruta 31: Toreo, Esperanza Palacio.</p> <p>Ruta 22: Col. El Sol.</p> | <p>Central de Abasto-Metro San Lázaro.</p> <p>Ruta 44: (Federación popular de concesionarios de automóviles de alquiler y servicios colectivos del Estado de México, "Fernando Montes de Oca", A. C.) Central de Abasto-Metro Moctezuma.</p> <p>Ruta 49: (Unión de trabajadores del transporte público, "Primer de Mayo", CTM-PRI, A. C.) Central de Abasto Indios Verdes-Vía Morelos.</p> |
| <p>Chapultepec. Superficie m2: 15 mil 807</p> | <p>Grupo "G 8": Santa Martha.</p> <p>Ruta 1: (Unión de taxistas de transporte colectivo) Pantitlán, Metro Puebla y Central de Abasto, Calle A 81.</p> <p>Ruta 2:</p> | <p>Ruta 2: Tecamachalco, Ciudad Satélite, Ciudad Satélite por Constituyentes.</p> | <p>Ruta A 02: Autobuses Baltasar S.A. de C. V. Pozos Hidalgo-Metro Chapultepec-Metro Martín Carrera, por autopista, Pozos Hidalgo, Metro Chapultepec via Morelos.</p> <p>Ruta 27: San Cristóbal Ecatepec, Villa de las Flores, Tecoloapan, Villa de la Hacienda.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

951



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|--|--|---|
| | <p>Santa Fe. Satélite. La Villa. Duraznos. Ahuehuetes Km. 14.5. Metro Indios Verdes. Lomas Altas Horacio-Juzgados. U. Plateros. Espartaco. Odontología. Zócalo. Av de las Palmas. Prepa 5. Tecamachalco. Av. 1° de Mayo.</p> <p>Ruta 2: (Unión de taxistas de Reforma y Ramales A.C.) San Angel. U. Independencia. Plateros. La Feria. División del Norte. Palmas-Bosques. Horacio-Defensa. Aragón. La Villa. Valle Dorado B1 y Valle Dorado B2.</p> <p>Ruta 3: (Empresa Vallejo La Curva y Ramales A.C.) Aeropuerto. Av. 608. Consulado. La Raza. Platino y Boulevard Puerto Aéreo.</p> <p>Ruta 24: (Bloque de taxistas del D.F.) Sedesol.</p> <p>Ruta s/n: (Asociación de Taxistas Grupo Chapultepec) Taxis.</p> <p>Ruta 27: (Asociación de conductores y propietarios de taxis y autotransportistas A.C. "Miguel Hidalgo") Izcalli. San Pedro e Izcalli.</p> <p>Ruta 112: (Siglo Nuevo) Santa Martha.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros (RTP): Toreo Ejército Nacional. Toreo Reforma. Aragón (604). Rosario. Aragón. Villa y Ceylán. Torres de Padierna.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos (STE): INFONAVIT El Rosario (trolebús). ISSSTE Zaragoza (Eje 2 y 2 A Sur).</p> | | <p>Bohemia-U. 217. Santa María de las Torres Campo 1. CEBETIS. 3 de Mayo. Cuautitlán Izcalli 1.2.3.</p> |
| <p>Constitución de 1917. Superficie m2: 42 mil 762</p> | <p>Ruta 11: Metro Aeropuerto (pasa por Vicente Guerrero-Leyes de Reforma-Guadalupe</p> | | |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

952

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|---|--|--|
| | <p>del Moral-Rodeo-La Deportiva). Ramal.- Metro Pantitlán (pasa por M Maza de Juárez-La 23-Leyes de Reforma y Rojo Gomez). Ramal.- Metro Zaragoza (pasa por Iztapalapa-Iztacalco-La Michoacana). Ramal Pino Suárez (pasa por.Vicente Guerrero, El Moral, Oriental, El Rodeo).</p> <p>Ramal sin/dato: Bordo de Xochiaca-CCH Oriente-Cinemex-Marina-Calle 7-Clinica 35.</p> <p>Ruta 14: Ramal.- Unidad 520 (pasa por Nautla, Bellavista, Zabadel, Hidalgo, Calle 11, El Surtidor). Ramal.- colonia Palmitas-Citlalli-Base Palmas. Ramal.- Tenorios Base Zapotla. Ramal.- Lomas de San Lorenzo (pasa por Jardín-Ermita-ferrocarril Vergel-Lucio-Benito Juárez-Agrarista-Braulio Maldonado). Ramal.- La Estación (por Coca Cola-Polvorilla-Minas). Ramal.- Reclusorio (pasa por Puente Blanco-Felipe Ángeles por Venustiano Carranza-colonia Presidentes). Ramal.- Las Torres-colonia López Portillo (pasa por Puente Blanco-Bellavista-Reclusorio).</p> <p>Ruta 37: Hank González por Bodegas-Subdelegación-Secc. 287-colonia Las Peñas. Ramal.- San José Buenavista (pasa por La Era-Pueblo Santa Cruz-Desarrollo Urbano Quetzacoált). Ramal.- La Era-Plan de Ayala-Condominios por Aldama-Las Peñas-10 de Mayo- Manuel Cañas. Ramal.- Montada-Insurgentes-Cañas por Ermita. Ramal.- Tenorios-Pozos-Parajes. Ramal.- Zaragoza y Avenida Guelatao</p> | | |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|--|--|---|
| | <p>Cabeza de Juárez-Metro Guelatao-Francisco Villar. Ramal.- Mercado Miguel Hidalgo-Metropolitana sobre Manuel Cañas.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros RTP: Módulo 8.- Barranca de Guadalupe, San José Buenavista, Palmas, Ampliación Santiago, Santa Catalina. Módulo 12.- Ejército de Oriente. Módulo 15 y 24.- Metro Barranca del Muerto-Toreo de Cuatro Caminos.</p> <p>Metropolitanos: sin información.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Panteón San Lorenzo Tezonco, Metro Cuatro Caminos (autobús articulado).</p> | | |
| <p>Coyuya. Superficie m2: mil (aproximadamente)</p> | <p>Ruta 101: Metro Coyuya-Ramos Millán-106. Metro Coyuya-Tlacotal-102. Metro Coyuya-Tezonile.</p> | | |
| <p>Deportivo 18 de Marzo. Superficie m2:</p> | <p>Ruta 88: Izcalli-Pirámide, Acueducto de Guadalupe, Unidad Tenayo, Santa Cecilia.</p> | <p>Ruta 18: Ramal Antenas-Jardines-Impulsora-Casas Alemán. Ramal Campestre Guadalupeana. Ramal Valle de Aragón. Ramal Valle de Guadalupe (Vasco de Quiroga, San Felipe Atzacocalco).</p> | |
| <p>Ferroplaza. Superficie m2: 8 mil (aproximadamente)</p> | <p>Ruta 2: Metro Auditorio.</p> <p>Ruta 18: Carmen directo, Arboledas, Montada, Lomas Pastora, colonia Zona, Ahuehuetes, Compositores, Tepeyac, Cerro Gordo, Lucha Reyes, La Forestal, Tlalpexco, Luis Donaldo Colosio, La Brecha, Tokio, Parque Metropolitano, San Miguel, Tecnológico, Casilda.</p> <p>Ruta 64: Caracoles-San Juanico, La Presa, San Juanico-Tanque.</p> | | |

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|---|--|--|
| | <p>Ruta 64: Partes Altas de La Presa-Metro Indios Verdes</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Ruta 101 A.- Santa Isabel Tola, colonia La Forestal, Tlalpexco, colonia Cocoyote-La Brecha, Lomas de San Miguel.</p> | | |
| <p>Iztapalapa.</p> <p>Superficie m2: 2,500 (aproximadamente)</p> | <p>Ruta 11: Metro Canal de San Juan (pasa por Gavilán-Canal de Morán y Periférico). Ramal- Metro Zaragoza (pasa por Agrícola Oriental-Leyes de Reforma).</p> <p>Ruta 14 ubicada sobre avenida Ermita Iztapalapa Eje 8 Sur: San Juan Xalpa por la 11 hasta avenida Tláhuac (pasa por Panteón Civil-calle Estrella).</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Metro Pantitlán (Rojo Gómez-Agrícola Oriental-calzada Ignacio Zaragoza).</p> | | |
| <p>La Villa-Cartera.</p> <p>Superficie m2: 2 mil (aproximadamente)</p> | <p>Sistema de Transportes Eléctricos: centro comercial Santa Fe (autobús articulado), Estadio Azteca (servicio para personas con discapacidad), Auditorio Nacional (servicio para personas con discapacidad).</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Centro comercial Santa Fe (Reforma), centro comercial Santa Fe (Palmas), Ceylán-Metro Tacuba, La Villa-Periférico (servicio nocturno).</p> | <p>Ruta 64: La Presa.</p> | |
| <p>Potrero.</p> <p>Superficie m2: 4 mil 500 (aproximadamente)</p> | <p>Ruta 58: Ramal Victoria, Ramal Metro Molina.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Ruta 25: Zacatenco.</p> <p>Ruta 104: Charco a Potrero.</p> | <p>Ruta 58: Ramal Bosques de Aragón</p> | <p>Autobuses México Tizayuca: San Bartolo Tizayuca.</p> <p>Ómnibus de Tizayuca: Pachuca.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|---|---|--|
| <p>Refinería.</p> <p>Superficie m2: 500 (aproximadamente)</p> | <p align="center">Son únicamente rutas de paso, la única bahía que existe es ocupada por taxis "Base refinería Taxis Ecológicos".</p> | | |
| <p>El Rosario</p> <p>Superficie m2: 47 mil 407</p> | <p>Ruta 3: La Villa por Poniente 134, La Villa</p> <p>Grupo 4: Ampliación Providencia-Pinos, Aragón Eje 5 Norte, Pradera.</p> <p>Ruta 17: Tacuba-Tlalnepantla.</p> <p>Ruta 23: Metro Popotla-Unidad CTM, Calzada de la Naranja, Tacuba San Martín, Bachilleres-Calzada de las Armas-Metro Toreo, Metro Cuicuilhuac, Metro Tacuba Bachilleres, Hospital Pemex, metro Toreo, Boulevard Cervantes Saavedra.</p> <p>Ruta 25: Metro Toreo.</p> <p>Ruta 28: Cervantes Saavedra.</p> <p>Ruta 89: Ciudad Labor, San Pedro, México Nuevo, Lomas Lindas-Torres, Lomas de Atizapán, Misa Monte María, La Higuera.</p> <p>Ruta 106: Metro Normal,</p> <p>Andenes:</p> <p>Letra "A"</p> <p>Ruta 57: Cuemanco, Pradera, Aragón.</p> <p>Letra "B"</p> <p>Ruta 107: La Villa.</p> | <p>Andenes:</p> <p>Letra "C"</p> <p>Ruta Suburbanos: Tepozotlán, Cuautitlán, San Antonio, Tlalnepantla, y Troncal Izcalli.</p> <p>Letra "D"</p> <p>Ruta Suburbanos: Calacoaya, Vista Hermosa, Progreso, Cahuacan, Jiménez C., Tlalnepantla, Nicolás Romero, Huehuetoca, San Jerónimo I., Santa Cruz, Teoloyuca, Zumpango, Granjas Gpe., Peñitas, Ciudad Labor, Bellavista.</p> <p>Letra "E"</p> <p>Ruta Suburbanos: Xilotepec, Tepozotlán, Satélite, Indios Verdes, San Martín, Aurrerá, M. Ocampo, U. Morelos, Tultitlán, 5 de Mayo, Atizapán, México 68, Chilpa, Cuautitlán, Tepozotlán, Tepeji del Río, Xilotepec, Chalma.</p> <p>Letra "F"</p> <p>Ruta Suburbanos: Culhuacán, Nicolás Romero, Chalma, San Marcos, Villa de las Flores, Col. Bonfil, Atizapán, Progreso, Tlalnepantla, Vista Hermosa, Bosques de la Hacienda, Izcalli.</p> <p>Ruta 23: Boulevard Cervantes Saavedra.</p> <p>Ruta 28: Boulevard Cervantes Saavedra.</p> | <p>Ruta A 01: Alianza de transportistas mexiquenses, S. A. de C.V. Cuartos Capulín, San Cristóbal Ecatepec, Ciudad Labor.</p> <p>Ruta A 06: Autobuses Cuautitlán Aurora Concepción y Anexas S. A. de C. V. Valle Hacienda por Autopista, Rosario, Bosque de la Hacienda por autopista, Valle Hacienda por Lechería, Valle Hacienda, Fracc San Antonio, Tepozotlán-Tierritas Blancas-4 Milpas, Esclavos por autopista, 3 de Mayo-Santa Rosa, La Perla, Libertad Tepojaco, Jiménez Cantú, Santiago Cuautlalpan por autopista, Santiago Cuautlalpan por Cuautitlán.</p> <p>Ruta A 44: Autotransportes México. Azcapotzalco Tlalnepantla y Anexas, S. A. de C. V. Nuevo Mandin por Satélite, Nuevo Mandin por Lomas Verdes.</p> <p>Ruta A 66: Línea México Tacuba Huxquilucan y Anexas, S. A. de C. V. Cuartos Capulín-Izcalli.</p> <p>Ruta 25: Asociación de taxistas colectivos Adolfo López Mateos, A. C. y Ramales de penetración al Distrito Federal Lomas de Atizapán.</p> <p>Ruta 26: Servicios colectivos Xalpeños A. C. Bodegas de Atizapán, Tlalnepantla, La Quebrada, Satélite, Barrio Norte, IMSS Tequesquinahua, Ampliación San Marcos por Hidromex, Quebrada por Eje 5 Santa María Guadalupe, Chalma, Rinconada San Marcos, Unidad Tenayo.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

956

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | <p>Letra "F"</p> <p>Ruta 23: Atlacomulco.</p> <p>Ruta 5: Villa de las Flores.</p> <p>Ruta (empresa) Atlacomulco.</p> <p>Letra "G"</p> <p>Ruta 23: Registro Civil, La Naranjita.</p> <p>Ruta 26: San Marcos, Olivos, Viveros del Valle, Reyes, Tlalnepantla, San Rafael Tenayo, Santa Cecilia-Valle-Ceylán, Santa Cecilia-Valle directo, USSTEQUET, U. Rosario, Puente de Vigas, Vista Hermosa, Directo Los Reyes, Arcos Aurrerá, Santa María Guadalupe, Barrientos.</p> <p>Ruta 106: Metro Normal.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros (RTP): Chapultepec, Balbuena, Metro San Pedro de los Pinos, Parque México (Cuicláhuac), Parque México, Sullivan, Metro Tacuba.</p> <p>Sistema de Transporte Eléctricos: Metro División del Norte.</p> | | <p>Ruta 27: Asociación de conductores y propietarios de taxis y autotransportistas, A. C. ruta Miguel Hidalgo. Villas de la Hacienda, San Pedro, Villas de la Hacienda por Arboledas, Villas de la Hacienda Unidad 217, 3 de Mayo por Atizapán, Cuautitlán Izcalli por Autopista Ford, Cuautitlán Izcalli Campos 1,2,3., 3 de Mayo por Arboledas, San Pedro.</p> <p>Ruta A 09: Autobuses Melchor Ocampo S. A. de C. V. Tultepec por Oxxo, Caseta Km. 40 por autopista, Apasco Zumpango, San Bartolo Teoloyucan por Oxxo, FES 4 Cuautitlán.</p> <p>Ruta A 10: Autobuses del noroeste y anexas S.A. de C. V. Progreso Industrial por Tlalnepantla, Monte María, Caja de Agua, Progreso Industrial por Vista Hermosa, Tlalnepantla-Villa del Carbón, Cahuacán, Tlazala, Chiconcuac.</p> <p>Ruta 22: Autobuses México Tlalnepantla: S. A. de C.V. Peñitas, Emiliano Zapata-Monte María, Villas San Miguel, Alcafores, Granjas San Isidro-Villas Torres, Tepojaco.</p> <p>Ruta A 23: Autobuses México Tultitlán y Anexas S. A. de C. V. Prados por Oxxo, Prados por Chilpa, Prados por San Rafael, Buena Vista, Fuentes del Valle.</p> <p>Ruta A 24: Autobuses México Tultitlán y Anexas S. A. de C. V. Coyotitos, Santiago Tlatepoxco, La Era, Moncavaca, Venecia, San Sebastián Xala, Santo Tomás Teoloyucán, Santa Cruz del Monte, Santa Bárbara, Coyotepec, Zumpango por Cuautitlán, Teoloyucán-Ajalpa-Huhuetoca por autopista.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral

957

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | | | <p>Ruta A 28: Autobuses Rápidos de Monte Alto S. A. de C. V. Progreso Industrial por Vistahermosa, Progreso Industrial por Mario Colín, Jiménez Cantú por Mario Colín Biznaga Loma de Guadalupe, San Miguel por Mario Colín.</p> <p>Ruta A 29: Autobuses rápidos del Valle de México S. A. de C. V. Tlalnepantla Villa del Carbón, Chiconcuac, Tlaxcala, Cahuacán.</p> <p>Ruta A 36: Autocamiones de la línea col. Peralvillo Tlalnepantla y anexas, S. A. de C. V. Tenayo, Tenayo por Multifamiliar Cuauhtémoc, Independencia, Loma Bonita, Lucas Patón, San Marcos del Rincón, Villa de las Flores, Villa de las Flores U. San Rafael, Valle Escondido-Condado de Saavedra, Barrientos Izcalli, Bonfil, Campo Alegre, Cuautitlán Izcalli-La Joyita-Santa María.</p> <p>Ruta A 37: Autobuses México Tepatitlán S. A de C. V. Tepatitlán.</p> <p>Ruta 39: Autotransportes México-Azcapotzalco, S. A. de C. V. Tepozotlán por Cuautitlán, Jilotepec por autopista.</p> <p>Ruta A 44: Autotransportes México Azcapotzalco, S. A. de C. V. Calacuaya, 5 de Mayo, Calacuaya Lomas de Bella Vista, San Martín de Porres Calacuaya, San Martín de Porres Jacaranda.</p> <p>Ruta A 45: Autotransportes México Melchor Ocampo, S. A. de C. V. San Bartolo Teoloyucan por Oro, Tultepec por Oro, Apaxco, Fes 4 Cuautitlán, Bodegas Km. 40 por</p> |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

958

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|---|
| | | | <p>autopista</p> <p>Ruta A 52: Autotransportes Monte Alto y Anexas, S. A. de C. V. Torres Lomas Lindas. Progreso, Transfiguración, Mascota, Pueblo Nuevo, San Francisco de las Torres, Villa del Carbón, Granjas Guadalupe, México 68, Kandinki, San Miguel Hila, San Bartolo Morelos, San Sebastián, Condada de Saavedra-Chiluca, Monte María.</p> <p>Ruta A 66: Línea de autobuses México Tacaba, Huixquilucan y Anexas, S. A. de C. V. Ciudad Labor por Tlalnepantla.</p> <p>Ruta A 67: Línea México Cuautitlán Tepozotlán, S. A. de C. V. El Trébol, Tepozotlán, Jilotepec por Autopista, Jilotepec por Tlalnepantla.</p> <p>Ruta A71. Sociedad Cooperativa de autotransportes México-Cuautitlán, Melchor Ocampo Zumpango, S. C. L. Tlapanaloya-Zumpango, Apasco, Fes Campo 4 Cuautitlán, Tultepec por Oxxo, San Bartolo Teoloyucan por Oxxo, caseta Km. 40 por autopista.</p> <p>Ruta A 85: Autobuses México Tultepec, S. A. de C. V. Bosques de la Hacienda por Atizapán.</p> <p>Autotransportes Izgasa S. A. de C. V. Bosques de la Hacienda por Francisco Villa, Valles de la Hacienda por Francisco Villa.</p> |
| <p>Escuadrón 201.</p> <p>Superficie m2: mil 500</p> | <p>Ruta 14 (sobre Eje 3 Oriente): metro Portales-Rosales-Iztapalapa. Ruta 12 (sobre Eje 3 Oriente): Virgen-Hueso Sección 10-Periférico.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: UCTM Culhuacán, Villa Coapa.</p> | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

959



ANEXO N° 21
Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|---|--|
| <p>Huipulco.</p> <p>Superficie m2: 14 mil 686</p> | <p>Red de Transporte de Pasajeros: Ampliación Santiago. Palmas (minas)</p> <p>Ruta 1: Estadio Azteca-Hospitales-Metro Zapata.</p> <p>Ruta 13: Tlalpan-Estadio Azteca-Clinica 32-Prepa 5-Calzada del Hueso. Ramal.- Estadio Azteca- Isidro Fabela.</p> <p>Ruta 26: Fuentes de Tepepan.</p> <p>Ruta 39: Ampliación Corregidora-Mirador, Cruz del Farol, Santo Tomás Ajusco. Ramal.- Lienzo Charro.</p> <p>Ruta 40: Colonia Hidalgo.</p> <p>Ruta 69: Estadio Azteca-Topilejo, Parres.</p> <p>Ruta 70: Estadio Azteca-Pueblo Santo Tomás Ajusco. Ramal.- San Andrés-Plan de Ayala. Ramal.- San Andrés 5 de Mayo en Magdalena. Ramal.- San Andrés Deportivo-La Palma. Ramal.- Xitle</p> <p>Ruta 73: Estadio Azteca-Tlalcoligia-Deportiva-Tepetongo-Circuito Tepescuinclé. Estadio Azteca Hornos. Ramal.- Estadio Azteca-Huipulco-Volcanes-Tepetongo. Ramal.- Estadio Azteca-Deportivo Tepetongo. Ramal.- Estadio Azteca-Hornos.</p> <p>Ruta 75: Tepeximilpa. Ramal.-Ampliación Tepeximilpa.</p> | <p>Ruta 69: Estadio Azteca-Tres Marias (cada 20 minutos).</p> | |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
960

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|---|
| | <p>Ramal - Módulo R-100 colonia Hidalgo.</p> <p>Grupo "G": Topilejo. Ramal - Santo Tomás Ajusco. Ramal - Parres.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros RTP: Parres, Ajusco, Contreras.</p> | | |
| <p>Indios Verdes. Superficie m2: 91 mil 785</p> | <p>Ruta 2: Santa Fe, Unidad CTM, Chapultepec, Donceles, San Ángel.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Villa Olímpica, Metro Chilpancingo, Metro Hidalgo, col. Miguel Hidalgo (autobús articulado).</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros (RTP): Metro Insurgentes, Chilpancingo, Cocoyotes-La Brecha, Tepetatal, Insurgentes Glorieta, Lomas de Chapultepec, Indios Verdes-Insurgentes (servicio nocturno).</p> | <p>Ruta 18: Ciudad Azteca, San Agustín.</p> <p>Ruta 64: Caracoles, San Juanico, La Presa, Ticomán, Tanque San José Brasil, Copal, San José Venezuela, Centro de Salud por clínica 76, Lomas Tanque II, Iglesia, Duran Castro(San Juanico), El Jaral, Huicholes por Módulo, Centro de Salud por Pichardo Pagaza, Carbonera, Fatima, Mariana.</p> <p>Ruta 68: Parque R.Coacalco, San Rafael, Villa de las Flores, Izcalli-San Pablo, Fuentes del Valle, Jaltenco, Izcalli Unidad Morelos, Eje 8 Prados, Villa de las Flores, Lianuras por la Laguna, Jaltenco, Eje 8 Alboradas, San Pablo por Unidad Morelos.</p> <p>Ruta 18: Jardines de la Lus, Cerro Gordo-Bachilleres, Azteca 2ª sección, Azteca 3ª Sección, Compositores Mexicanos, Tepetatal por Tecnológico, Cuauhtepc-Forestal, Cuauhtepc Barrio Alto, Loma, La Palma-Charco, Cuauhtepc Barrio Bajo, Unidades del Arbolillo, La Pastora, Lomas de Cuauhtepc por Tecnológico, Parque Metropolitano-Ampliación Forestal, CTM, La Brecha, San Agustín, Luis Donaldo Colosio, Chalma, Chalco, Reclusorio, Lucha Reyes, Tepetatal, Ranchito Grande, Carmen, Laureles, Cuauhtepc, La Pastora, Tokio, La Presa, La Presa 2, La Presa 3, Cruces-La</p> | <p>Ruta 34: Autobuses urbanos y suburbanos de Ecatepec S. A. de C. V. San Andrés de la Cañada, Ampliación Guadalupe Victoria, Condominios Infonavit, Caracoles, Michoacana por San Agustín, Sagitario V, Azteca 2, Azteca 3, Caracoles Km. 12.</p> <p>Ruta A37: Autotransportes de pasajeros segunda clase México Tepeotitlán S. A de C. V. Tepeotitlán, Texcoco-Ixtapan.</p> <p>Ruta A 65: Línea de autobuses México San Juan Teotihuacán - Otumba - Apan - Calpulalpan Flecha Roja y Ramales, S. A. de C. V. Guanalan Pirámides, Texcoco.</p> <p>Ruta 30: Agrupación de permisionarios de transportes colectivos, Prados de Tutitlán, Unidad Morelos, Jaltenco, Metro Indios Verdes, Unidad Isidro Fabela, Prados Ecatepec, Alborada XI, Alborada XVI, Unidad San Pablo CTM, Alborada por Jaltenco.</p> <p>Ruta 44-01: Federación popular de concesionarios de automóviles de alquiler y servicios colectivos del Estado de México. "Fernando Montes de Oca", A. C. San José Xalostoc, Salado, Vista Hermosa, Ecatepec, La Loma, Izcalli Ecatepec por autopista, Parque residencial Coacalco, Bachilleres Cerro Gordo, Florida, Poligonos P. II, Azteca 3ª, San Pedro Xalostoc, Bosques del Valle, SUTER.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | <p>Presa, Lázaro Cárdenas-Panteón.</p> | <p>Ruta 49: s/n Llano de Báez. Llano de Báez por autopista. Jardines de Morelos, San Cristobal por la libre.</p> <p>Ruta 49: Unión de trabajadores del transporte público, "Primer de Mayo", CTM-PRI, A. C. Jardines de Morelos-Islas por autopista, Jardines de Morelos-Montes, Otumba, Ciudad Cuauhtémoc, Fovissste, Valle Ecatepec, Islas Jardines de Morelos.</p> <p>Ruta 51: Unión de Taxistas permisionarios del Valle de México interestatal, A. C. San Agustín 3ª Sección, Estrella, Valle de Anáhuac, Melchor Muzquiz-Maravillas, Héroes de la Independencia, Laureles.</p> <p>Ruta 76: Unión de permisionarios de automóviles de alquiler y servicio colectivo de Coacalco, Estado de México. Villa de las Flores, Prados Ecatepec, Faroles, Llanuras-Hogares Castera, Alborada, Villa de Las Flores-San José.</p> <p>Ruta A 85: Autobuses México Tultepec, S. A. de C. V. Tultepec-Cuautitlán.</p> <p>Ruta A 17: Autobuses Nextlalpan, San Andrés Jalisco, S. A. de C. V. San Bartolomé Cuautlalpan.</p> <p>Nextlalpan, San Juan Zitlaltepec, Nextlalpan por Ojo de Agua.</p> <p>Ruta A 43: Autobuses México, Zumpango, Cuevas, Tiapanaloya, S. A. de C. V. Zumpango, Tianguistongo, Tiapanaloya.</p> <p>Ruta 47: Autotransportes México San</p> |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

962

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Andrés Jalisco, Zumpango y Ramales Cometa de Oro S. A. de C. V. Zumpango por San Andrés, Zumpango por federal a Pachuca, Zilotzingo, Hacienda Ojo de Agua.</p> <p>Ruta A 49: Autotransportes México Tizayuca San Bartolo Cuautlalpan, S. A. de C. V. San Bartolo Cuautlalpan.</p> <p>Ruta 66: Unión de transportistas del servicio colectivo General Lázaro Cárdenas, Estado de México. La Presa, Las Cruces, La Presa por Tonatiuh, Chimalhuacán, La Presa por Volcanes, Las Bombas, Mirador.</p> <p>Ruta A 18: Autobuses México San Juan Ixhuatepec S. A. de C. V. San Juan Ixhuatepec, San José-San Isidro.</p> <p>Ruta A 22: Autobuses México-Tlalnepantla: S. A. de C.V. Tlalnepantla.</p> <p>Ruta A 75: Transportes Ecatepec, S. de R. L. de C. V. Fuentes del Valle, La Quebrada, Vistahermosa, Valle de las Manzanas, Unidad Morelos Prados.</p> <p>Ruta A 85: Autobuses México Tultepec, S. A. de C. V. Tultepec-Cuautitlán.</p> <p>Autotransportes Zumpango Apasco: Zumpango, Apasco, Tlapanaloya.</p> <p>Autobuses México Zumpango Cuevas Tlapanaloya, S.A. de C.V.: Tlapanaloya, Zumpango.</p> <p>Autobuses México Zumpangotiangustongo: Zumpango, Tianguistongo, Tlapanaloya.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Lineas unidas S.A.de C.V.: Zumpango, Apasco.</p> <p>Autobuses México-Zumpango, Zitlaltepec, S.A. de C.V.: San Juan Zitlaltepec, Huehuetoca, San Bartolo Cuatlalpan, Zumpango, Nextlalpan por Reyes, Nextlalpan por Ojo de Agua.</p> <p>Unión de transportistas de servicio colectivo General Lazaro Cárdenas Estado de México ruta 66: Cruces, Mirador, Bombas, La Presa, Volcanes.</p> <p>Mercado Izcalli colectivo ruta 44-03: Izcalli Ecatepec, Atzolco, col. Obrera y San Benjamín.</p> <p>San Pedro Santa Clara Km. 20, S.A.de C.V. Azteca 3, Azteca 2, Río de la Luz, San Agustín Michoacana, San Carlos Francisco Villa, San Pedro Meza, Lázaro Cárdenas Morelos, San Carlos Cantera, San Agustín 1, San Pedro Tambos, Tepeoluco, Michoacano, Sagitario 5, San Andrés, Mirador, Nueva Aragón, Estrella.</p> <p>Autotransportes México San Andrés Zumpango Cometa de Oro: San Andrés Jaltengo, Ojo de Agua, Jilotzingo, Hacienda San Pedro, La Guadalupana.</p> <p>Transportes Ecatepec: Parque Villares, Ejidal Manzanas, Prado Sur Eje 8, Prados Lagunas, Villa Comercial Segunda, Vista Hermosa, Cantera Laguna, San Rafael, Héroes de Ecatepec, Parque Residencial.</p> <p>Sociedad Cooperativa de autotransportes de pasajeros de México a Tultepec S.R.L.:</p> |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
964

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | | | <p>San Pablo Lotes, Comercial, Villa Pensamientos, Prados Laguna, Prados Granja, Prados eje 8 Casitas, Jaltenco Laguna, Cuautitlán, C.T.M. Laurel.</p> <p>San Pedro Santa Clara Km. 20 S.A. de C.V.:</p> <p>Ojo de Agua, Izcalli Condominios, Jardines de Morelos, Playas, Valle de Ecatepec, San Pedro Atzumpá, Hacienda, San Andrés, Jaltenco, Fracc., Valetta, Caracoles Camino Real, Caracoles Nevada, Caracoles Camino de la Silla, Azteca 3, Azteca 2, Río de la Luz, Nueva Aragón, Santa Clara Centro, La Palma, La Presa Gallo, San Agustín Ira, Tulpetlac Pedregal, Piedra Grande, Condominios Gallo, Tulpetlac Texalpa, Tulpetlac Ampliación</p> <p>Grupo Villa de las Flores y Ramales ruta 68: Prados, Llanuras, Casitas, Jaltenco.</p> <p>Autobuses México San Juan Ixhuatepec, S.A. de C.V.:</p> <p>Lomas de San Juanico, San Juanico, San José, San Isidro.</p> <p>Sociedad Cooperativa Independencia de México, S. C. Ruta 64: Carbonera, Caracoles Fátima, Caracoles Mariana, Centro de Salud Tanque, Colmena.</p> <p>Autobuses México Tizayuca y anexas S. de R.L de C.V.:</p> <p>Tizayuca, San Bartolo, E I Mio Cid, Plazas de Tizayuca, Temascalapa, San Matin Azcatepec.</p> <p>Ómnibus de Tizayuca, S.A.:</p> <p>Pachuca Villas de Tezontepec, Tizayuca, San Mateo Ixtláhuaca, Santa María Actipa, Temascalapa.</p> <p>Transhidalguense, S.A. de C.V.:</p> |



ANEXO N° 21
Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | | | <p>Pachuca, Villa de Tezontepec, San Mateo Ixtláhuacan, Tizayuca.</p> <p>Autotransportes México Tizayuca Temascalapa y anexas S. de R.L.: Pachuca, Villas de Tezontepec, San Mateo Ixtláhuacan, Temascalapa.</p> <p>Sociedad Cooperativa de autotransportes de pasajeros de México a Tultepec S.R.L.: Real de Tultepec, Villas de San José, Fuentes del Valle, CTM, Cuautitlán-Tultepec, Quebrada, Tultitlán via López Portillo, Ciudad Labor, Verdes Cuautitlán.</p> <p>Sociedad Cooperativa de autobuses Villa Gustavo A. Madero ruta 8: San José, San Isidro, Tlalnepantla, San Pedro, San Pedro Barrientos.</p> <p>Servicios colectivos ruta 44-05 Río de la Luz: Jardines Río de la Luz, Azteca 2 Florida, Azteca 3, Poligonos 1,2,3.</p> <p>Transportes Victoria, S.A.: Barrio Nuevo Tultitlán, Laguna, Monera, San Carlos Coacalco, La Joya, Fovissste, Luis Donald Colosio, Granjas Reclusorio Ejidos, San Isidro.</p> <p>Autocamiones de línea Peralvillo Tlalnepantla y Anexas. Jaral Panteones, Jaral Campos, Centro de Salud La Presa, Izcalli del Valle, Ampliación Buenavista, La Presa por Exc. D.F.</p> <p>Autobuses México Tlalnepantla y puntos intermedios ruta 59: Tlalnepantla, Peñitas, Granjas Monte María, Izcalli 2 y 3.</p> <p>Unión de trabajadores del Transporte público colectivo taxis y carga en general</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
966

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | | | <p>1° de Mayo A.C. ruta 49: Jardines de Morelos Sosa, Jardines de Morelos Izcalli, Jardines de Morelos Playas, Fovissste, Héroes de Ecatepec.</p> <p>Sociedad Cooperativa de Transportes Ruta 49-A: Jardines de Morelos Sosa, Jardines de Morelos Playas, Jardines de Morelos Purísima, Llano de los Baez, Veleta, San Cristóbal, Santa Rosa.</p> <p>Autobuses Buen Día, S.A. de C.V.: Ciudad Cuauhtémoc LAB, Ciudad Cuauhtémoc Herrería, Ciudad Cuauhtémoc Reclusorio.</p> <p>Autobuses México-San Pablo-San Marcos- San Martín S.A. de C.V.: Ciudad Cuauhtémoc LAB, Ciudad Cuauhtémoc Herrería, Ciudad Cuauhtémoc Reclusorio.</p> <p>Autobuses San Juan Teotihuacán-Otumba-Apan-Capulalpan-Flecha Roja, S.A. de C.V.: San Juan Teotihuacán, Texcoco, Chiconcuac, Chipiltepec Otumba, Tepetlaoxtoc.</p> <p>Autotransportes de segunda clase México-Tepatitlán, S.A. de C.V.: Texcoco, Chiconcuac, Tepatitlán.</p> <p>Autobuses Valle de México, S.A. de C.V.: Texcoco, Chiconcuac.</p> <p>Autobuses rápidos del Valle de México: Texcoco, Chiconcuac.</p> <p>Unión de taxistas y ramales, A.C. ruta 2: San Ángel, Zócalo.</p> <p>Sociedad Cooperativa Independencia de México, ruta 64: Huicholes Módulos, Centro de Salud.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | | | <p>Lomas, San José Brasil, Tanques, Bahía del Copal, San Juanico.</p> <p>Unión de transportistas servicio colectivo y automóviles de alquiler de Coacalco del Estado de México Rutas 44-04 y 44-11: Ejidal Coacalco, Parque Residencial, República Mexicana.</p> <p>Agrupación de permisionarios y transportes colectivos Prados de Tultitlán Unidad Morelos Xaltenco-Metro Indios Verdes y ramales ruta 30: Prados por Laguna, Prados por Eje 8 1ª, Villa, Xaltenco por Laguna, Xaltenco por Recursos, Alborada, San Rafael, Ejidos.</p> <p>Servicios Colectivos ruta 44-05 Río de Luz, A.C.: San Cristóbal, Vista Hermosa, Tierra Blanca, Tecnológico.</p> <p>Autobuses México- San Pablo- San Marcos-San Martín, S.A. de C.V.: Huicholes, Gallinero, Herrería.</p> <p>Grupo Villa de las Flores y Ramales ruta 68: Villa de las Flores 1,2 y 3.</p> <p>Ruta Ramal La Palma: Azteca 2, Azteca 3, Río de la Luz, Bachilleres.</p> <p>Ramal La Presa: La Presa, El Atorón, San Martín, Panteón:</p> <p>Ruta 51: Estrella Valle de Anáhuac, San Agustín 3, Maravillas, Villa Guadalupe Xalostoc, Laureles, Héroes de la Independencia.</p> <p>Organización Ecológica de Taxistas Independientes, A.C.: Sin Itinerario Fijo.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

968

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|---|--|
| | | | Unión de taxistas grupo Indios Verdes, A.C.: Sin itinerario fijo. |
| <p>La Raza. Superficie m2: 19 mil 544</p> | <p>Ruta 1: Politécnico, Progreso Nacional, Zona Académica Saturno.</p> <p>Ruta 2: Caltongo, Hierro, Ceylán, San Cosme, Azcapotzalco, Alta Lana.</p> <p>Ruta 3: Iztacala-Calle 26, Chapultepec, Iztacala por Godar, La Curva, Iztacala por Vallejo, Metro Sevilla, Iztacala por Progreso calle 26, La Joya.</p> <p>Ruta 68: Jallenco, Izcalli San Pablo por Laguna, Casitas Eje 8, Jardines de Morelos por Izcalli, Jardines de Morelos por Sosa, Villa de las Flores, Jardines de Morelos, Prados, Izcalli San Pablo, Villa de las Flores-Boulevard Coacalco, Valle de Ecatepec, Izcalli-Laguna.</p> <p>Ruta 88: Guadalupe Chalma, Reclusorio Norte Cuauhtepac Barrio Alto, col. Luis Donaldo Colosio, Izcalli Pirámide, El Puerto, Cuauhtepac-Tokio, Cuauhtepac-Lomas, San Andrés Tlalnepantla.</p> <p>Red de Transportes de Pasajeros: colonia El Tepetatal, Ampliación Malacates.</p> | <p>Ruta 3: Tlalnepantla por Vallejo, La Joya, Iztacala.</p> <p>Ruta 68: Villa de las Flores.</p> <p>Ruta 88: San Andrés-Tlalnepantla.</p> | |
| <p>Martín Carrera. Superficie m2: 20 mil 067</p> | <p>Ruta 18: Pino Suárez, Impulsora, Industrial Vallejo-Olivetti-San Felipe.</p> <p>Ruta 58: Metro La Villa-Unidad Aragón.</p> | | <p>Autotransportes San Juan Ixquiltán S. A. de C. V. San Juan Ixquiltán.</p> <p>Ruta 44-10: Federación popular de concesionarios de automóviles de alquiler y servicios colectivos del Estado de México, "Fernando Montes de Oca", A. C.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Salado.</p> <p>Ruta 51: Unión de Taxistas permisionarios del Valle de México interestatal. A. C. San Agustín 3ª Sección, Manuel Musquiz-Maravillas. Estrellas.</p> <p>Ruta A 02: Autobuses Baltazar S. A. de C. V. Santa María Ajolapan por la libre, Santa María Ajolapan por autopista, Pozos Hidalgo por Via Morelos, Pozos Hidalgo por autopista.</p> <p>Ruta A 03: Autobuses Buendia S. A. de C. V. San Martín-5 de Mayo, San Pablo, San Marcos-Nepantla, Laboratorio, Herrería.</p> <p>Ruta A 16. Autobuses México Pozohuacán San Luis, S. A. de C. V. San Luis, Santiaguito Atolma.</p> <p>Ruta 21: Autobuses México. Tizayuca, Temascalapa y Anexas S. A de C. V Santo Domingo, Pachuca, Zapotlán, Axcayucán, Santa María, San Bartolo Actopan.</p> <p>Ruta A 26: Autobuses Nezahualpilli, S. A. de C. V. La Florida, Sagitario VI-IX, Santa Clara, Tulpelac, Venta del Carpio, Fovissste, Jardines Río de Luz, Izcalli Ecatepec, Azteca 2, Potrereros de la Laguna CTM, Bosques de Aragón, Jardines de Morelos, Santa María Chiconautla, Guadalupe Victoria, Izcalli Jardines, Vista Hermosa, Buenavista.</p> <p>Ruta A 34: Autobuses urbanos y suburbanos de Ecatepec S. A. de C. V. colonia Villa de las Manzanas. Caracoles Km 12.</p> <p>Ruta A 43: Autobuses México.</p> |

TESIS CON
FALLA DE OFICEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
970

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|--|
| | | | <p>Zumpango. Cuevas, Tiapanaloya, S. A. de C. V. Tiapanaloya, Tlanguistongo.</p> <p>Ruta A 47: Autotransportes México San Andrés Jalisco, Zumpango y Ramales Cometa de Oro S. A. de C. V. Zitotzingo, Zumpango por San Andrés, Zumpango por federal a Pachuca, Hacienda Ojo de Agua.</p> <p>Ruta A 49: Autotransportes México Tizayuca San Bartolo Cuautlalpan, S. A. de C. V. San Bartolo Cuautlalpan.</p> <p>Ruta A 50: Autotransportes México Zumpango Apaxco S. A. de C. V. Zumpango Tiapanaloya.</p> <p>Ruta A 53: Autotransportes Nezahualcoyotl, S. A. de C. V. Jardines de Morelos, Sagitario VI y IX, Michoacana, Tulpelac, Azteca 2ª Sección, Río de Luz, Sagitario III, Valle de Ecatepec, Condominios Coacalco, Chiconautla.</p> <p>Ruta A 54: Autotransportes San Pedro Santa Clara Km. 20 S. A. de C. V. Caracoles, Gallo La Presa, Módulo Jiménez Cantú, Camino Real por Carbonera, Caracoles Panteón, Caracoles por Pieda Grande.</p> <p>Ruta A 62: Línea de autobuses de transporte de pasajeros Campestre Guadalupana Vergel de Guadalupe, Las Calaberas y puntos intermedios (CAIMCAYA) Nicolás Bravo-Francisco Valle, Plazas Aragón Impulsora, Plazas Aragón 1ª Sección, Campestre Guadalupana, Casas Alemán-Plazas Aragón.</p> <p>Ruta A 72: Sociedad cooperativa de autotransportes de pasajeros de México</p> |

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>a Tultepec S. C. L. Cuautitlán-Tultepec.</p> <p>Ruta A 75: Transportes Ecatepec, S. de R. L. de C. V. Ciudad Labor, Cuautitlán, Buena Vista.</p> <p>Ruta A 07: Autobuses Chipiltepec, S. A. de C. V. San Martín-Las Pirámides.</p> <p>Ruta A 37: Autotransportes de pasajeros segunda clase México Tepatlilán S. A. de C. V. Tepatlilán, Chinconcuac-Ixtapan-Teques.</p> <p>Ruta A 65: Línea de autobuses México San Juan Teotihuacán - Otumba - Apan - Capulaplan Flecha Roja y ramales, S. A. de C. V. Belén, Chiconcuac, Chiconcuac-Guanajuatán, Otumba, Pentecostes, Pirámides, San Juan Teotihuacán, Alloxot, Texcoco.</p> <p>Autobuses Nezahualpilli, S.A. de C.V.: San Antonio Tejalpa, Río de la Luz, Vista Hermosa, Tulpetlac Tejalpa, Aztecas 2, Victorias Campos, Tulpetlac La Loma, Tulpetlac Armazigo, Tulpetlac Ostor, Tulpetlac Alparque.</p> <p>Autotransportes Nezahualcóyotl, S.A. de C.V.: Izcalli Playas, Torres.</p> <p>Transportes Jajaipa, S.A. de C.V.: Izcalli, Torres.</p> <p>Autobuses del Valle de México, S.A. de C.V.: Texcoco, Chiconcuac.</p> <p>Autobuses rápidos del Valle de México, S.A. de C.V.: Texcoco, Chiconcuac.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

972



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Autobuses México-Pozohuacan: San Luis. Santa Ana.</p> <p>Autobuses México- Santa Ana, S.A. de C.V.: San Luis Santa Ana.</p> <p>Autobuses Baltasar, S.A.de C.V.: Santa María Ajuluapan.</p> <p>Transportes México-Zumpango, S.A. de C.V.: Tianguistongo.</p> <p>Autotransporte México-Zumpango-Cuevas-Tlapanaloya, S.A. de C.V.: Tlapanaloya.</p> <p>Sociedad cooperativa de transporte de pasajeros de México-Tultepec, S.R.L.: Tultepec-Cuautitlan. Villa Prado Granjas, Unidad Morelos, Prado Sur Eje 8.</p> <p>Autotransportes de pasajeros de segunda clase México-Tepetitla, S.A. de C.V.: Ixtapan.</p> <p>Autobuses México-San Juan Teotihuacán-Otumba Apan-Calpulalpan y ramales, S.A. de C.V.: Apan, Chiconcuac, Texcoco.</p> <p>Autobuses México-Tizayuca y anexas, S.A. de C.V.: Tizayuca, Plazas. San Bartolo, Jilotzingo.</p> <p>Ómnibus de Tizayuca S.A. de C.V.: Santo Domingo, San Bartolo Actopan, Toloayuca, Zapotlán.</p> <p>Transhidalguenses, S.A. de C.V.: Santo Domingo, San Bartolo Actopan, Toloayuca, Zapotlán.</p> |

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Buendía, S.A. de C.V.: Laboratorio. Torres, Herrería, San Pablo, San Martín.</p> <p>Autotransporte México-San Pablo- San Martín- San Marcos, S.A. de C.V.: Laboratorio. Torres, Herrería, San Pablo, San Martín.</p> <p>Omnibus Tecalco-Ciudad Cuauhtémoc, S.A. de C.V.: Laboratorio. Torres, Herrería, San Pablo, San Martín.</p> <p>Autotransporte México-Ixquítlan y ramales, S.A. de C.V.: Ixquítlan.</p> <p>Autobuses Campestre Guadalupeana-Verde de Guadalupe-colonia Las Calaveras-puntos intermedios, S.A. de C.V.: Caincaya, Campestre Guadalupe, Plazas, Impulsora, Nueva Aragón Polígonos, San Lucas.</p> <p>Autobuses Chipititepec, S.A. de C.V.: San Juan Teotihuacán, San Lucas, Buenos Aires.</p> <p>Autotransportes San Pedro- Santa Clara Km. 20: San Andrés, Centro, Mirador, Tulpetlac, Texalpa, Caracoles Km. 12, Caracoles Nevada, Camino Real Módulo.</p> <p>Urbanos y Suburbanos de Ecatepec, S.A. de C.V.: Manzanas, Ejidal.</p> <p>Ruta 44-01 A.C. Estado de México. El Salado.</p> <p>Ruta 44-09, A.C. Estado de México: Santa María.</p> <p>Ruta 44-10, A.C. Estado de México:</p> |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

974

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|--|--|--|
| | | | <p>San Miguel, San José, El Salado.</p> <p>Ruta 51, A.C. Estado de México: Anáhuac, Estrella, Maravillas, San Agustín.</p> |
| <p>Mixcoac.</p> <p>Superficie m2: 2 mil100</p> | <p>Ruta 2: Municipio libre, Metro Ermita, Metro Ermita por calzada San Simón, Inatel.</p> <p>Ruta 15: Piloto, Presidentes, Panteón Jardín, Torres, Santa Lucía, Olivar.</p> <p>Ruta 25: Iztapalapa.</p> <p>Ruta 27: Gigante Mixcoac-Ciudad Deportiva, Apatlaco, Gigante Mixcoac-Apatlaco,</p> <p>Ruta 57: San Bartolo Ameyalco por calzada Las Águilas, El Queso, San Bartolo Ameyalco por calzada Central, Puerta Grande, Tarango, Río Guadalupe, Puente Colorado, Conalep II.</p> <p>Andén 01:</p> <p>Ruta R-52A: Águilas-Mixcoac.</p> <p>Ruta R-111: San Bartolo-Mixcoac.</p> <p>Andén 02:</p> <p>Ruta R-119-B: Presidentes-Mixcoac.</p> <p>Ruta R-124: Puerta Grande-Tlacuitlapa-Mixcoac, San Mateo.</p> <p>Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebús):</p> | | |

ANEXO N° 21

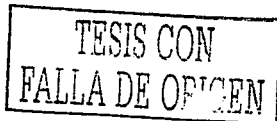
Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|---|---|--|
| | Eje 7-7A sur-Municipio Libre. Sur 73-San Andrés Tetepilco. | | |
| Observatorio. Superficie m2: 19 mil | <p>Ruta 2: San Ángel Clínica 8.</p> <p>Ruta 4: Col. Navidad, El Olivo. San Fernando.</p> <p>Ruta 5: San Fernando, Desierto de los Leones, Iberoamericana, Santa Fe.</p> <p>Ruta 15: Olivar del Conde, Piloto, Araña, Santa Lucía, Alta Tensión.</p> <p>Ruta 24: Campo Hípico del Estado Mayor Presidencial, col. Daniel Garza.</p> <p>Ruta 47: Virreyes, Benito Juárez, Paraíso Capulín.</p> <p>Ruta 54: Zenón Delgado, La Polvora, La Concha, Santo Domingo, Bonanza Xcoconuzco.</p> <p>Ruta 76: Olivar del Conde, Venta.</p> <p>Servicio de Transportes Eléctricos: Oasis (autobús articulado).</p> | <p>Ruta 89: Lomas de Atizapán, Unidad Militar-Ford, Ciudad Labor-TequeS, Atizapán-México Nuevo, La Loma-Tlalnepantla, Arboledas Villa de la Hacienda, Quebrada vía Gustavo Baz, San Pedro Atizapán, Misamonte María, San Andrés-Tlalnepantla, La Higuera, Margarita Maza de Juárez, Lomas Olivo, Lomas Lindas Torres.</p> | <p>Ruta 25: (Asociación de taxistas colectivos Adolfo López Mateos, A. C. y Ramales de penetración al Distrito Federal) Margarita Maza de Juárez, Segunda Secc. Campestre Monte María-Lomas Lindas, Las Torres Atizapán, Nuevo México, Tlalnepantla por San Andrés.</p> <p>Ruta A 73: (Autotransportes Monte de las Cruces, S. C. L.) Santiago Yanquitalpan, San Juan Yauatepec.</p> |
| Pantitlán. Superficie m2: 65 mil | <p>Ruta 1: Torres, Metro Guerrero, metro Normal-Guerrero, San Lorenzo, Comercial Mexicana, Rancho Grande, Bordo-Comercial Mexicana, Normal, Metro Hidalgo, Metro guerrero, Comercial Mexicana-Bordo-Carmelo Pérez-Estadio, Rancho Grande Sor Juana, San Lorenzo-Rancho Grande, Torres-San Lorenzo-Rancho Grande, Tacuba por Zócalo, Tacuba Directo, Oficinas de Pemex por Tacuba, Chapultepec.</p> <p>Ruta 3:</p> | <p>Ruta 1: Neza Caminantes.</p> <p>Ruta 9: Pirules, Esperanza Izcalli, Toreo de Cuatro Caminos.</p> <p>Ruta 22: El Sol.</p> <p>Ruta 102: Santa Elena Conalep, el Embarcadero, Pescadores-Arenal, Ahuillapilco, Llantas Tepalcates, Patos Loba 4ª sección.</p> | <p>Ruta 39: Bloque de agrupaciones de renovación, A. C. Conalep, Santa Elena, Pescadores, Patos, Tepalcates, Embarcadero, Acuitlapilco.</p> <p>Unión de taxistas ruta 40, A. C. Plaza Nezahualcóyotl.</p> <p>Ruta 47: Asociación de transporte colectivo Nezahualcóyotl, A. C. Estadio Neza, Pirules.</p> <p>Ruta A 55: Servicios Aviación Civil y</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

976



Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | <p>Alamedas, Granjas Peñón, Chalco-Tláhuac, San Lorenzo, Valle-Hospital, Tejones, Culturales, Nueva San Isidro, Puerto Bombas.</p> <p>Ruta 4: Patos-Prepa. Sol-Bombas, Acuaticopilco, Perla-Reforma, Torres-Conalep, Embarcadero, San Lorenzo, Puerto Bombas.</p> <p>Ruta 9: Toreo-Madrugada, Perla-Reforma, Esperanza-Palacio, Pirules Valle de Bravo, Ejército de Oriente.</p> <p>Ruta 10: Estadio 4ª avenida, Esperanza-Palacio, La Escondida, Hospital General.</p> <p>Ruta 11: Frentes 6 y 7, Gigante Iztapalapa, Metro Constitución de 1917.</p> <p>Ruta 19: FIVIPORT-Caracol, Tacubaya, Arenal 3 y 4.</p> <p>Ruta 22: 4ª avenida López Portillo, colonia El Sol, U. Rey Nezahualcoyotl por Bordo, Metro Zaragoza, Oriente 4ª avenida por línea 9 hasta López Mateos.</p> <p>Ruta 27: Hotel de México, Central de Abasto, Sec. Reforma Agraria.</p> <p>Ruta 39: Embarcadero de Patos, Llantas, Patos Preparatoria 16, Pescadores, San Miguel, Santa Elena.</p> <p>Ruta 65: Perla, Reforma, Vías.</p> | | <p>colonias del Vaso de Texcoco S. A. de C. V. Chalco Tejones, Covadonga-col, Culturas, Valle de Xico-Santa Catarina, Chalco-Tláhuac, Nueva San Isidro.</p> <p>Ruta A 55: Servicio aviación colonia Vaso de Texcoco S. A. de C. V. Águilas Tepozanes por Escalerillas, Municipales Escondida por panteón, Patos Loba 4ª, Perla-Reforma, Sol Maravillas, Esperanza Palacio, Santa Elena Embarcadero, Torres Conalep, Patos Embarcadero, Patos Prepa 16, Torres Pescadores-Santa Elena, San Lorenzo, Aurora, Acuitlapilco, Rancho Amanecer.</p> <p>Ruta A 57: Autotransporte unidos de México Ciudad Nezahualcóyotl Chimalhuacán S. A. de C. V. Sol, Torres Conalep, Prepa 16, Sol Maravillas, Esperanza Izcaili, Perla Reforma.</p> <p>Ruta A 60: Única de transportes rápidos Nezahualcóyotl Chimalhuacán S. A. de C.V. Aurora, Sol, San Lorenzo, Sol Maravillas, Izcaili Neza, Perla Reforma.</p> <p>Ruta A 61: Chimalhuacán Aviación Civil Caracol y colonias del Vaso de Texcoco, S. A. de C. V. San Lorenzo, Esperanza Izcaili, San Sebastián, Santa Elena, San Lorenzo por Rancho Grande, Torres Conalep, Torres Pescadores, Patos Loba, Patos Prepa 16, Acuitlapilco, Perla Reforma, Madrugada, Colorines, San Agustín Izcaili, Flamíngos-Reclusorio, Salado.</p> <p>Ruta 62: Unión de Taxistas de Chimalhuacán A. C. Av. Los Patos, Conalep, Campos.</p> <p>Ruta 65: Coalición de organizaciones</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|---|--|--|
| | <p>Ruta 102: Perla Reforma, Bombas, San Agustín, Peñón.</p> <p>Ruta AB 196: Álamos, San Lorenzo-Normal, San Rafael, SUTAUR Palomas.</p> <p>Ruta 47: Estadio.</p> <p>Ruta AB 8: Sol-Maravillas, Izcalli-Palacio, Perla Reforma, Torres-Conalep.</p> <p>Ruta AB 82: Águilas- Mercado, Escondida.</p> <p>Ruta AB 98: Escalerillas.</p> <p>Ruta AB 103: San Agustín por Saltillo, San Lorenzo por Rancho Grande, San Lorenzo por Toreo Madrugada, Flamings Reclusorio, Valle de los Reyes, Perla Reforma, Puente San Sebastián, Puente San Sebastián Magdalena, Puente El Salado, Amanecer Ranchero.</p> <p>Ruta AB 196: Xaltipac.</p> <p>Ruta AB 199: Sol-Maravillas, Embarcadero.</p> <p>Ruta 103: 4ª Avenida, Esperanza-Palacio, Toreo-Madrugada.</p> <p>Ruta 105: Colonia del Sol por 1ª, colonia del Sol por 7ª, colonia del Sol por Aurelio R.</p> <p>Servicio de Transportes Eléctricos: Metro Iztapalapa Eje Soriente).</p> | | <p>taxistas de ciudad Nezahualcóyotl A. C. Perla Reforma, Izcalli Neza, Mañantas, Toreo Madrugada, El Sol, Pirules.</p> <p>Ruta A 63: Autobuses México Ciudad Nezahualcóyotl, S. A. de C. V. Perla Reforma, Esperanza Izcalli, Toreo Bordo, San Lorenzo, Magdalena, Aurora, Patos Prepa 16, Torres Pescadores, Sol Maravillas.</p> <p>Ruta A 74: Corporación troncal de autotransporte de oriente Chalco, S. A. de C. V. Polvorín, Palmas, Xaltipac, Esperanza, Santa Elena, Perla Reforma, Olivos Álamos, Patos La Loba, Escondida, San Lorenzo, Izcalli Neza, Escondida, El Sol por Maravillas.</p> <p>Ruta A 74: Corp. Troncal de autotransportes de oriente S. A. de C. V. Chalco, Amecameca por Miraflores, San Rafael.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

978

TESIS CON
FALLA DE OFICEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|---|---|
| <p>Politécnico. Superficie m2: 8 mil694</p> | <p>Red de Transporte de Pasajeros: Santa Cruz Meyehualco 4ª sección, Arenal, Bombas</p> <p>Ruta 1: Ciudad Universitaria, Hidalgo.</p> <p>Ruta 3: Normal.</p> | <p>Autotransportes México, Melchor Ocampo, S.A. de C.V. Tenopalco, San Bartolo, Izcalli Campo 2 y 3, Tultepec.</p> <p>Autobuses México-Tlalnepantla y puntos intermedios, S.A. de C.V.: Campo 1, 2 y 3, Tlalnepantla, Tequesquinahuac, Monte María, Tepojaco.</p> | <p>Ruta A 06: Autobuses Cuautitlán Aurora Concepción y anexas S. A. de C. V. Tepotzotlan, Tierritas Blancas, Mago por Autopista, Libertad por Tepojaco, Bosque de la Hacienda.</p> <p>Ruta A 22: Autobuses México Tlalnepantla: S. A. de C.V. Tepojaco por 100 Metros, Tepojaco por Vallejo, Cuautitlán Izcalli Ford, Cuautitlán Izcalli Koblenz</p> <p>Ruta A 24: Autobuses México Zumpango y anexas S. A. de C. V. Santo Tomás Teoloyucan, Cuautitlán Izcalli campo 2, San Bartolo Teoloyucan, Fraccionamiento El Trébol, col. Venecia, Zumpango, Zimapan, Tepeji, Xalpa por Coyotepec, Col. San Miguel de los Jagüeyes, San Lorenzo, Santa Bárbara, San Sebastián Jala</p> <p>Ruta A 28: Autobuses Rápidos de Monte Alto S. A. de C. V. Progreso Industrial por Mario Colín, Jiménez Cantú, Lomas de San Miguel, Biznaga Loma de Guadalupe.</p> <p>Ruta A 36: Autocamiones de la línea col. Peralvillo Tlalnepantla y anexas, S. A. de C. V. Cuautitlán Izcalli 1,2,3, México Nuevo, Cuautitlán por puente Koblenz, Granjas Guadalupe, Alfredo B., Arboledas Higuera.</p> <p>Ruta A 45: Autotransportes México Melchor Ocampo, S. A. de C. V. San Francisco Tenopalco, Izcalli 1,2, Caseta Federal, FES Campo 4.</p> <p>Ruta a 52: San Francisco de las Tablas, México 68, San Miguel Hila, Torres Lomas Lindas.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

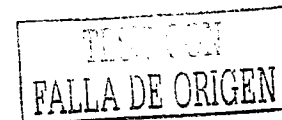
| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Pueblo Nuevo, Villa del Carbón, San Sebastián, Transfiguración, Condado de Saavedra, Progreso, San Sebastián Morelos, Macotela, Granjas Guadalupe, Kadinki, Monte María.</p> <p>Ruta A 64: Autobuses México Coyotepec y anexas, S. A. de C. V. Coyotepec, Ánimas Trébol, Ciudad Labor, Tesoro, Coyotepec por Oxo, Huehuetoca, Coyotepec-Escuela Luz Casas, Cuautitlán Izcalli, Coyotillos, Guadalupe las Torres, FES Campo 4, San Andrés Timilpa, Huehuetocas Joroba.</p> <p>Ruta A 71: Sociedad Cooperativa de autotransportes México Cuautitlán, Melchor Ocampo Zumpango, S. C. L., FES Campo 4, Cuautitlán Izcalli 2.3, San Francisco Tenopalco, San Francisco Tenopalco, Caseta Federal Km. 40, Cuautitlán Izcalli 1.2.3.</p> <p>Autotransportes Izgasa S. A. de C. V. Valle de Hacienda.</p> <p>Autobuses Rápidos de Monte Alto, S.A. de C.V.: Jiménez Cantú, Progreso Industrial, Vidrio Labiznaga, Vidrio San Miguel, San Francisco Magu, Ejido Cahuacan, Villa del Carbón, Santa Clara, Villa del Carbón Xilotepec, Villa del Carbón Santiago Acutzilapan.</p> <p>Autotransportes Monte Alto y anexas, S.A. de C.V.: Progreso Industrial, Torres, Puenteccillas, Transfiguración.</p> <p>Autobuses México Zumpango, S.A. de C.V.: San Juan Z., Zumpango, Trébol, Huehuetoca, Zimapán Teoloyucan, Providencia, Xalpa.</p> |

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|---|--|--|
| | | | Autobuses México-Coyotepec y anexas, S.A. de C.V.: Coyotepec-Cuatitlán. Campo 4 por Cuautitlán México. Animas. Ciudad Labor. Tesoro. Huehuetoca por Cuautitlán. Autopista Coyotepec. Autopista Zinapan. San Andrés Timilpan. Tepeji del Río. Autopista Santa Cruz. Huehuetoca Autopista. Autopista Trébol. autopista Campo 4. Apasco-Coyotillos. |
| Santa Anita. Superficie m2: 14 mil 025 | Ruta 101: Ramos Millán, Metro Viaducto, Ramos Millán por Oriente 106, Ramos Millán por 112, Ramos Millán-Tezontle. | Ruta 58: Vergel de Guadalupe, Vergel de Guadalupe por Norte 72 A. Ruta 78: Primavera. | |
| Santa Martha. Superficie m2: 59 mil 280 | Grupo 8: Alameda Central, Chapultepec. Ruta 9: Estadio. Ruta 14: Central de Abasto, Metro Iztapalapa, Canal de Garay, Metro Portales, puente Titla, Canal de Chalco, Eje 6 Sur. Nativitas-Central de Abasto-Metro Atlático, Metro Constitución de 1917, Nativitas, Hualquilla. Ruta 24: Santo Domingo. Ruta 71: Ixlahuacan-Minas, Palmas explanada, Avisadero, Torres, Emiliano Zapata, Mercado de Guadalupe, Maya (colonia Miguel de la Madrid), Torres, Miravalle, San Miguel Teotongo. Ruta 74: San Pablo, Miravalle, San Miguel Teotongo, Valle de Xico. Ruta 77: Floresta Reforma, Ciudad Nezahualcóyotl. Aeropuerto, Benito | Ruta 14: FOT-Chalco. Ruta 51: María Isabel, Covarrubias, Tulyehualco, Tlaltenco, Canal de Ameca, Covarrubias. | Ruta 42 Edo. Mex.: Kennedy, Carmelo Pérez. Ruta 36 Edo. Mex.: Chalco, Ayotla, San Benaventura, Jiménez Cantú. Ruta 50 Edo. Mex.: Héroes Ixtapaluca, Coatepec-San Francisco. Ruta 62 Edo. Mex.: Lomas Patos, Presa Puertos, Plaza Cívica, Copalera Totolco. Ruta 63: Sitios unidos y ruta del Distrito de Chalco en servicio colectivo, A. C. Valle de Xico. Ruta 84: Unión de trabajadores del servicio público de Ciudad Neza y zonas con Asociación Civil Lázaro Cárdenas. San Agustín. Ruta 87 Edo. Mex.: Puente Rojo por Xico. Ruta 92 Edo. Mex.: Santa Elena, Ciudad Alegre. Ruta 98 Edo. Mex.: |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|--|---|---|
| | <p>Juárez, Carcel-Forestal por Reforma Ote. 20.</p> <p>Ruta Siglo Nuevo: Mixquic, Metro Zapata, Metro Ciudad Universitaria.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Metro Zapata.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Metro Zapata (autobús articulado).</p> | | <p>Puente Blanco- Las Torres.</p> <p>Ruta 104 Edo. Mex.: Maizera, Magdalena-Puente El Salado.</p> |
| <p>San Lázaro: Superficie m2: 14 mil 424</p> | <p>Siglo Nuevo módulo 41: San Miguel Teotongo-Palmas, San Miguel Teotongo-Torres, Miguel de la Madrid.</p> <p>Siglo Nuevo Grupo 8: Santa Catarina.</p> <p>Ruta A-29: Autobuses rápidos del Valle de México, S. A de C. V. Central de Abasto</p> <p>Ruta 7: Juan González Romero.</p> <p>Ruta 58: Avenida Central por calle 4.</p> <p>Ruta 109: Escuela por Calle 9, Reyes Barco.</p> | <p>Ruta 1: Estadio-Nezahualcōyotl.</p> <p>Ruta 62: Tlaltenco, Tulyehualco, Campestre.</p> <p>Ruta 88: San Agustín, Díaz Ordaz-Valle de Guadalupe, San Felipe de Jesús, Valle 1° y 3° sección-Santiago, Valle de Guadalupe por Villa de Ayaia.</p> | <p>Ruta A-11: (Autobuses Valle de México, S. A de C. V.) San Juan Belén.</p> <p>Ruta A-29: (Autobuses rápidos del Valle de México, S. A de C. V.) San Juan Belén, Otumba, San Pablo</p> <p>Ruta 24: (Asociación de taxistas Atzompan-Tenochtitlán AC.) Tepecoculco-Chalco, Tepetixpa, Chalco, Cuautla.</p> <p>Ruta 28: (Ruta interestatal de taxis colectivos esp. zona oriente.) Chapingo.</p> <p>Ruta 98: Darío Martínez, Chalco por autopista, Ixtapaluca.</p> <p>Autotransportes Nueva Generación y/o Cooperativa Quetzalcóatl: Cuautla, Ozumba, Chalco.</p> <p>Línea de Autotransportes Rápidos de Cuautla: Cuautla, Chalco.</p> <p>Autobuses del Valle de Chalco S. A. de C. V.: Puente Rojo-Autopista Chalco.</p> <p>Autobuses circuito hospitales Tlalnepantla y Anexas S. A. de C. V.:</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

982

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|--|
| | | | <p>Sagitario I, Sagitario VI, Sagitario IX, Nueva Aragón.</p> <p>Autobuses del Valle de México S. A. de C. V. Pirámide Río de Luz, Nueva Aragón, Valle de Ecatepec, San Juan Belén, Ecatepec-Central de Abasto.</p> <p>Ruta A-27: Autobuses Periféricos S. A. de C. V. Nueva Aragón, Ciudad Azteca 3ª sección, Valle de Ecatepec, Poligonos I, II y V.</p> <p>Ruta A-29: Autobuses Rápidos del Valle de México, S. A. de C. V. Nueva Aragón, Pirámide Río de Luz, Unidad Capilla Valle Ecatepec, Jardines de Morelos, San Juan Belén Teotihuacán.</p> <p>Ruta A-35: Autobuses Valle de Aragón Tlalnepantla y Anexas S. A. de C. V. Sagitario III, Sagitario VI, Sagitario IX, Nueva Aragón.</p> <p>A-103 Autobuses Guadalupanos, S. A. de C. V.: Valle de Ecatepec, Nueva Aragón, Azteca III, Poligonos II, III y V.</p> |
| <p>Tacuba.</p> <p>Superficie m2: 11 mil 267 Parque Vehicular: 500 Afluencia de usuarios: 45 mil Padrón de comerciantes: 870 Bahías: 17 Total de Rutas: 7 Destinos: 19</p> | <p>Ruta 1 (Unión de choferes taxistas, transportación colectiva, A.C.): Pantillán, Central de Abasto, Zaragoza, Rojo Gómez,</p> <p>Ruta 17: (Metro Tacubaya y ramales): Puerta 3, San Isidro, Pensil, Metro Hidalgo, Monumento a las Madres, La Naranja, Puerta 8, Cervecería Modelo, Legaría-Defensa-Hipódromo-La Marina- Puerta 3, Legaría-Defensa por Periférico, Legaría-Lomas de Sotelo-Country.</p> <p>Ruta 23: Providencia, San Martín-Metro Rosario,</p> | <p>Ruta 17: Lomas de Sotelo Country, Satélite-Vista Hermosa, Los Remedios, Caseta de Policía N° 12, Satélite-Arboledas, Rosario-Tlalnepantla, Valle Dorado.</p> <p>Ruta 99: Ciudad Labor Teques.</p> | <p>Ruta A 79: Unión de concesionarios de la línea de autobuses México Tlalnepantla Cuautitlán y anexas. San Antonio-Tultitlán, Tepozotlán por autopista, Tepozotlán por Cuautitlán.</p> <p>Ruta 3: Grupo Valle de México, A. C. Lomas de Cadete, Granjas.</p> <p>Ruta 7: Asociación de propietarios, operadores de Autobuses Izcalli Chamapa, A.C. Izcalli-Chamapa directo, Izcalli Chamapa por Molino.</p> <p>Ruta 34: Grupo Valle de México A. C.</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|---|---|---|
| | <p>Unidad Rosario Bachilleres</p> <p>Ruta 28 (Unión de Permisarios); ESIA, Tecamachalco, Legaria-Puerta 3,</p> <p>Ruta (Asociación de Propietarios operadores autotransportistas El Capulín, A.C.); Cuartos Capulín, Loma Linda.</p> <p>Ruta 99 (Asociación de operadores y propietarios autotransportistas A.C.); Ciudad Labor, Chilpan Izcalli del Valle, Lomas de Cartagena, Buenavista.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: San Pablo (circuito), Unidad El Rosario (circuito).</p> | | <p>Granjas, Lomas Cadete.</p> <p>Ruta 58: Asociación de propietarios, operadores, autotransportistas, El Capulín, A. C. Caizada de Guadalupe, Poza Honda, Cuartos Capulín.</p> <p>Ruta 71: Asociación de rutas Lomas de Tecamachalco, Olivo Toreo, A. C. colonia El Olivo.</p> <p>Autotransportes Valle del Mezquital, S.A. de C.V. Tula Hidalgo.</p> |
| <p>Tacubaya.</p> <p>Superficie m2: 7,500</p> | <p>Ruta 1: Ejército, Canal de Chalco.</p> <p>Ruta 2: Cuemanco, Canal de Chalco, Canal de Garay.</p> <p>Ruta 4: Tinajas Cuajimalpa, San Lorenzo Acoipilco, Valle de San Fernando, Huixquilucan, Cuajimalpa cierre de circuito, colonia Navidad cierre de circuito, Santiago Yanuatalpan, La Marquesa, Desierto de los Leones, Retama, La Cabrera, límites con el Estado de México, Chimalpa, Tinajas,</p> <p>Ruta 5: San Mateo, Santa Rosa, Abasolo, centro comercial Santa Fe, Santa Fe Km. 13, Coral, Unidad Belén, Universidad Ibero, Reacomodo, Santa Lucia.</p> <p>Ruta 15: Unidad Plateros, Santa Lucia, La Araña, Olivar del Conde.</p> <p>Ruta 19: Pantitlán, Zaragoza, colonia Puebla-calle</p> | <p>Ruta 4: Chimalpa-Huixquilucan, Santiago Yacuitlalpan, San Pablo-Huixquilucan-Chimalpa, San Fernando-Límites del Estado de México, Salazar.</p> <p>Ruta 86: Nezahualcóyotl por Campeche, Nezahualcóyotl por Av. Del Taller, Nezahualcóyotl por Querétaro.</p> | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
Tesis Doctoral
984

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---------------|---|---|---|
| | <p>87. Deportiva, Centro Médico.</p> <p>Ruta 24: Voca 4, Santo Domingo.</p> <p>Ruta 27: Olivar Calle 20, Barrio Norte, Central de Abasto.</p> <p>Ruta 46: Piloto, Presidentes, Jalalpa las Torres, Cañada la Mexicana, Capula Piru, San Borja-colonia Golondrinas,</p> <p>Ruta 57: Tepeaca, Sahuayo, Puerta Grande, Plateros.</p> <p>Ruta 76: Vistahermosa-Jesús del Monte, Piloto, Piru.</p> <p>Ruta 80: Unidad Belén-Tacubaya-Metro Viaducto-Alamos.</p> <p>Ruta 86: ISSSTE Zaragoza por Campeche, ISSSTE Zaragoza por Queretaro, Valencia por Campeche, Metro Moctezuma, Metro Tepalcates (ISSSTE).</p> <p>Ruta 98: Arboledas-Valle Dorado, Cuernavaca, Arboledas, Margarita Maza de Juárez-Tec. de Monterrey.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Chimalpa, Jalalpa-Presidentes, San Lorenzo Acopilco, Km. 14, Yaqui Piedras, Santa Rosa Xochiac, Cuajimalpa- Santa Fe-centro comercial, La Pila.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: ISSSTE Zaragoza (Eje 3 y 4 Sur).</p> | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

985

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

ANEXO N° 21
Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|---|--|--|
| <p>Taxqueña.</p> <p>Superficie m2: 16 mil 463 Parque Vehicular: mil 400 Afluencia de usuarios: 500 mil Padrón de comerciantes: 450 Bahías: 22 Total de Rutas: 29 Destinos: 71</p> | <p>Ruta 1: Santa Cruz Meyehualco, Central de Abasto, San Pedro Mártir, Caseta, Palma, Deportivo, Valle Verde, Chalco, Tlalpan (ISSSTE), Fovissste, Copilco, Av. del Imán, La Mora, Tépitio, San Ángel, Tlalpan-Hospitales, Imán, Ciudad Universitaria, Villa Coapa, Fovissste, Villa Panamericana, Villa Álvaro Obregón, Comunicaciones, Deportivo San Pedro, Colegio Militar, Zapata.</p> <p>Ruta 4: Nopalera, La Concha, Tláhuac-Paradero, Tulyehualco.</p> <p>Ruta 12: Flores Magón, Puente Titla, Unidad Ignacio Chávez, Culhuacán-Ampliación, Santa Isabel Industrial, Progreso del Sur, UAM-Xochimilco, Apaches, Puente Churubusco-Grupo Modelo, Unidad Benito Juárez, Nopalera, Tulyehualco, Sector Piloto-Carmen Serdán, Lomas Estrella, Bachileres, Los Reyes, San Marcos, Calle 11-Lomas Estrella, La Concha, Tláhuac-paradero, Cafetales, Lomas por Santa A.</p> <p>Ruta 13: Imán, Huayamilpas, Ajusco-Imán, V. San Lorenzo, UAM-López Portillo, Clínica 32 AMSA, Imán Directo.</p> <p>Ruta 26: Xochimilco, Tortugas.</p> <p>Ruta 29: Metro C.U., Cotija, Imán-Zoológico.</p> <p>Ruta 32: Santo Domingo, Aztecas.</p> <p>Ruta 33: Luis Echeverría, La Viga, Panteón Civil, Atlatlilco.</p> | | |

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS
 Tesis Doctoral
 986

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|---|--|--|
| | <p>Ruta 36: Madre Selva, Embarcación N., Salitre, Las Peritas.</p> <p>Ruta 44: Nopalera, colonia Escuadrón 201, colonia Flores Magón, Tulyehualco, La Concha, Tiáhuac.</p> <p>Ruta 56: Nopalera, La Concha, Tiáhuac-Paradero, Tulyehualco, Zapotilla, estación Flores Magón, Puente Tilla, Flores Magón, Escuadrón 201, Metropolitana.</p> <p>Ruta 59: Santo Domingo Paso, Santo Domingo Cristo, Mercado Ajusco, Ahuanusco, Metro C.U.</p> <p>Ruta 81: Milpa Alta, San Gregorio.</p> <p>Ruta 84: U.A.M. Xochimilco, Bachilleres, CTM-Culhuacán Secc. 8 y 9, Infonavit Culhuacán Secc. 18 y 19, Unidad Ignacio Chávez, CTM Culhuacán Secc. 10, Lomas Estrella, Secretaría de Marina.</p> <p>Ruta 87: P. Santa Teresa, Lomas de Padierna, Bosques, Primavera, Bosques del Pedregal, Belvedere, Reino Aventura, CCH Sur, Santa Teresa.</p> <p>Ruta 91: L. San Lorenzo, Base Escuela por Bahamas, Ampliación, Reclusorio-Minas, Santa María Tomatlán.</p> <p>Ruta 94: Adolfo López Mateos, La Conchita, Tiáhuac, Unidad Cananea, Ramal.</p> | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

987

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21
Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|--|
| | <p>Ruta Siglo Nuevo Módulo 20 Grupo 6: Aldama, Luis Echeverría Álvarez, Zapotilla, La Conchita, Jardines de San Lorenzo, Reclusorio Oriente.</p> <p>Ruta G "G": Reclusorio Sur.</p> <p>Módulo 2 Grupo 2: Judío Tanque, San Nicolás Totolapan, Contreras Dinamos, Contreras Anzaldo, San Bernabé, Oyamel, Reclusorio Sur.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Milpa Alta por Tláhuac, Milpa Alta por Xochimilco, Mixquic, Tetelco, Xochimilco por Huipulco, Tulyehualco, Santiago Tepalcatlán, San Nicolás Tetelco, Tláhuac, San Antonio Tecomilt, colonia Agrarista Canal de Garay, La Conchita, colonia Luis Echeverría Álvarez, col. Zapotilla, Judío Tanque, San Lorenzo.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Embarcadero.</p> | | |
| <p>Tepalcates.</p> <p>Superficie m2: 12 mil (aproximadamente)</p> | <p>Grupo: GMT Metro Tepalcates-por Taller-Voca 4. Metro Tepalcates-por Xola-Voca 4.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos STE: Metro Tepalcates-Tacubaya por Xola. Metro Tepalcates-Metro Chapultepec por Taller.</p> <p>Ruta 31 (Ramal Ejército): Metro Tepalcates-Metro Xola.</p> <p>Ruta 51: Metro Tepalcates (ISSSTE Zaragoza)-Tulyehualco pasando por Tláhuac.</p> <p>Ruta 86: ISSSTE (Metro Tepalcates)-Zaragoza-Tacubaya.</p> | <p>Km. 10.5 Estado de México.</p> | <p>Ruta 39: (Bloque de agrupaciones de renovación, A. C.) Metro Pantitlán-Llantas R 112..</p> <p>Unión de taxistas ruta 40, A. C. Loma Bonita Escalerilla.</p> |
| <p>Tlalpan-Canal Nacional.</p> <p>Superficie m2: 6 mil 949</p> | <p>Ruta 1: Nezahualcóyotl, Cuauhtémoc, Coapa, Pemex Villa Coapa, Taxqueña.</p> | <p>Ruta 104: Ixtapaluca.</p> | |

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|--|--|
| | <p>Ruta 13: Chalco.</p> <p>Ruta 29: Metro C.U.</p> <p>Ruta 70: Acoxta.</p> <p>Ruta 95: Metro C.U.</p> | | |
| <p>Universidad.</p> <p>Superficie m2: 22 mil090</p> | <p>TST "G" Grupo 1 Módulo 1: San Andrés Toteltepec, Chichicaspa, Tapechimilpa.</p> <p>Siglo Nuevo Grupo 6 Módulo 20: Calzada de las Bombas.</p> <p>TST "G" Grupo 3 Módulo 51-A: Santa Teresa, Bosques, Bosques (López Portillo), Bosques del Pedregal, Reforma.</p> <p>Ruta 1: Coyoacán, Unidad Fovissste Fuentes, ISFAM, Poli-Arcos-Zacatenco, Caseta, puente de la Joya, Valle Verde, Axalco, Madrigal, La Mora, Colegio Militar, Reyes Iztacala, Tlalnepantla, Covadonga, Tlacoligía, San Fernando-Huipulco</p> <p>Ruta 29: Ejido, Reloj, Taxqueña, Tlalpan, Coapa, Unidad Girasoles.</p> <p>Ruta 40: Tecaxtengo, Ajusco, Tecaxtengo por Av. Juárez, Ampliación Hidalgo, Tepeximilpa.</p> <p>Ruta 46: Circuito Metro C.U. Dr. Gálvez, Mercado de la Bola.</p> | <p>Ruta 60: Monte Alegre Estado de México.</p> | |

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--|---|--|--|
| | <p>Ruta 59: Metro Taxqueña</p> <p>Ruta 60: López Portillo-Torres, Torres de Padierna, Miguel Hidalgo, Cuchilla, Lomas Altas-La Vía, Lucio Blanco, Metro Viveros.</p> <p>Ruta 76: Carrasco, San Angel, 2 de Octubre, Taloapan-Capulín, Pemex, Chichicarpa.</p> <p>Servicio de Transportes Eléctricos: Panteón San Lorenzo Tezonco, Panteón San Lorenzo Tezonco (servicio para personas con discapacidad).</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Pedregal de San Nicolás, San Bernabé Oyamel</p> | | |
| <p>Xochimilco.</p> <p>Superficie m2: 9 mil 006</p> | <p>Ruta 20: Plaza Santísima, San Marcos, San Gregorio Atlapulco, Barrio 18, Ampliación Nativitas, Tulyehualco, La Peñita, Santa Cruz Acalpixca, San Lorenzo Nativitas, Milpa Alta, Topilejo, San Pedro Actopan, Santiago Tepapalcatlalpan, Reclusorio Sur, Santa Cruz Xochitepec, San Francisco Tlalnepantla.</p> <p>Ruta 26: Flamencos, Taxqueña, La Tortuga, Jamaica, Fray Servando, Izazaga.</p> <p>Ruta 55: Santa Cruz Mixquic, Tulyehualco centro, Isidro Fabela.</p> <p>Ruta 61: Mixquic, San Gregorio Atlapulco, colonia El Carmen, Tulyehualco.</p> <p>Ruta 76: Santa Cecilia Tepetlapa, San Bartolomé-San Pedro.</p> | | |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

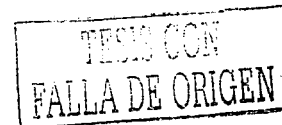
990

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|---|--|---|---|
| | <p>Ruta 84: UAM-Xochimilco-Taxqueña.</p> <p>Ruta 93: San Pablo, Milpa Alta.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros (RTP): Milpa Alta, San Pablo, Capulín, San Pablo-Xochimilco, Metro San Lázaro, Chapultepec, Tulyehualco, San Pablo Oxtotepec, San Francisco Tlalnepantla, Topilejo Km. 8, San Bartolomé Xicomulco, Xochimilco-Coyoacán (servicio nocturno).</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Alameda Oriente (autobús articulado).</p> | | |
| <p>Zapata.</p> <p>Superficie m2: 9,065</p> | <p>Ruta Siglo Nuevo Módulo 41: Metro Santa Martha, Santa Catarina.</p> <p>Ruta 1: Vicente Guerrero, Huipulco, Santa Cruz Meyehualco, Renovación, Taxqueña, Mina.</p> <p>Ruta 2: Unidad Plateros, Metro Barranca del Muerto, Alfonso XIII, Unidad Plateros por San Lorenzo.</p> <p>Ruta 25: El Manto, San Juan.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Plateros, Aguilas, Metro Santa Martha, Santiago, Pueblo Santa Martha.</p> <p>Sistema de Transportes Eléctricos: Metro Santa Martha (autobús articulado).</p> | | |
| <p>Zaragoza.</p> <p>Superficie m2: 13,123</p> | <p>SMT 17 de Marzo Módulo 13 Grupo 6: Zaragoza (ISSSTE)-Voca 4 por Observatorio, Zaragoza (ISSSTE)-Voca 4 por Constituyentes.</p> <p>Ruta 1: Tacuba, General José Morán, Tepito-</p> | <p>Ruta 9: 3ª Sección Metropolitana, Maravillas-Chimalhuacán, Romero Virgenes, Av. Vicente Villada, Romero Virgenes por Neza, Esperanza Izcalli, col. Perla Ciudad Neza, col. Reforma Ciudad Neza, Eduardo Molina Km. 16.5.</p> | <p>Ruta A-11: Autobuses Valle de México, S. A de C. V. San Pablo, Santa Catarina.</p> <p>Ruta A-29: Autobuses Rápidos del Valle de México, S. A de C. V. Santa Catarina</p> |



ANEXO N° 21

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|---|---|
| | <p>Lagunilla.</p> <p>Ruta 9: Metro Aeropuerto. Paraiso Alvaro Obregón. Ejercito de Oriente. Pino Suárez. Tercera Secc. Metropolitana Av. Texcoco. CCH Ejercito Constitucionalista. Unidad Vicente Guerrero.</p> <p>Ruta 11: Oriental-Iztapalapa, Santa Cruz Tinacos.</p> <p>Ruta 19: Colonia Arenal 4° Secc.</p> <p>Ruta 22: Valero Trujano, Pantitlán, colonia El Sol por Bordo de Xochiaca.</p> <p>Ruta 27: Central de Abasto.</p> <p>Ruta 37: Unidad Vicente Guerrero.</p> <p>Ruta 48: Metro Xola, Pantitlán por calle 5, Ermita.</p> <p>Ruta 85: Cárcel de Mujeres.</p> <p>Red de Transporte de Pasajeros: Zaragoza-Iztapalapa (servicio nocturno), Zaragoza-Aeropuerto (servicio nocturno).</p> | <p>Francisco Leyva (lado sur), Cnsóstomo Bonilla (lado norte), Unidad Solidad- Esperanza Izcalli, Fuentes Oriente, Esperanza Km. 14 por Carmelo Pérez, Madrugada, Águilas Tepozanes-Directo, Águilas Tepozanes por Av. Texcoco, Toreo-Madrugada-Calle 7, Sor Juana Valencia por Av. Texcoco.</p> <p>Ruta 22: Unidad Rey Neza-Estadio Neza 86. Avenida López Mateos por 4ª Av.</p> <p>Ruta 55: Santa Cruz Alcalpíxca.</p> <p>Ruta 74: Miravalle.</p> <p>Ruta 62: Tlalenco.</p> <p>Ruta 85: Amecameca, Cuautla, Chalco, Ozumba.</p> <p>Ruta 102: Col. El Castillo, Los Patos, Loba 1ª Secc.</p> <p>Ruta 105: Chalco por Tejones, Las Águilas.</p> <p>Ruta 107: Ayotla-Ixtapaluca, Barco-Reyes-Cárcel, Chapingo, Chalco-Puente Rojo.</p> | <p>Ruta A-28: Ruta inter-estatal de taxis colectivos, A. C. Ixtapaluca-Coatepec. Chapingo, Chalco.</p> <p>Transportes Sor Juana Inés de la Cruz S. A. de C. V. Chalco, Amecameca, Ozumba, Cuautla.</p> <p>Ruta A-19: Autobuses México Santa María Astahuacán S. A. de C. V. María Isabel, Chalco Tejones, Santa Cruz Guadalupeana, Hacienda Xico, Av. Del Mazo Puente Rojo, Culturas de México Tejones, Providencia Benito Juárez Tejones, San Antonio, Nueva San Isidro Triunfo.</p> <p>Ruta A-30: Autobuses San Francisco S. A. de C. V. Ayotzingo, Chalco, Huexocolco, San Francisco, Ixtapaluca-Coatepec.</p> <p>Ruta 39: Bloque de agrupaciones de renovación, A. C. Mercado de Castillo, La Loba, Monte Sinai, San Lorenzo, Patos Arenal 4ª Sección.</p> <p>Ruta 40: Unión de taxistas ruta 40, A. C. Comercial Mexicana, Flamingos.</p> <p>Ruta 42: Federación de taxistas de ciudad Neza y zona oriente del Estado de México. Izcalli-ISSSTE Zaragoza, Bachilleres, Las Águilas, Bordo de Xochiaca.</p> <p>Ruta 47: Asociación de transporte colectivo Nezahualcóyotl, A. C. ENEP Aragón.</p> <p>Ruta A-48: Autotransportes México Texcoco Calpulalpan Apizaco Huamantla y anexas, S. A de C. V. Chiconcuac, Texcoco.</p> |

FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

Tesis Doctoral

992

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Rutas que parten o penetran en los Centros de Transferencia Modal

| CETRAM | Rutas con destinos dentro del Distrito Federal | Rutas del D.F. con penetración al Estado de México | Rutas del Estado de México con Penetración al Distrito Federal |
|--------|--|--|---|
| | | | <p>Ruta A-84: Omnibus México - Chalco Chimalhuacán, S. A. de C. V. La Providencia Guadalupe, Unión Guadalupe, col. Providencia Av. Toluca.</p> <p>Autotransportes Chalco Morelos S. A. de C.V. col. Providencia.</p> <p>Ruta 65: Coalición de organizaciones taxistas de ciudad Nezahualcóyotl A. C. Perla Reforma, Izcalli Neza, Mañanitas, Toreo Madrugada, El Sol.</p> <p>Ruta A-15: Autobuses México los Reyes Chimalhuacán y Anexas S. A. de C. V. Ciudad Alegre por Loma, Cuauhtlinchan, Auris Santa Rosa, Pueblos, Loma, Piedras Negras via Tapo, Palmas San Andrés, Ciudad Alegre, Prepa 62.</p> <p>Ruta A 55: Servicio aviación colonia Vaso de Texcoco S. A. de C. V. ENEP Aragón.</p> <p>Ruta A 60: Única de transportes rápidos Nezahualcóyotl Chimalhuacán S. A. de C.V. Estadio Aurora.</p> <p>Ruta A 61: Chimalhuacán aviación civil caracol y colonias del Vaso de Texcoco, S. A. de C. V. Toreo Madrugada.</p> |

Notas: Para este cuadro se considera cada uno de los Cetram's como el origen, por lo que en las demás columnas sólo se señalan los destinos separados por comas (.).

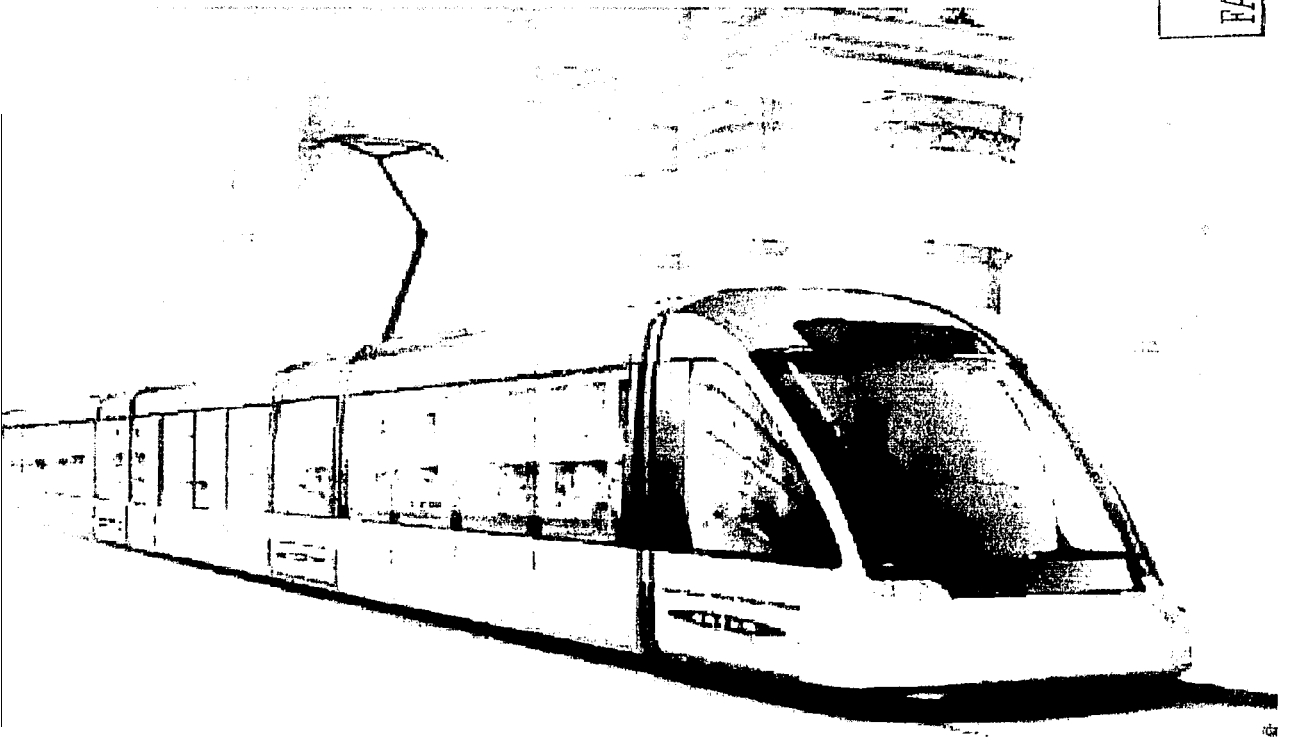
- Se contemplan los orígenes-destinos con sus respectivas rutas existentes hasta el año 2000.
- No se consideran los Cetram's del Estado de México, La Paz y Cuatro Caminos.
- Existen Cetram's considerados en este cuadro, los cuales no cuentan con las instalaciones ex profeso para el desempeño del transporte, debido a que algunos operan en la calle como es el caso de Apatlaco, Chapultepec, Refinería (que sólo tiene una bahía ocupada por taxistas), Tacubaya, San Lázaro, Zapata.

Fuente: Elaboración propia del autor.

994

Glosario de Términos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Glosario de Términos

Glosario de Términos¹

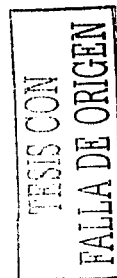
Agente: Personal de la Policía Preventiva del Distrito Federal que realiza funciones de control, supervisión y regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública, así como la aplicación de sanciones por infracciones a las disposiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito y demás disposiciones jurídicas en materia de tránsito.

Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM): Unidad geoeconómica que abarca las 16 delegaciones del Distrito Federal y 28 municipios conurbados del Estado de México con una superficie de 4 mil 974 km². Los municipios son: Acolman, Amecameca, Atizapán de Zaragoza, Coacalco, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán, Chalco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Ecatepec, Huixquilucan, Ixtapaluca, Jaltenco, La Paz, Melchor Ocampo, Naucalpan, Nextlalpan, Nezahualcóyotl, Nicolás Romero, Tecámac, Teoloyucan, Tepozotlán, Tlalmanalco, Tlalnepantla, Texcoco, Tultepec, Tultitlán y Zumpango.

Área Urbana de la Ciudad de México (AUCM): También denominada mancha urbana o continuo urbano, se encuentra asentada dentro de los límites del AMCM y cuenta con un área de mil 472 km² de los cuales, 751 km² corresponde al Distrito Federal.

Autorización: Acto administrativo mediante el cual la administración pública del Distrito Federal registra las actividades relacionadas con el transporte de carga o pasajeros, que llevan a cabo las personas físicas o morales, siempre y cuando cumplan con las disposiciones aplicables en la materia.

¹ El glosario de términos está elaborado con: 1) *Decreto que reforma, adiciona, deroga y modifica disposiciones de la ley de transporte del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999 2) *Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000 3) *Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999 4) *Reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999 5) *Reglamento de tránsito del Distrito Federal* del 30 de noviembre de 1999 6) *Plan Maestro del Transporte Eléctrico. Área Metropolitana de la Ciudad de México* 7) *Plan Maestro de Trolebuses. Área Metropolitana de la Ciudad de México*. Departamento del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad. 1997 8) *Compendio de Datos Técnicos del Metro. Año 2000. Sistema de Transporte Colectivo Metro* 9) *Programa Maestro de Ferrocarriles Urbanos y Suburbanos del Área Metropolitana de la Ciudad de México*. Departamento del Distrito Federal. 1996 10) *Especificaciones de Diseño, Antropometría, Ergonomía, Seguridad, Confort y Adecuación al Medio Ambiente para los Autobuses Concesionados de los Servicios Local y Metropolitano a operar en la Ciudad de México y su Área Metropolitana*. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de marzo de 1993 11) *Secretaría de Transportes y Vialidad. Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos, de seguridad, comodidad y ambientales, que deben cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas que presten el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de septiembre de 1996.



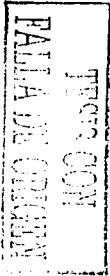
Autobús: Vehículo automotor, generalmente para 28 o más pasajeros sentados y un total máximo entre 71 a 100 pasajeros de pie y sentados, el cual se integra y desplaza en la circulación general sobre las vialidades de superficie, con pesos brutos vehiculares de entre 13.10 y 18.42 toneladas métricas y un largo que va de 10 mil 251 a 12 mil 500 mm, un ancho de 2 mil 450 a 2 mil 600 mm. y entrevías mínimas: trasera de mil 800 mm. y delantera de mil 950mm. Debiendo ser la configuración vehicular la que presenta motor trasero o entre ejes abajo del piso y control delantero.

Autobús Articulado: Vehículo automotor, formado por dos carros, un tractor y otro movido, unidos a través de una articulación que posibilita maniobrar en giros, permitiendo así la circulación por vialidades, con capacidad para transportar de 101 a 170 pasajeros, de los cuales 56 pasajeros o más irán sentados, el cual se integra y desplaza en la circulación general sobre las vialidades de superficie; de 16 mil 500 a 18 mil 500 mm. de largo, ancho de 2,450 a 2,600 mm. con entrevías mínimas: trasera de 1,800 mm y delantera de mil 950 mm; con un peso bruto vehicular entre 18.43 a 28.50 toneladas métricas. Debiendo ser la configuración vehicular la que presenta motor trasero o entre ejes abajo del piso y control delantero.

Autobús Ligero – Control Delantero Motor Trasero: Vehículo automotor para transportar de 24 a 30 pasajeros sentados y de 60 a 70 pasajeros en total (parados y sentados), el cual se integra y desplaza en la circulación general sobre las vialidades de superficie, con pesos brutos vehiculares de entre 10 y 13 toneladas métricas y un largo que va de 8 mil 000 a 10 mil 250 mm, ancho entre 2 mil 450 a 2 mil 600 mm. con entrevías mínimas trasera de 1 mil 800 mm. y delantera de mil 950 mm. Debiendo ser la configuración vehicular la que presenta motor trasero y control delantero.

Autobús Ligero – Control Semidelantero Motor Delantero: Vehículo automotor para transportar de 24 a 30 pasajeros sentados y entre 60 y 70 pasajeros en total (parados y sentados), el cual se integra y desplaza en la circulación general sobre las vialidades de superficie, con pesos brutos vehiculares de entre 10 y 13 toneladas métricas y un largo que va de 8 mil a 10 mil 250 mm, ancho entre 2 mil 450 a 2 mil 600 mm. con entrevías mínimas: trasera de mil 800 mm y delantera de mil 950 mm. Debiendo ser la configuración vehicular la que presenta motor delantero y control semidelantero. En el caso de que la vialidad de alguna zona no permita el fácil acceso del autobús o autobús ligero se autorizará el uso de las vagonetas, con el compromiso del concesionario de no alterar o modificar la distribución interior de los asientos bajo ninguna circunstancia, ya que la distribución interna se establece por criterio de diseño.

Bandera: Indicativo que deben utilizar los taxis para informar al usuario si se encuentran o no en servicio.



Banderazo: Costo inicial autorizado que marca el taxímetro por el uso del servicio de taxi, de acuerdo a su modalidad.

Barra Guía: Perfil metálico en forma de ángulo con alas desiguales.

Bases: Los espacios físicos en la vía pública o en el lugar autorizado por la Secretaría, donde permanecen temporalmente estacionados los vehículos concesionados o permitidos mientras inician el horario de servicio.

Base de Servicio: Son los espacios físicos autorizados a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga para el ascenso, descenso, transferencia de los usuarios y, en su caso, contratación del servicio.

Boleto: Comprobante del pago que debe expedir el Taxi-Operador a los usuarios del servicio público de taxi.

Carrocería: Parte de un vehículo, que cubre sus mecanismos y acoge a los pasajeros o la carga.

Cedente: Persona titular de una concesión para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros, que con la autorización previa de la Secretaría cede, transmite o enajena a otra los derechos de la concesión, cumpliendo con todos los requisitos correspondientes.

Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

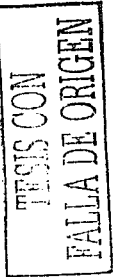
Centro de Estudios: El Centro de Estudios y Capacitación para el Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Centro Urbano: Es un núcleo de equipamientos y servicios con una capacidad y un radio de influencia regional.

Cesionario: Persona a la cual una vez cumplidos los requisitos señalados por la normatividad aplicable, la Secretaría autoriza en su favor la cesión, transmisión o enajenación de los derechos para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros.

Cierre de Circuito: Son los espacios físicos autorizados en los que, sin realizar base, se efectúa el despacho de las unidades destinadas al servicio público de transporte de pasajeros y de carga para iniciar o terminar su itinerario y en el que se controla el intervalo de salidas entre una y otra unidad.

Cinturón de Seguridad: Aditamento interior del vehículo que garantiza la seguridad del conductor y de los usuarios.



Cobertizo: Estructura ubicada en las paradas autorizadas que sirve a los pasajeros para aguardar la llegada del transporte público.

Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la administración pública del Distrito Federal confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal y con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y a las establecidas en la normatividad aplicable.

Concesionario: Persona física o moral que al amparo de una concesión otorgada por la administración pública del Distrito Federal realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal y con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Copete: Accesorio que deben portar en la parte central anterior del toldo los taxis, con la leyenda que los identifique como tales.

Continuo Urbano: Superficie ocupada en forma ininterrumpida por construcciones y vialidad urbana.

Corredor: Es la superficie de uso continuo existente entre dos o más puntos que sirve para enlazar y complementar diversos centros urbanos.

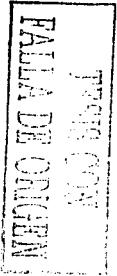
Corredor de Transporte: Vialidad por la que transitan diversos modos de transporte con elevados volúmenes de usuarios.

Corredor Urbano: Vía de enlace con un desarrollo de tipo lineal que articula dos o más zonas de la ciudad.

Corredores Viales: Formación de tramos viales por donde se transportan altos volúmenes de vehículos, ya sea en uno o ambos sentidos, que unen zonas alejadas de la ciudad.

Crecimiento Urbano: Incremento territorial del área con actividad urbana, como resultado del crecimiento demográfico.

Cromática Oficial: Colores y señalización autorizados por la Secretaría a los vehículos de servicio público concesionado, de acuerdo con su modalidad.



Chasis: Bastidor de un vehículo automotor formado por dos largueros (varas) rígidos que soportan e integran todas las partes mecánicas de la unidad, tales como: tren motriz, suspensión, sistema de freno, neumáticos y componentes que sirven para instalar la carrocería.

Delegación: Los órganos político - administrativos establecidos en cada demarcación territorial.

Demanda de Transporte Urbano: Volumen de usuarios que utilizan los modos de transporte colectivos existentes para trasladarse de un punto a otro de la ciudad.

Distribución Modal: Es la participación relativa que tienen los diversos modos de transporte de pasajeros en la movilidad del Área Metropolitana.

Encierro: El espacio físico registrado ante la Secretaría, donde permanecen los vehículos que prestan el servicio público o especializado de transporte de pasajeros cuando no están en horas de servicio.

Equipamiento Auxiliar de Transporte: Son todos los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y carga, que sean susceptibles de autorización o permiso por parte de la administración pública del Distrito Federal.

Escape: Ruta alimentadora del servicio principal.

Estacionamiento: Espacio físico o lugar utilizado para detener y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.

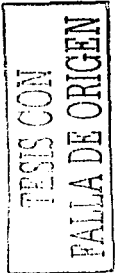
Estacionamiento Público: Es aquel espacio físico a través del cual se satisfacen las necesidades de dicho servicio al público en general; se encuentran regulados por el reglamento respectivo tanto en su autorización, operación, funcionamiento y cobro de tarifa por su prestación.

Estribo: Constituido por el primer peldaño o superficie que permite el ascenso y descenso del vehículo.

Falleba: Compuerta ubicada en el toldo del vehículo que funge como salida de emergencia y entrada de aire.

Habitáculo: Espacio interior del vehículo en el que se encuentran los dispositivos necesarios para que viajen los pasajeros y el operador conduzca el vehículo.

Hora de Máxima Demanda (HMD): Hora del día en la que se presenta la mayor concentración de usuarios de uno o más modos de transporte.



Infracción: La conducta que lleva a cabo un conductor, peatón o pasajero que transgrede alguna disposición del Reglamento de Tránsito o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tienen como consecuencia una sanción.

Instalaciones Fijas: Es el conjunto de construcciones que alojan dispositivos para la operación, el mantenimiento y los depósitos para las unidades de transporte público.

Instituto: El Instituto del Taxi del Distrito Federal.

Intersección o Crucero: Lugar en donde se unen o convergen dos o más vías públicas.

Intervalo Mínimo: Tiempo menor de paso que debe existir entre una unidad de transporte y su similar siguiente para cubrir la demanda máxima estimada, bajo óptimas condiciones de seguridad.

Intervalo de Paso: Tiempo promedio transcurrido entre el paso de dos vehículos de transporte público en un punto determinado; se mide en minutos, por ruta o modo.

Itinerario o Ruta: Recorrido o trayecto que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.

Jefe de Gobierno: El Jefe de Gobierno del Distrito Federal.

Lanzadera: El espacio físico autorizado por la Secretaría, donde permanecen momentáneamente estacionados los vehículos mientras se desocupan las posiciones de ascenso y descenso al inicio del servicio y cuyo propósito es evitar la saturación de las bahías en los Centros de Transferencia Modal o bases.

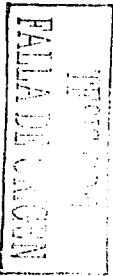
Ley: La Ley de Transporte del Distrito Federal;

Licencia de Conducir: Es el documento que autoriza a personas mayores de edad a conducir un vehículo.

Líneas de Deseo: Es el resultado de la convergencia de viajes en la ciudad; esto es, la coincidencia de cierta cantidad de viajes en un horario, dirección y sentido, en tal magnitud que es posible agruparlos en un vector.

Longitud de Servicio de Línea: Es la distancia medida entre los centros de dos estaciones terminales de una línea de transporte.

Longitud Total de la Línea: Es la longitud de servicio más la longitud de vías de maniobras, después de la estación terminal.



Mancha Urbana: Es el área construida donde se concentran e interrelacionan la habitación, el equipamiento, la industria y los servicios.

Mando Centralizado: La función del mando centralizado es visualizar a través del Tablero de Control Óptico el tráfico de trenes. Se realiza estación por estación, por medio de recuadros que se iluminan al paso del tren, e incluye la configuración del sistema de alimentación-tracción por zonas y secciones.

Material Rodante: Son vehículos de servicio de transporte público con los que se cuenta un sistema de tipo confinado como son el Metro y los trenes ligeros.

Matriz Origen-Destino: Expresión cuantitativa de una encuesta de transporte que, previa división del área de estudio en sectores, permite conocer aproximadamente, el número de viajes que se origina en cada uno de ellos y su distribución en cada uno de los sectores que los atraen.

Minibús Control Delantero: Vehículo automotor para el servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de colectivo, con capacidad de solo 20 a 32 pasajeros sentados, con peso bruto vehicular de entre 4 mil 530 y 9 mil 950 kilogramos, un largo no mayor a 8 mil 500 mm., un ancho máximo de 2 mil 420 mm., y entre ejes mínimas, trasera de mil 700 a mil 780 mm., y delantera de mil 650 a 2 mil 040 mm.. Debiendo ser la configuración vehicular la que presenta motor trasero y control delantero.

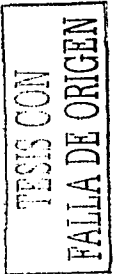
Minibús Control Semidelantero: Vehículo automotor para el servicio público de transporte de pasajeros, en su modalidad de colectivo, con capacidad de solo 20 a 28 pasajeros sentados, con peso bruto vehicular de entre 4 mil 530 y 9 mil 950 kilogramos, un largo no mayor a 8 mil 400 mm., un ancho máximo de 2 mil 420 mm., y entre ejes mínimas: trasera de mil 700 a mil 780 mm., y delantera de mil 650 a 2 mil 040 mm.. Debiendo ser la configuración vehicular la que presenta motor delantero y control semidelantero.

Modalidades del Taxi: Son las diversas formas de prestación del servicio público de Taxi, autorizadas por la Administración Pública del Distrito Federal.

Modo de Transporte: Conjunto de vehículos con características similares, utilizados para los desplazamientos de la población.

Movilidad: Fenómeno que expresa la necesidad de la población de viajar de una zona a otra de la ciudad; resultado de la interacción de sus actividades socioeconómicas.

Movimiento Pendular de la Demanda: Desequilibrio en la demanda de transporte por sentido de circulación, en el que el mayor flujo se presenta por la mañana en un sentido y por la tarde se invierte.



Nivel de Servicio: Es un indicador que mide la calidad y la oferta de transporte y de la infraestructura vial en función de variables como la seguridad, velocidad y comodidad.

Número Económico: Es el número que se le asigna a un vehículo dentro de una ruta para limitar el número de unidades en servicio a las estrictamente necesarias, siendo condición el ingreso de un nuevo vehículo mediante la sustitución de uno ya existente en la línea.

Oferta de Transporte Urbano de Pasajeros: Es la máxima capacidad que un sistema de transporte ofrece en un periodo determinado en cada uno de los modos que lo conforman.

Padrón de Conductores: Es el registro de los Taxi-Operadores designados por los concesionarios para la prestación del servicio, que deberán notificar por escrito al Instituto y actualizarlo permanentemente con todos y cada uno de los datos de identidad y ubicación de los mismos, así como la concesión y vehículo en el que desarrollan su actividad.

Padrón Vehicular: Es el registro de las unidades destinadas a la prestación del servicio público de taxi que deberán presentar los concesionarios del servicio al Instituto y actualizar permanentemente con todos y cada uno de los datos necesarios para la identificación del vehículo, la concesión a que están afectos y los relativos a la identificación del titular.

Parada: Zona autorizada por la Secretaría para que los vehículos de transporte de pasajeros realicen las maniobras de ascenso y descenso de usuarios.

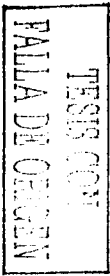
Parámetros Operativos: Características de la oferta de transporte, como capacidad del vehículo, frecuencia de paso, tiempo de parada, tiempo de espera y velocidad de operación, con lo que se calibra el Modelo de Asignación de Transporte.

Particular: Es la persona física o moral que, al amparo del registro correspondiente ante la administración pública del Distrito Federal, satisface sus necesidades de transporte de pasajeros o carga, siempre que tengan como fin el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social.

Patrón Espacial del Tránsito: Comportamiento de los flujos de vehículos en las diferentes áreas de una zona urbana.

Patrón de Movilidad: Comportamiento de los flujos de viajes entre distritos de origen y destino para una zona determinada del área de estudio.

Parque Vehicular: Es el conjunto de unidades destinadas a prestar el servicio público o privado de transporte.



Pasajero: Persona que se encuentra a bordo de un vehículo y que no tiene el carácter de conductor.

Peatón: Persona que transita por la vía pública.

Persona con Discapacidad: Todo ser humano que padece temporal o permanentemente una disminución en sus facultades físicas, mentales o sensoriales que le impide realizar una actividad normal;

Personal de apoyo vial: Encargado del Programa Radar y Apoyo Vial de la Secretaría.

Permisionario: Persona física o moral que, al amparo de un permiso otorgado por la administración pública del Distrito Federal, realiza la prestación del servicio privado de transporte de carga y pasajeros, sujetándose a las disposiciones del presente ordenamiento y a las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Permiso: Acto administrativo a través del cual la administración pública confiere a una persona física o moral la prestación del servicio privado de transporte de carga o de pasajeros, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y a las establecidas en la normatividad aplicable.

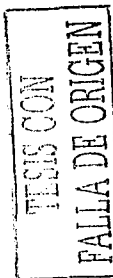
Pista de Rodamiento: Son perfiles metálicos de laminado especial en forma de "I" de alas anchas por las que circulan las ruedas de los trenes.

Pilotaje Automático: Consiste en un equipo electrónico que autorregula la velocidad en forma automática; es un sistema automatizado capaz de informar cuando debe frenar y acelerar sin necesidad de que el conductor lo señale. Este control se realiza por medio de un programa que indica al tren la velocidad que deberá tener cada punto de la Línea.

Población Incidente: Es el número de personas que utilizan los modos de transporte urbano y las vialidades del Área Metropolitana de la Ciudad de México, ya sea que habiten o no en ella.

Polígono de Cargas: Es la representación gráfica de los volúmenes de pasajeros a bordo de una línea del Metro, en los tramos comprendidos entre sus estaciones; o en una ruta de vehículos con itinerario fijo; las unidades son pasajeros/hora sentido.

Polos de Atracción: Son zonas urbanas que por tener múltiples actividades productivas, atraen gran número de viajes.



Polos de Desarrollo: Son regiones que por el auge de sus actividades económico-productivas generan desarrollo urbano; así posibilitan el mejoramiento del nivel de vida de la población y atraen a la de otras entidades.

Posturero: Trabajadores del volante que substituyen a los chóferes por enfermedad, por estar de descanso, por haber faltado por cualquier otra causa. Recientemente se ha ampliado dicho término a personas que manejan la unidad sin autorización del titular dando una o varias vueltas al derrotero de la ruta bajo la autorización del chofer titular a cambio de una cantidad de dinero por vuelta.

Región Centro del País: Ésta se encuentra integrada por el Distrito Federal y los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla y Tlaxcala. Tiene una extensión territorial de 86 mil 721 km².

Reglamento de Pasajeros: El Reglamento para el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.

Reglamento del Taxi: El Reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal.

Reglamento Interior: El Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Reglamento de Tránsito: El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

Revista Vehicular: Es la inspección física de las unidades, equipamiento auxiliar e infraestructura de los servicios de transporte público y privado, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de equipo, aditamentos, sistemas, y en general las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

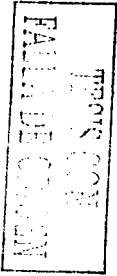
Riel de Seguridad: Perfil metálico de geometría especial que en la parte superior se denomina "Hongo", en la parte media "Alma" y en la parte inferior "Patín".

Ruta Mínima: Trayectoria que teóricamente sigue un usuario de su origen a su destino, usando los modos de transporte que impliquen los menores tiempos de recorrido y costo.

Secretaría: La Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

Sector: Conjunto de entidades, organismos, empresas públicas y privadas y personas físicas o morales que integran el sector transporte en el Distrito Federal y que es coordinado por la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Señalizaciones: El conjunto de elementos cuya función es informar al público sobre la existencia del servicio.



Seguridad Pública: La Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

Servicio Especial de Transporte: Es la actividad por virtud de la cual, las personas físicas o morales llevan a cabo servicio de transporte de carga o pasajeros, que por su naturaleza requieren un permiso o autorización de la administración pública del Distrito Federal.

Servicio Mercantil de Transporte: Es la actividad mediante la cual previa la obtención del permiso otorgado por la Secretaría y la acreditación legal ante las autoridades fiscales o administrativas correspondientes; las personas físicas o morales debidamente registradas prestan el servicio al público de transporte.

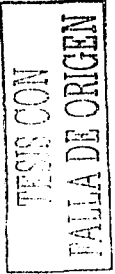
Servicio Metropolitano de Transporte: Es el que se presta entre el Distrito Federal y sus zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las entidades involucradas.

Servicio Particular de Transporte: Es la actividad a través de la cual, mediante el registro correspondiente ante la administración pública del Distrito Federal, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo o de carácter comercial.

Servicio Privado de Transporte: Es la actividad mediante la cual, mediante permiso otorgado por la administración pública del Distrito Federal, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general.

Servicio Público de Transporte: Es la actividad a través de la cual la administración pública del Distrito Federal satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, o a través de concesionarios, que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.

Servicio Público de Taxi: Actividad consistente en el transporte individual de uno o más pasajeros en vehículos denominados taxis en todas sus modalidades, que realiza la Administración Pública del Distrito Federal, ya sea por sí o a través de personas físicas o morales debidamente autorizadas bajo la figura de concesión, que se ofrece en forma regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida al público en general mediante el pago de una tarifa.



Sistema Ferroviario: Éste se clasifica en alta, intermedia y baja capacidad. El de alta es el Metro Pesado de 40 mil a 60 mil pasajeros/hora/sentido; el de intermedia es el Metro Férreo de 15 mil a 40 mil pasajeros/hora/sentido; y el de baja capacidad conocido como el Tren Ligero de 10 mil a 15 mil pasajeros /hora/sentido.

Sistema Vial Integrado: Conjunción de la infraestructura vial, de los sistemas de transporte y de los sistemas de control de tránsito, que permiten una mayor rapidez de desplazamiento a los usuarios en el Área Metropolitana de la Ciudad de México.

Sustancias Tóxicas o Peligrosas: Aquellas consideradas como tales en las disposiciones ambientales, de salud y de transporte federal.

Tarifa: Es la cuota que pagan los usuarios en general por la prestación de un servicio.

Tarifa Diferencial: Es el precio que se paga por la prestación del servicio en función de la distancia recorrida por el usuario a lo largo de un ramal o derivación, o bien, por las características, clase o tipo de servicio.

Tarifa Especial: Es el precio que se cubre por la prestación del servicio, derivado de un acuerdo de carácter social, que beneficia a diversos sectores de la población.

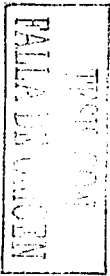
Tarifa Promocional: Implica una disminución en el precio establecido del servicio, con el propósito de fomentar y atraer una mayor demanda y de manera simultánea apoyar la economía del usuario.

Tarifa Única o Plana: Es el precio que se paga por la prestación del servicio, independientemente de la distancia recorrida por el usuario.

Taxi: Vehículo debidamente autorizado y registrado ante la Administración Pública del Distrito Federal para prestar el servicio público individual de pasajeros al amparo de la concesión correspondiente.

Taxi de Sitio: Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo, a través de espacios físicos autorizados en bases, centros de transferencia modal, terminales y demás lugares que determine la Administración Pública del Distrito Federal.

Taxi Libre: Vehículo que presta servicio público de transporte individual de pasajeros, sin itinerario fijo, ni adscripción permanente a alguna base de servicio en el ámbito territorial del Distrito Federal.



Taxi Metropolitano: Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, de acuerdo con los convenios y disposiciones emanadas por los gobiernos de las entidades involucradas.

Taxi Operador: Persona que cuenta con licencia expedida por la Administración Pública del Distrito Federal para conducir un taxi.

Taxi Radio: Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros en bases, terminales y demás áreas autorizadas por la Administración Pública del Distrito Federal y que cuenta con sistema de comunicación accesible a los usuarios para la contratación.

Taxi Turístico: Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros exclusivamente en centros de atracción turística como hoteles, restaurantes, museos y lugares recreativos, entre otros, previamente autorizados por la Administración Pública del Distrito Federal.

Taxímetro: Dispositivo que indica el costo del viaje conforme a la tarifa autorizada, calculado de acuerdo a la distancia recorrida, tiempo de espera, demora del tránsito, cargo o banderazo inicial, número de pasajeros y otros cargos autorizados por la Administración Pública.

Terminal: El espacio físico fuera de la vía pública autorizado por la Secretaría, donde inicia o termina el servicio público de transporte de pasajeros colectivo.

Tiempo de Espera: Es el tiempo que una persona aguarda para abordar un modo de transporte.

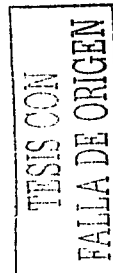
Tipología de Líneas: Análisis de las características físicas, urbanas, viales y de transporte, identificadas para definir el tipo de estructura de cada línea (elevada, superficial y/o subterránea).

Tramos de Viaje: Segmentos de viaje realizados por el usuario en uno o más modos de transporte, cuya sumatoria conforma un viaje origen-destino.

Uniforme: Vestimenta que obligatoriamente debe portar el Taxi-Operador mientras conduce un vehículo de transporte individual de pasajeros.

Uso del Suelo: Utilización que tiene el suelo; se clasifica en habitacional, equipamiento, servicios, industria, usos mixtos, conservación ecológica, agropecuario y forestal.

Usuario: Persona física o moral que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros, de carga y del equipamiento auxiliar de transporte.



Vagoneta Control Delantero: Vehículo automotor para el servicio público de transporte de pasajeros, en su modalidad de colectivo, con capacidad de 7 a 14 pasajeros sentados, con peso bruto vehicular de entre 2 mil 200 y 3 mil 500 kilogramos, un largo no mayor a 5 mil 900 mm., un ancho entre mil 650 a 2 mil 200 mm, siendo su configuración vehicular la que presenta la ubicación del puesto de conducción adelante o encima del eje delantero, con el motor ubicado entre ejes en la parte trasera.

Vagoneta Control Semidelantero: Vehículo automotor para el servicio público de transporte de pasajeros, en su modalidad de colectivo, con capacidad de 7 a 14 pasajeros sentados, con peso bruto vehicular de entre 2 mil 200 y 3 mil 950 kilogramos, un largo no mayor a 5 mil 900 mm., un ancho entre mil 650 a 2 mil 200 mm., siendo su configuración vehicular la que presenta la ubicación del puesto de conducción atrás del eje delantero, muy cerca de éste y sus mandos por encima o muy cerca del eje delantero, con el motor ubicado en la parte anterior o sobre el eje delantero.

Valle de México (VM): Constituido por las 16 delegaciones del Distrito Federal, 56 municipios del Estado de México, 17 municipios de estado de Hidalgo, 9 municipios del estado de Tlaxcala y 2 municipios del estado de Puebla, distribuidos en un área de 9 mil 560 km².

Vectores de Generación y Atracción de Viajes: Representación de los viajes que se originan en cada una de las zonas y que son atraídos a otras zonas de la ciudad.

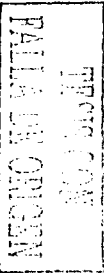
Vehículo: Todo medio de motor o forma de propulsión que se usa para transportar personas o carga.

Velocidad de Operación: Es la velocidad promedio a la que circulan los vehículos, bajo las condiciones prevalecientes de tránsito, incluyendo paradas y maniobras terminales.

Vía Pública: Todo espacio terrestre de uso común delimitado por los perímetros de las propiedades y que esté destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano.

Viaje/Persona/Día: Es el número de desplazamientos en uno o más modos de transporte, incluso a pie, que una persona realiza de un origen a un destino, durante un día.

Vías de Acceso Controlado: Arterias viales de una ciudad, destinadas a mantener una circulación continua, estableciendo entradas y salidas en sitios estratégicos.



Zona de Intercambio de Modos: Sitio de concentración de transporte para que el usuario efectúe transbordos entre modos y/o rutas.

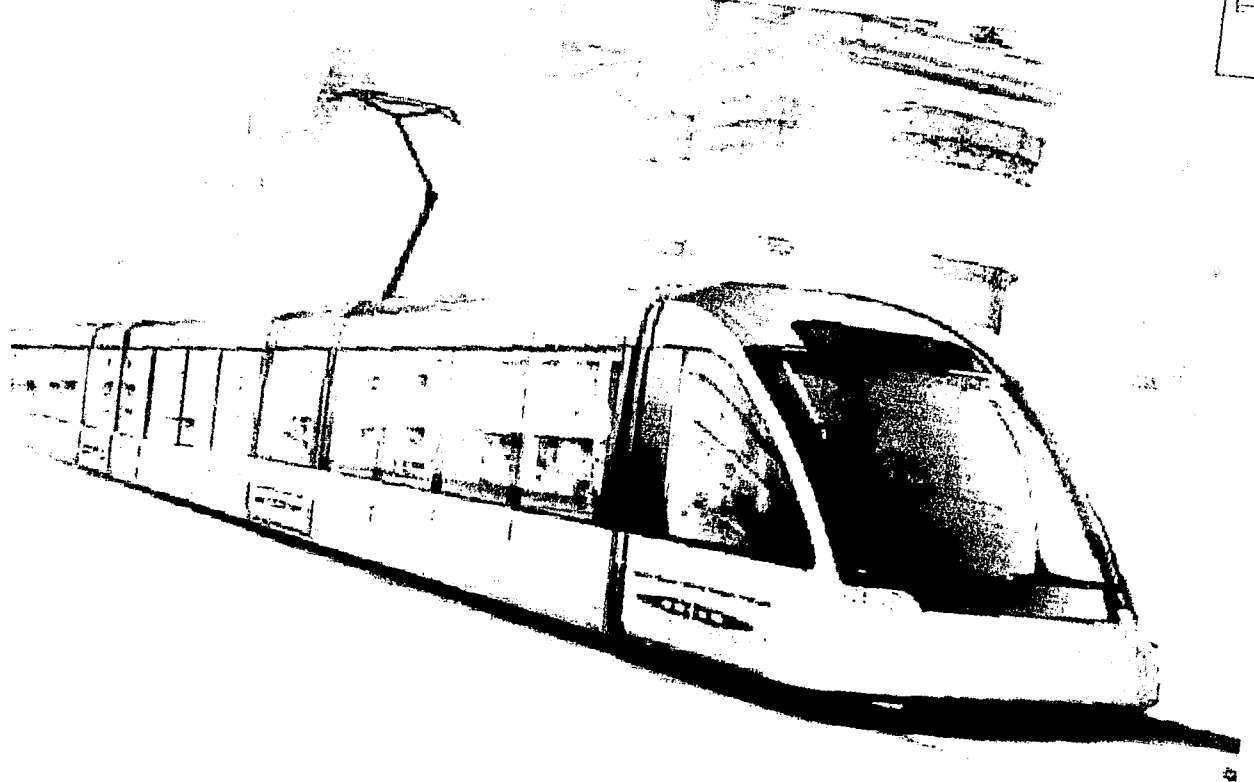
Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM): Corresponde a una unidad funcional territorial que la desaparecida Secretaría de Programación y Presupuesto determinó en 1983 con fines programáticos y que está constituida por las 16 delegaciones del Distrito Federal, 54 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo, con una extensión territorial de 7 mil 751 km².

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1010

Bibliografía

TESIS CON
FALLA DE ORIENT



ibliografía

Bibliografía

1. Artículos

De la Torre Villar, Ernesto. *La Capital y sus Primeros Medios de Transporte: Prehistoria de los Tranvías*. Historia Mexicana Volumen 9, números 33-34, 1 y 2 1959. Pp. 215 a la 248.

De la Torre Villar, Ernesto. *El Ferrocarril de Tacubaya*. Historia Mexicana. Volumen 9 números 35-36 3 y 4. Abril-Junio 1960. Pp. 376 a la 393.

Colín Terán, Alfredo y Francisco José Díaz Casillas. *En búsqueda de la calidad total en los servicios: El caso del transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de México*. IAPEM. Revista No. 24 octubre – diciembre de 1994. Pp. 91 a la 186.

2. Archivo General de la Nación

Bando, (dado por el Conde de Revillagigedo), que avisa su establecimiento en esta capital, (proyecto de establecer una casa de alquiler de coches y cupés decentes), incluyendo las circunstancias y reglas con que se ejecuta. 6 de agosto de 1793. Archivo General de la Nación.

Decreto del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, General de División Mariano Arista (reorganización de las Secretarías de relaciones y de justicia). Grupo documental Gobernación, anexo 31, galería 5, caja 2 fólder 1, México, 24 de agosto de 1852, 8 páginas.

Decreto del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, General de División Mariano Arista (reorganización de las Secretarías de relaciones y de justicia). Grupo documental Gobernación, anexo 31, galería 5, caja 1 fólder 1, México, 27 de agosto de 1852, 8 páginas.

Decreto del Presidente de la República Antonio López de Santa-Anna (decretar los siguientes artículos adicionales a las bases para la Administración de la República). Grupo documental Gobernación, Anexo 31, caja 1, fólder 1, México, 12 de mayo de 1853,

1 página.

Ministerio de Relaciones. Decreto que adiciona a las bases para la administración de la República de 12 de mayo de 1853. Archivo General de la Nación; 1 foja.

Memorias de los Ministerios de Relaciones, Justicia, Guerra y Hacienda. Archivo General y Público de la Nación. México, 1872, 50 páginas.

Índice de las Memorias con que se ha dado en esta al Congreso por el Ministerio de Relaciones. Grupo Documental Gobernación, Volumen 247, expediente 9, México, non data, 2 páginas.

Bando (dado por Félix María Calleja del Rey), con inserción de las reglas que deberán observarse en el nuevo plano. 30 de abril de 1813. Archivo General de la Nación.

3. Archivo Histórico del Distrito Federal: Coches, sitios, Providencia

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Año 1792. Expediente 3.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Año 1793. Expediente 3.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Año 1794. Expediente 6.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Año 1803. Expediente 15.

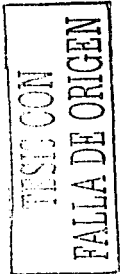
Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Año 1803. Expediente 20.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4200. Año 1812. Expediente 41.

Bando de Policía de 24 de diciembre de 1825. Volumen 4201, Año 1825, Expediente 93.

Cartilla de Policía para el más puntual servicio público. México 1826, Imprenta de la Federación en Palacio, 18 páginas, Volumen 4201, Año 1825, Expediente 93.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia. Volumen 4203. Año 1873. Expediente 316.



Vehículos: Coches, Sitios, Providencia.
Volumen 4204. Año 1883. Expediente 391.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia.
Volumen 4205. Año 1890. Expediente 447.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia.
Volumen 4203. Año 1897. Expediente 566.

Vehículos: Coches, Sitios, Providencia.
Volumen 4207. Año 1901. Expediente 659.

4. Congresos

Urueta Septén, Carlos. Sugestiones para la construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo para servicios urbanos en la Ciudad de México, D.F. Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, XI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 18 a 31 de octubre de 1963. Tomo II, México 1964.

Problemas de las áreas metropolitanas. Congreso sobre problemas metropolitanos en Toronto, Canadá. Madrid, España. Instituto de Estudios de Administración Local. Cuarta edición 1976. 871 páginas.

Primer encuentro de evaluación de la capacitación para conductores del transporte público concesionado de pasajeros en la Ciudad de México. Octubre 11, 1994. memorias y apuntes del trabajo en mesas. México. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de Transporte. 1994. 127 páginas.

Encuentro Nacional de Transporte y Vialidad Hacia una Visión Integral. Secretaría de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal. Memoria. World Trade Center, Ciudad de México, 2 y 3 de mayo de 1996. 124 páginas.

The Challenge of Urban Mobility. México. 10-11 de abril 2000. UITP. CD-ROM.

The 5th UITP Light Rail Conference. Light Rail and Livable Cities. Melbourne, Australia. Octubre 8 al 11, 2000. Australia, Victoria; y la UITP.

Reunión de análisis del transporte de la

ciudad de México. Octubre 26 y 27, 2000. México. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad e Instituto Politécnico Nacional, UPIICSA. CD-ROM.

5. Diario Oficial de la Federación

5.1 Acuerdos

Acuerdo del C. Gobernador de Distrito, autorizando a la Cía. de Tranvías de México, S. A. para que ponga en vigor, con carácter provisional, nuevas tarifas de fletes y pasajes. Diario Oficial de la Federación del 26 de mayo de 1920.

Acuerdo por el cual se establece el procedimiento que deberá observarse en la imposición de castigos por infracciones a los reglamentos gubernativos de policía y tráfico. Diario Oficial de la Federación 15 de abril de 1929.

Acuerdo que establece nueva tarifa oficial para coches de alquiler. Diario Oficial de la Federación del 27 de marzo de 1939.

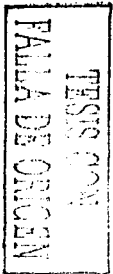
Acuerdo que deroga el artículo VI del 20 de mayo de 1937, relativo al otorgamiento de permisos para circulación de automóviles de alquiler. Diario Oficial de la Federación del 5 de abril de 1939.

Acuerdo relativo a los elementos que integran el personal subalterno de policía. Diario Oficial de la Federación del 19 de octubre de 1939.

Acuerdo que modifica los artículos 17 y 75 del reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 5 de junio de 1940.

Acuerdo que modifica el reglamento de tránsito vigente. (Manejo de autobuses). Diario Oficial de la Federación del 10 de septiembre de 1940.

Acuerdo que modifica los artículos 28 y 30 del reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 2 de noviembre de 1940.



Acuerdo que modifica el artículo 28 del reglamento de tránsito en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 1940.

Acuerdo que modifica la concesión bajo la cual opera el Banco de Transportes S. A. Diario Oficial de la Federación del 22 de septiembre de 1943.

Acuerdo que modifica la concesión bajo la cual opera el Banco de Transportes S. A. Diario Oficial del 15 de octubre de 1943.

Acuerdo por el que se integra una Comisión Mixta para el estudio de las reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación en lo relativo a la Industria del Autotransporte. Diario Oficial de la Federación del 4 de octubre de 1945.

Acuerdo por el cual se dispone se abstenga el Departamento del D. F. de ejecutar diversos actos de la ley del Servicio de Transportes Eléctricos del D. F., hasta en tanto no se resuelvan en definitiva los juicios de amparo que señala. Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1947.

Acuerdo que señala en 4,600 el número de placas para automóviles de alquiler en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 1 de diciembre de 1947.

Acuerdo por el que se restablece la vigencia del artículo 67 del Reglamento de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación del 25 de mayo de 1949.

Acuerdo que prohíbe a los camiones de pasajeros de una misma línea, adelantar a otro cuando se encuentren en servicio. Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1951.

Acuerdo que prohíbe a los conductores de vehículos usar innecesariamente el claxon, provocar o efectuar con el motor o su escape, ruidos de cualquier naturaleza y utilizar indebidamente el silbato de los tranvías. Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1951.

Acuerdo que crea una comisión que estudiará y presentará al Departamento del

Distrito Federal recomendaciones para resolver el problema que confronta el sistema de transportación por medio de autobuses de pasajeros. Diario Oficial de la Federación del 11 de agosto de 1954.

Acuerdo por el que se integra una comisión mixta para el estudio de las reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación, en lo relativo a la industria del Autotransporte. Diario Oficial de la Federación del 4 de octubre de 1954.

Acuerdo que dispone que los trabajadores del organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, quedan incorporados al régimen establecido por la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado. Diario Oficial de la Federación del 10 de noviembre de 1967.

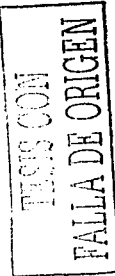
Acuerdo que dispone que el Departamento del Distrito Federal expedirá la declaratoria pública que exprese el número de los nuevos permisos que podrán extenderse para automóviles de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial de la Federación del 4 de abril de 1968.

Acuerdo que autoriza a la Dirección General de Tránsito para conocer de inmediato hasta 2,500 nuevos permisos para el servicio público de automóviles de alquiler, para el transporte de pasajeros sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 24 de agosto de 1968.

Acuerdo número 231 girado al C. Director General de Policía y Tránsito, por el que se suprime la fracción VII del punto tercero del acuerdo 353 de 1° de abril de 1960, etc. Diario Oficial de la Federación del 2 de octubre de 1971.

Acuerdo que autoriza las tarifas para los guías y guías chóferes que registrarán en la República Mexicana. Diario Oficial de la Federación del 14 de junio de 1974.

Acuerdo 102-D-3791, relativo al organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo. Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 1976.



Acuerdo N° 086 girado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, mediante el cual se normará la circulación de vehículos y de peatones en las vías de circulación denominadas preferenciales. Diario Oficial de la Federación del 26 de junio de 1979.

Acuerdo por el que se aprueba la actualización del Plan General del Plan Director del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 18 de marzo de 1980.

Acuerdo por el que se otorga a favor de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, un subsidio igual al 75% del impuesto de 15% sobre consumo de energía eléctrica causado por esa institución, del 1° de enero al 30 de junio de 1980. Diario Oficial de la Federación del 14 de diciembre de 1981.

Acuerdo núm. 102-D-1140, en el que se dispone que todas las operaciones de importación y exportación que lleve a cabo la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, se le cobrarán las cuotas de la tarifa, reducidas en un 50%. Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1983.

Acuerdo por el que se establecen los derechos de peritaje, con motivo de la iniciación de la revista de taxis a partir del 15 de abril de 1983. Diario Oficial de la Federación del 13 de abril de 1983.

Acuerdo número 32 que establece el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del 4 de octubre de 1983.

Acuerdo por el que se condonan totalmente las multas por falta de revista correspondientes al año de 1983. Diario Oficial de la Federación del 30 de noviembre de 1983.

Acuerdo por el que se adscriben orgánicamente las diferentes Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la federación del 20 de enero de 1984.

Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte del

Departamento del Distrito Federal la presentación de este departamento para que a nombre del mismo celebre, otorgue y firme los contratos y convenios de obras públicas que en el cumplimiento de las atribuciones que el reglamento interior del propio departamento confiere a la Coordinación General de Transporte y a la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Diario Oficial de la Federación del 5 de marzo de 1984.

Acuerdo por el que se delega en el funcionario citado, la facultad para expedir la declaratoria que exprese el número de nuevos permisos que podrán otorgarse para la prestación pública de transporte de pasajeros de automóviles de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial de la Federación del 28 de junio de 1984.

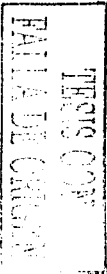
Acuerdo por el que se delega en el Secretario General de Protección y Vialidad la facultad para expedir la declaratoria que exprese el número de nuevos permisos que podrán otorgarse para la prestación del servicio público de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial de la Federación del 28 de junio de 1984.

Fe de erratas al acuerdo por el que se delega en el Secretario General de Protección y Vialidad, la facultad de autorizar la modificación de la naturaleza o condiciones de las concesiones de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de la carga, así como para realizar las acciones tendientes a la regularización de dichos servicios, publicado el 28 de junio del presente año. Diario Oficial de la Federación del 8 de agosto de 1984.

Acuerdo que fija el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1984.

Acuerdo por el que se condonan totalmente las multas por falta de revista correspondientes al año de 1983. Diario Oficial de la Federación del 30 de noviembre de 1984.

Acuerdo por el que se establece a los funcionarios que suplirán las ausencias del



ciudadano Coordinador General del Transporte del propio Departamento. Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1985.

Acuerdo por el que se reforma el diverso publicado el 20 de enero de 1984, a efecto de que las actividades de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano sean coordinadas por la Secretaría General de Obras. Diario Oficial de la Federación del 14 de mayo de 1985.

Acuerdo por el que se delega en el Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, la facultad de otorgar y firmar los contratos y convenios de obras públicas y de servicios relacionados con las mismas. Diario Oficial de la Federación del 14 de mayo de 1985.

Fe de erratas al Acuerdo por el que se reforma el diverso publicado el 20 de enero de 1984, a efecto de que las actividades de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano sean coordinadas por la Secretaría General de Obras, publicado el 14 de mayo de 1985. Diario Oficial de la Federación del 3 de julio de 1985.

Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General del Transporte del propio Departamento, la facultad de celebrar y firmar los contratos y convenios de obras públicas. Diario Oficial de la Federación del 14 de mayo de 1985.

Acuerdo por el que se realizarán los trámites conducentes para que los bienes muebles de la línea Lomas de Chapultepec Reforma R-100, a efectos a la prestación del servicio público de transporte, pasan a integrar el patrimonio del organismo público descentralizado autotransportes urbanos de pasajeros R-100. Diario Oficial de la Federación del 19 de junio de 1985.

Acuerdo por el que se autoriza el precio a cobrar por la prestación de servicio público de transporte de pasajero en automóviles de alquiler ubicados en las terminales de autobuses foráneos y de ferrocarril. Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1985.

Acuerdo por el que se le autoriza al Sistema

de Transporte Colectivo administrar los paraderos contiguos a las estaciones del propio Sistema. Diario Oficial de la Federación del 7 de agosto de 1985.

Acuerdo N° 0032, por el cual se adscriben las unidades administrativas y órganos desconcentrados del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 19 de Septiembre de 1985.

Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General del Transporte, la facultad para expedir la declaratoria que expresa el número de nuevos permisos para el servicio público de transporte de pasajeros en vehículos de alquiler sin itinerario fijo. Diario Oficial de la Federación del 1° de octubre de 1985.

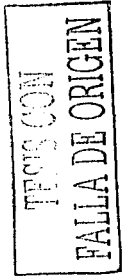
Acuerdo por el que se delega en el Coordinador General de Transporte, la facultad para expedir la declaratoria que expresa el número de nuevos permisos para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, con itinerario fijo. Diario Oficial de la Federación del 1° de octubre de 1985.

Acuerdo por el que se da a conocer el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler. Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 1985.

Acuerdo del precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del 7 de enero de 1986.

Acuerdo por el que se delega en el Director General de Autotransporte Urbano, la facultad de expedir los permisos correspondientes para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, así como autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de autotransporte de pasajeros en el propio Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 27 de enero de 1986.

Acuerdo por el que el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades, se sujetara a la



tarifa que se indica. Diario Oficial de la Federación del 14 de agosto de 1986.

Acuerdo por el que se concede al organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, el uso, aprovechamiento y explotación de los inmuebles que se señalan. Diario Oficial de la Federación del 21 de agosto de 1986.

Acuerdo por el que el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades, se sujetará a la tarifa que se indica. Diario Oficial de la Federación del 11 de diciembre de 1986.

Acuerdo por el que se establece el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del 6 de abril de 1987.

Acuerdo por el que el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades se sujetará a la siguiente tarifa que se indica. Diario Oficial de la Federación del día 7 de julio de 1987.

Acuerdo por el que el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades se sujetará a la siguiente tarifa que se indica. Diario Oficial de la Federación del 3 de agosto de 1987.

Fe de erratas al acuerdo por el que se establece el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades, publicado el 3 de agosto de 1987. Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre de 1987.

Acuerdo por el que se reglamenta la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 21 de septiembre de 1987.

Acuerdo por el que el precio a cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades, se sujetará a la

tarifa que se indica. Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1987.

Acuerdo por el que todos los taxímetros mecánicos, electromecánicos y electrónicos, instalados actualmente en los vehículos del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo, deberán ser modificados en su funcionamiento. Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1988.

Acuerdo por el que se adscribe la Dirección General de Autotransporte Urbano a la Secretaría de Protección y Vialidad. Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1989.

Acuerdo por el que se declara de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de transportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 6 de mayo de 1989.

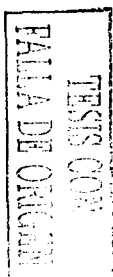
Acuerdo por el que dejan sin efecto los avisos de la Coordinación General de Transporte, que declaran la caducidad y la revocación de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 26 de septiembre de 1989.

Acuerdo por el que se establecen los criterios para limitar la circulación de los vehículos automotores en el Distrito un día a la semana. Diario Oficial de la Federación del 8 de noviembre de 1989.

Acuerdo por el que se determina el importe de las tarifas por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del día 14 de noviembre de 1990.

Acuerdo por el que se establecen las modalidades para restringir la circulación de los vehículos automotores dedicados al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 16 de enero de 1991.

Acuerdo por el que los vehículos automotores que consuman gasolina, diesel o gas, destinados al servicio público local de transporte de carga y pasajeros; de negociaciones mercantiles; de transporte



escolar; de personal, y de las dependencias y entidades de la administración pública federal y del Departamento del Distrito Federal, registrados en esta entidad federativa, deberán ser sometidos a dos verificaciones de emisión de contaminantes cada año. Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 1991.

Acuerdo por el que se establecen las medidas para restringir la circulación de los vehículos automotores que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en sus modalidades de taxis sin itinerario fijo y colectivos, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 31 de octubre de 1991.

Acuerdo por el que se crea la Comisión para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en la Zona Metropolitana del Valle de México. Diario Oficial de la Federación del 08 de enero de 1992.

Acuerdo por el que se crea el Comité Técnico de Paraderos y Bases de Servicio, en el territorio del Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación del 29 de octubre de 1993.

Acuerdo por el que se adscriben las Unidades Administrativas Centrales del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 20 de julio de 1994.

Acuerdo por el que se reforma el diverso que crea el Comité de Paraderos y Bases de Servicio. Diario Oficial de la Federación del 2 de septiembre de 1994.

Acuerdo mediante el cual se reforman los artículos 8º., 9º., y 13, y se adiciona con un artículo 9º. bis, por el que se crea el Comité Técnico de Paraderos y Bases de Servicio, en el territorio del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 15 de noviembre de 1994.

Acuerdo por el que se determina el importe de las tarifas por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del 7 de marzo de 1995.

Acuerdo mediante el cual se delega la facultad de celebrar convenios y contratos de prestación de servicios al Director General de Autotransporte Urbano en ausencia del Secretario de Transportes y Vialidad del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 11 de mayo de 1995.

Acuerdo por el que se determina el importe de la tarifa por el uso del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, en el Sistema de Transporte Colectivo y Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 1995.

Acuerdo mediante el cual se delega la facultad de implementar el programa complementario al proceso de revista vehicular 1995 y reemplacamiento obligatorio de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, al Secretario de Transportes y Vialidad. Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1995.

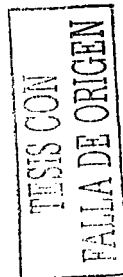
Acuerdo por el que se determina el importe de la tarifa por el uso del servicio público de transporte de pasajeros en el Sistema de Transporte Colectivo, Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, Sindicatura de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 en Quebra y vehículos de servicio concesionado en sus diversas modalidades. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1996.

5.2 Avisos

Aviso relativo a que ya no se considerarán pases ni abonos para los tranvías, a los empleados federales. Diario Oficial de la Federación del 17 de marzo de 1917.

Aviso relativo a la organización de los servicios de inspección de vehículos y sus conductores. Diario Oficial de la Federación del 27 de agosto de 1918.

Aviso relativo al proyecto para ubicación de sitios de vehículos de alquiler. Diario Oficial de la Federación del 27 de agosto de 1918.



Aviso por el cual se previene a los propietarios y manejadores de vehículos, que es motivo de infracción usar luces rojas en los fanales delanteros. Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1933.

Aviso proviniendo que los vehículos destinados al servicio público de pasajeros deberán estar dotados de un botiquín. Diario Oficial de la Federación del 11 de septiembre de 1942.

Aviso a los propietarios de automóviles de alquiler, relativo a la verificación de taxímetros para 1962. Diario Oficial de la Federación del 17 de febrero de 1962.

Aviso a los propietarios de automóviles de alquiler, relativo a la verificación periódica de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre de 1963.

Aviso a los propietarios de automóviles de alquiler relativo a la verificación periódica de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 22 de noviembre de 1963.

Aviso a los propietarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo a la verificación periódica de taxímetros correspondiente al año de 1967, así como el calendarios respectivo. Diario Oficial de la Federación del 14 de diciembre de 1966.

Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo al Calendario para la verificación de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 1967.

Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo al Calendario para la verificación de taxímetros, correspondientes a 1969. Diario Oficial de la Federación del 10 de diciembre de 1968.

Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler dándoles a conocer el calendario para la verificación de taxímetros, correspondiente a 1970. Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1969.

Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler, relativo al calendario para 1972, de la verificación periódica

reglamentaria de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 14 de diciembre de 1971.

Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler, que contiene el calendario para 1973, de la verificación periódica reglamentaria de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 13 de diciembre de 1972.

Aviso a los permisionarios o poseedores de automóviles de alquiler que contiene el Calendario para 1973, de la verificación periódica reglamentaria de Taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 3 de enero de 1973.

Aviso a los propietarios de vehículos de alquiler con taxímetros, que operan en el Distrito Federal, relativo al calendario y tarifas respectivos. Diario Oficial de la Federación del 22 de febrero de 1974.

Aviso a los propietarios de vehículos dedicados al servicio público de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo y de sitio, que deberán cambiar el taxímetro al de características electromecánicas y ajustado a la actual tarifa. Diario Oficial de la Federación del 9 de mayo de 1986.

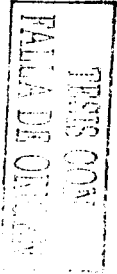
Aviso por el que se prorroga el cambio de taxímetros para el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo y de sitio. Diario Oficial de la Federación del 16 de julio de 1986.

Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler (taxis). Diario Oficial de la Federación del 4 de marzo de 1987.

Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler (taxis en el D.F.). Diario Oficial de la Federación del 9 de abril de 1987.

Aviso a los prestadores de servicios públicos de transporte de carga y de pasajeros con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 16 de mayo de 1988.

Aviso a los prestadores de servicio público de pasajeros con y sin itinerario fijo en el D. F.



Diario Oficial de la Federación del 16 de mayo de 1988.

Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 8 de agosto de 1988.

5.3 Bandos

Bando (dado por Félix María Calleja del Rey), gravando internamente el uso de los coches, para aliviar en parte con este impuesto las urgentes atenciones del Real erario. Vehículos, coches, sitio, Providencia, Capítulo IV, Volumen 4200, Archivo Histórico del Distrito Federal.

Bando de policía previniendo que todos los propietarios o poseedores de automóviles, deberán dar los nombres de los pilotos que manejen cada uno de sus coches. Diario Oficial de la Federación del 16 de abril de 1925.

Bando solemne para dar a conocer a toda la República la declaración de Presidente Electo. Del C. Vicente Fox Quesada. Diario Oficial de la Federación, de 8 de septiembre del 2000.

5.4 Calendarios

Calendario para la verificación de los taxímetros de los automóviles de alquiler. Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1965.

Calendario para la verificación de los taxímetros de los automóviles de alquiler correspondiente al año de 1966. Diario Oficial de la Federación del 9 de diciembre de 1965.

Fe de erratas correspondiente al calendario para verificación de taxímetros en automóviles de alquiler, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación el día 9 de diciembre de 1965. Diario Oficial de la Federación del 6 de enero de 1966.

Calendario para la verificación de taxímetros correspondiente a 1971 y la lista de los instrumentos de pesar y medir cuya manifestación y verificación son obligatorias

en el mismo año. Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1970.

Calendario para verificación de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 11 de diciembre de 1978.

Fe de erratas al calendario para verificación de taxímetros publicado el 11 de diciembre de 1978. Diario Oficial de la Federación del 22 de diciembre de 1978.

Calendario de verificación de taxímetros y odómetros. Diario Oficial de la Federación del 27 de octubre de 1980.

Calendario para la verificación de taxímetros y odómetros durante 1982. Diario Oficial de la Federación del 27 de noviembre de 1981.

Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros. Diario Oficial de la Federación del 14 de diciembre de 1984.

Fe de erratas al calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros, publicado el 14 de diciembre de 1984. Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1984.

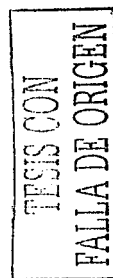
Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros. Diario Oficial de la Federación del 9 de diciembre de 1985.

Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros. Diario Oficial de la Federación del 23 de diciembre de 1986.

Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros de 1988. Diario Oficial de la Federación del 21 de diciembre de 1987.

Calendario para el cambio de tarifa y verificación de taxímetros. Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1988.

Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros de 1989. Diario Oficial de la Federación del 3 de enero de 1989.



Calendario para la manifestación y verificación de taxímetros y odómetros. Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1989.

Calendario para el cambio de tarifa y verificación de taxímetros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 6 de diciembre de 1990.

5.5 Circulares

Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores de 13 de agosto de 1860. Comunica que ha quedado depositado el Poder Ejecutivo en el Presidente del Supremo Tribunal de Justicia de la Nación. Y Decreto por la Secretaría de Relaciones de 14 de agosto de 1860. Es nombrado Presidente Interino de la República el Excmo. Sr. D. Miguel Miramón. Zaldívar, Luis G. Recopilación de Leyes, pp. 217 y p. 218.

Circular número 64-1-1, determinando las bases sobre las que se concederá el abono de pasajes y viáticos a los empleados federales. Diario Oficial de la Federación del 18 de enero de 1929.

5.6 Concesiones

Concesión otorgada a los señores Fernando C. López, Felipe N. Bertand y Gumaro Villalobos, para el establecimiento de un banco industrial ("Banco Industrial de Transportes. S.A.") en la Ciudad de México D.F. Diario Oficial de la Federación del 26 de febrero de 1927.

Concesión otorgada al Banco de Transportes, S.A., para el establecimiento de una sociedad general o financiera. Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1933.

Concesión que deroga la otorgada al "Banco de Transportes," S. A., para efectuar operaciones. Diario Oficial de la Federación del 30 de octubre de 1936.

5.7 Convocatorias

Se convoca a elecciones extraordinarias de Presidente de la República, Diputados y Senadores al Congreso de la Unión. Diario Oficial del 6 de febrero de 1917.

Convocatoria para la revista reglamentaria de automóviles de alquiler, correspondiente a 1986. Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1986.

Convocatoria referente a la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo (colectivos) correspondiente al año de 1988. Diario Oficial de la Federación del 4 de agosto de 1988.

Convocatoria para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, correspondiente al año de 1988. Diario Oficial de la Federación del 5 de agosto de 1988.

Servicios Ejecutivos Taxi Mex, S.A. de C. V. Convocatoria. Diario Oficial de la Federación del 27 de enero de 1997.

Servicios Ejecutivos Taxi Mex, S.A. de C. V. Convocatoria. Diario Oficial de la Federación del 18 de febrero de 1998.

Sistema de Transporte Colectivo convocatoria. Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1998.

5.8 Convenios

Convenio que norma y regula el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 23 de diciembre de 1988.

Convenio de coordinación que celebran el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Gobierno del Estado de México y el departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 15 de febrero de 1995.

Convenio que celebran el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Estado de México, y el Distrito Federal, por el que se



modifican las cláusulas cuarta y novena del Convenio de Coordinación por el que se crea la Comisión Metropolitana de Transportes y Vialidad (Cometravi). Diario Oficial de la Federación del 08 de noviembre de 1995.

5.9 Declaratorias

Declaratoria del Departamento del Distrito Federal relativa a la necesidad que existe de aumentar el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 12 de noviembre de 1971

Declaratoria del Departamento del Distrito Federal, relativa a la conveniencia de aumentar en un mil el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 14 de diciembre de 1971.

Declaratoria relativa a la necesidad que existe de aumentar el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 26 de abril de 1972.

Declaratoria relativa a la necesidad que existe de aumentar el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 16 de agosto de 1972.

Declaratoria relativa a la necesidad que existe de aumentar el número de permisos para la prestación del transporte público de pasajeros sin itinerario fijo, en el Distrito Federal, con 500 permisos. Diario Oficial de la Federación del 13 de octubre de 1972.

Declaratoria por la que se autoriza el otorgamiento de nuevos permisos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros de automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del día 22 de octubre de 1985.

Declaratoria por la que se autoriza el otorgamiento de 29,309 nuevas concesiones

para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, con itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 13 de diciembre de 1985.

Declaratoria que expresa el número de nuevas concesiones que se otorgarán para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, con itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 17 de diciembre de 1985.

Declaratoria que expresa el número de nuevas concesiones que se otorgarán para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 1985.

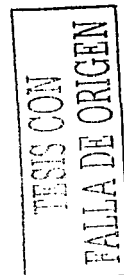
Declaratoria pública que expresa la no necesidad de expedir nuevos permisos y concesiones para explotar el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 21 de septiembre de 1988.

Declaratoria pública que expresa el número de nuevas concesiones que se otorgarán para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 24 de mayo de 1990.

Declaratoria que expresa el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 25 de enero de 1991.

Declaratoria pública de necesidad para un nuevo servicio público de transporte urbano de pasajeros, a través de un sistema de tren preferentemente elevado entre el Distrito Federal y el Estado de México. Diario Oficial de la Federación del 4 de noviembre de 1992.

Declaratoria de necesidades para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Diario



Oficial de la Federación del 8 de abril de 1996.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas del Grupo 13 que se indican. Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1997.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas del Grupo 14 que se indican. Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1997.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas del Grupo 15 que se indican. Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1997.

5.10 Decretos

Secretaría de Gobernación. Decreto. Aprobación de los convenios sobre límites entre el Distrito Federal y el Estado de México. Diario Oficial de la Federación 23 de diciembre de 1898.

Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. Municipalidades que forman el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación 29 de julio de 1899.

Secretaría de Gobernación. Decreto reformando el artículo 1º transitorio del 14 de diciembre de 1900. Diario Oficial de la Federación 5 de diciembre de 1902.

Decreto estableciendo una nueva Secretaría del Despacho, que se llamará Instrucción Pública y Bellas Artes. Diario Oficial del 18 de mayo de 1905.

Decreto estableciendo una oficina denominada Departamento del Trabajo. Diario oficial del 18 de diciembre de 1911.

Decreto que convoca al pueblo mexicano para elecciones extraordinarias de Presidente y Vicepresidente de la República.

Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos del 31 de mayo de 1913.

Decreto del XXII Congreso Constitucional del Estado de Coahuila. Por el que se desconoce al general Victoriano Huerta como Presidente de la República, concedió facultades extraordinarias al Ejecutivo y excitó a los gobiernos de los demás Estados a secundar su actitud. El Constitucionalista. Órgano oficial de la Primera Jefatura, en Hermosillo, Sonora, del 2 de diciembre de 1913.

Decreto de la H. Diputación permanente del XXII Congreso Constitucional del Estado de Coahuila del 19 de abril de 1913. Por el que se acepta, secunda y sanciona el Plan de Guadalupe del 26 de marzo de 1913. El Constitucionalista. Órgano oficial de la Primera Jefatura, en Hermosillo, Sonora, del 2 de diciembre de 1913.

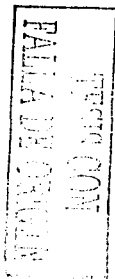
Decreto por el que se crean ocho Secretarías de Estado adscritas a la Primera Jefatura del Ejército Constitucionalista. El Constitucionalista. Órgano oficial de la Primera Jefatura, en Hermosillo, Sonora, del 3 de diciembre de 1913.

Decreto del Congreso nulificando las elecciones para Presidente y Vicepresidente de la República, celebradas el 26 de octubre último. Diario Oficial del 15 de diciembre de 1913.

Decreto que reforma el artículo 1º párrafo 6º de la Ley del 13 de mayo de 1891, relativa a la organización de la Secretaría de Estado. Diario Oficial del 19 de enero de 1914.

Decreto que reforma la ley de 8 de mayo de 1891 que distribuyó los ramos de la Administración Pública Federal en siete Secretarías de Estado. Diario Oficial del 17 de febrero de 1914

Decreto declarando que la Primera Jefatura y las Secretarías de Estado, de su dependencia residirán fuera de la Ciudad de México, en los lugares que lo requieran las necesidades de campaña. El Constitucionalista. Órgano oficial de la Primera Jefatura, en Veracruz, del 12 de diciembre de 1914.



Secretaría del Despacho de Instrucción Pública y Bellas Artes. Decreto de creación de la Secretaría de Agricultura y Colonización, y cambio de denominación de la Secretaría de Fomento por el de Secretaría de Fomento de la Industria y del Comercio. Diario Oficial del 19 de diciembre de 1914.

Decreto del Ciudadano Presidente, Encargado del Poder Ejecutivo fijando el término en que funcionará el Presidente Provisional de la República, los casos posibles de su sustitución o destitución y las responsabilidades de los Ministros de su Gabinete. Diario Oficial del 25 de marzo de 1915.

Se convoca a elecciones municipales en todo el país. Secretaría de Gobernación. Diario Oficial del 13 de junio de 1916.

Decreto del 15 de septiembre de 1916. Se deroga la ley del 24 de abril de 1903 y se restituyen los ayuntamientos de las municipalidades foráneas del Distrito Federal, los ramos caudales y bienes que le pertenecían y de los que se encargó el Gobierno Federal. Diario Oficial de 15 de septiembre de 1916.

Convocatoria a elecciones del Congreso Constituyente. Diario Oficial del 22 de septiembre de 1916.

Ley Electoral. Diario Oficial del 22 de septiembre de 1916.

Decreto que adiciona el artículo 72 de la Constitución Política de 1857, y se modifican los artículos 78, 80, 82, 83 y 84 de la misma, sobre la manera de sustituir al Presidente de la República en sus faltas temporales o absolutas. Diario Oficial de 3 de octubre de 1916.

Secretaría de Gobernación. Queda reestablecida la capital de la República y residencia de los poderes federales en la ciudad de México. Diario Oficial de la Federación del 13 de marzo de 1917.

Decreto del ciudadano Jefe Interino del Ejército Liberal Constitucionalista. Diario Oficial del 25 de mayo de 1920.

Decreto declarando Presidente Sustituto de los Estados Unidos Mexicanos al C. Adolfo de la Huerta. Diario Oficial del 27 de mayo de 1920.

Decreto de 30 de octubre de 1920. Se declara legalmente electo Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo que comienza el 1 de diciembre de 1920 y termina el 30 de noviembre de 1924. Diario Oficial del 11 de noviembre de 1920.

Decreto que crea el Departamento de la Estadística Nacional. Diario Oficial del 8 de enero de 1923.

Secretaría de Gobernación. 27 de septiembre de 1924. Decreto que declara electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo que comienza el 1 de diciembre de 1924 y termina el 30 de noviembre de 1928 al Ciudadano Plutarco Elías Calles. Diario Oficial del 9 de octubre de 1924.

Decreto que suprime del Departamento de Aprovevisionamientos Generales de la Ley Orgánica de las Secretarías de Estado del 25 de diciembre de 1917. Diario Oficial del 22 de enero de 1925.

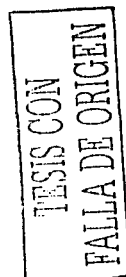
Decreto por el cual se reforman los artículos 82 y 83 de la Constitución. Diario Oficial del 22 de enero de 1927.

Decreto que reforma el artículo 83 de la Constitución General. Diario Oficial del 24 de enero de 1928.

Secretaría de Gobernación. 24 de septiembre de 1928. Decreto por el cual se declara llegado el caso de designar Presidente Provisional, en virtud de haber fallecido el C. Álvaro Obregón que resultó electo Presidente Constitucional de la República, en las elecciones efectuadas el 1° de julio de 1928. Diario Oficial del 25 de septiembre de 1928.

Secretaría de Gobernación. 25 de septiembre de 1928. Decreto por el cual se declara Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos al C. Lic. Emilio Portes Gil. Diario Oficial del 25 de septiembre de 1928.

Secretaría de Gobernación. 11 de enero de 1930. Decreto por el cual se previene que el



C. Pascual Ortiz Rubio, Presidente Electo, rendirá la protesta de ley en el Estadio Nacional. Diario Oficial del 18 de enero de 1930.

Secretaría de Gobernación. 4 de septiembre de 1932. Decreto por el cual se designa Presidente Sustituto de los Estados Unidos Mexicanos al C. General Abelardo L. Rodríguez. Diario Oficial del 5 de septiembre de 1932.

Decreto por el cual se crea el Departamento del Trabajo, y se cambia la denominación de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, por la de Secretaría de la Economía Nacional. Diario Oficial de los días 12, 13, 14 y 15 de diciembre de 1932.

Decreto que modifica la Ley de Secretarías de Estado, suprimiendo el Departamento de Contraloría. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1932.

Decreto que concede facultades extraordinarias al Ejecutivo Federal para expedir la Ley General de Sociedades Cooperativas. Diario Oficial de la Federación del 24 de enero de 1933.

Decreto que modifica el artículo 113 de la Ley Orgánica del Distrito y Territorios Federales, determinando cuáles serán las cabeceras de Delegación del territorio sur de la Baja California. Diario Oficial del 6 de febrero de 1933.

Decreto que adiciona la tarifa comprendida en el artículo 1º. Del decreto de 31 de diciembre de 1932, que fija las cuotas que deben pagar en el Distrito Federal los vehículos que usen otro combustible que no sea gasolina. Diario Oficial de la Federación del 25 de mayo de 1933.

Decreto que crea el Departamento Agrario. Diario Oficial del 17 de enero de 1934.

Decreto que reforma el artículo 3º transitorio del reglamento del tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 21 de febrero de 1934.

Decreto que modifica el artículo 14 del reglamento del tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 24 de

agosto de 1934.

Secretaría de Gobernación. 12 de septiembre de 1934. Decreto que declara Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el sexenio 1934-1940 al C. Lázaro Cárdenas. Diario Oficial del 25 de septiembre de 1934.

Decreto que reforma el reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 21 de febrero de 1935.

Decreto que faculta al Ejecutivo Federal para legislar en los ramos de gobernación, salubridad pública y materia penal, y para reformar la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1936.

Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Publicidad y Propaganda. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1936.

Decreto que adiciona el reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 4 de mayo de 1937.

Decreto que adiciona la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Asistencia Social Infantil. Diario Oficial del 30 de junio de 1937.

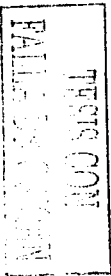
Decreto que adiciona la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando el Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México. Diario Oficial del 30 de junio de 1937.

Decreto que modifica el reglamento de tránsito en el Distrito Federal. (Sanciones por transportar personas u objetos en bicicleta). Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1937.

Decreto por el cual se modifica el que fija la tarifa para el cobro del impuesto sobre vehículos y sus conexos. (Licencias para manejar). Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1937.

Decreto que modifica el reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de octubre de 1937.

Decreto relativo a la reorganización de la



Secretaría de la Defensa Nacional. Diario Oficial del 20 de diciembre de 1937.

Decreto que modifica y adiciona el artículo 256 del reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1937.

Decreto que modifica la Ley de Secretarías y Departamento de Estado, creando la Secretaría de la Asistencia Pública. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1937.

Decreto que deroga el artículo 12 del reglamento orgánico de la Policía Preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 24 de julio de 1940.

Secretaría de Gobernación. 13 de septiembre de 1940. Decreto que declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el sexenio 1940-1946 el C. Manuel Ávila Camacho. Diario Oficial del 14 de septiembre de 1940.

Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1940.

Decreto que reforma la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creando la Secretaría de Marina. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1940.

Decreto que suspende durante un año los efectos del reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 1º de marzo de 1941.

Decreto que adiciona la Ley de Vías Generales de Comunicación. Diario Oficial de la Federación del 3 de julio de 1941.

Decreto que reforma la ley de vías generales de Comunicación. Diario Oficial de la Federación del 20 de agosto de 1941.

Decreto que concede autorización para establecer nuevas líneas de transporte de pasajeros y modificar las existentes, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 15 de septiembre de 1941.

Decreto previniendo que los inspectores de limpia y transportes del Distrito Federal, quedaran sujetos a las normas que rigen a la policía preventiva. Diario Oficial de la Federación del 19 de noviembre de 1941.

Decreto que deroga el artículo 39 del reglamento de la policía preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 25 de abril de 1942.

Decreto que autoriza al Ejecutivo Federal para declarar el estado de guerra entre México y Alemania, Italia y Japón. Diario Oficial de la Federación del 2 de junio de 1942.

Decreto que aprueba la suspensión de las garantías individuales consignadas en varios artículos constitucionales. Diario Oficial de la Federación del 2 de junio de 1942.

Decreto declarando que los Estados Unidos Mexicanos se encuentran en estado de guerra con Alemania, Italia y Japón. Diario Oficial de la Federación del 2 de junio de 1942.

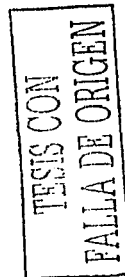
Decreto que reforma el artículo 243 del reglamento de la Policía Preventiva. Diario Oficial de la Federación del 16 de febrero de 1943.

Decreto que adiciona el artículo 20 del reglamento para el servicio de autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 2 de abril de 1943.

Decreto que restringe el tránsito de automóviles en el Distrito Federal y localidades de la República que tengan más de treinta mil habitantes. Diario Oficial de la Federación del 17 de abril de 1943.

Decreto que establece restricciones para el tránsito y circulación de automóviles. Diario Oficial de la Federación del 2 de junio de 1943.

Decreto que establece la obligación a los médicos y profesionistas conexos residentes en el Distrito Federal, de impartir cursos de primeros auxilios a los habitantes de la propia entidad federativa. Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1943.



Decreto que crea la Secretaría de Salubridad y Asistencia. Diario Oficial del 18 de octubre de 1943.

Decreto que reforma el artículo 36 del reglamento de la policía del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 14 de marzo de 1944.

Decreto que declara intervenida administrativamente la cooperativa de transportes de pasajeros 18 de marzo, y ordena la ocupación de todos sus bienes. Diario Oficial de la Federación del 13 de octubre de 1944.

Decreto que reforma el artículo 37 del reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 30 de diciembre de 1944.

Decreto que reforma el artículo 214 del reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 8 de mayo de 1945.

Decreto que adiciona el artículo 66 del reglamento para el servicio público de transportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 26 de julio de 1945.

Decreto que deroga las disposiciones de los del 13 de abril y 17 de mayo de 1943 y 6 de junio de 1944, que establecieron restricciones para el tránsito y circulación de automóviles en el país. Diario Oficial del 25 de agosto de 1945.

Decreto que declara la ocupación administrativa de los bienes muebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 6 de octubre de 1945.

Decreto que dispone se levante la ocupación administrativa de los bienes muebles e inmuebles pertenecientes a la Cía. de Tranvías de México S. A. Diario Oficial de la Federación del 27 de diciembre de 1945.

Decreto que dispone se efectúe la ocupación de los bienes, servicios auxiliares, accesorios

y dependencias del servicio de autotransportes eléctricos en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 2 de enero de 1946.

Secretaría de Gobernación. 13 de septiembre de 1946. Decreto que declara electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, para el periodo 1946-1952, al C. Miguel Alemán Valdés. Diario Oficial del 14 de septiembre de 1946.

Decreto por el cual se crea la institución que se denominará Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 19 de abril de 1947.

Departamento del Distrito Federal. Decreto que reforma los artículos 35 fracción 12 y 47 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 2 de enero de 1948.

Decreto que deroga el artículo 61 del Reglamento de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 10 de abril de 1948.

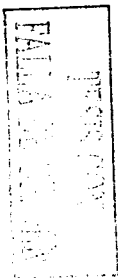
Fe de erratas al decreto que deroga el artículo 67 del reglamento de transportes urbanos para el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 5 de junio de 1948.

Decreto que deroga el artículo 61 del reglamento de transportes urbanos para el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 10 de abril de 1948.

Decreto que crea la Comisión Técnica Consultiva de la policía del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 14 de diciembre de 1948.

Decreto que reforma el artículo 53 del reglamento de tránsito de 24 de septiembre de 1943. Diario Oficial de la Federación del 21 de marzo de 1949.

Decreto que dispone se reorganice la Comisión Técnica Consultiva Intersecretarial de Tránsito y Transportes, para darle la composición y competencia que el mismo especifica. Diario Oficial de la Federación del 5 de abril de 1949.



Decreto que reforma el artículo 241 del reglamento de la policía preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 8 de mayo de 1949.

Decreto que adiciona el artículo 37 del reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 25 de mayo de 1949.

Decreto que revoca el de 27 de febrero de 1948 y restablece la vigencia del artículo 67 del reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 25 de mayo de 1949.

Decreto que dispone que todo el personal de jefes, oficiales e individuos de tropa que integran el grupo de la policía auxiliar del D. F., encargado de cuidar en la vía pública los vehículos de propiedad particular, queden bajo las órdenes de la Dirección de Tránsito y Transportes. Diario Oficial de la Federación del 2 de julio de 1949.

Decreto que adiciona los puntos transitorios del publicado el día 14 de diciembre de 1948, que crea la Comisión Técnica Consultiva de la Policía del D. F. Diario Oficial de la Federación del 30 de agosto de 1949.

Decreto que reforma los artículos 116 y 118 del reglamento de tránsito en el Distrito Federal, de 24 de septiembre de 1943. Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1951.

Decreto que dispone que cada año deberá celebrarse en la Ciudad de México, una jornada educativa de tránsito, tanto de peatones como de conductores de vehículos. Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1951.

Decreto que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1951.

Departamento del Distrito Federal. Decreto que reforma los artículos 8° fracción b) y 10 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la

Federación del 16 de enero de 1952.

Secretaría de Gobernación. 12 de septiembre de 1952. Decreto que declara válidas las elecciones celebradas el 6 de julio del presente año y en las cuales resultó electo Presidente de la República Mexicana, el C. Adolfo Ruiz Cortines. Diario Oficial del 13 de septiembre de 1952.

Decreto que declara obligatorio el uso del taxímetro en los automóviles de alquiler y fija la tarifa para el servicio de transporte de pasajeros. Diario Oficial de la Federación del 12 de noviembre de 1952.

Secretaría de Gobernación. 10 de septiembre de 1958. Decreto por el que se declaran válidas las elecciones para Presidente de la República y Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, para el periodo 1968-1964, al C. Adolfo López Mateos. Diario Oficial del 11 de septiembre de 1958.

Decreto que crea la Junta de Gobierno de los Organismos y Empresas de Estado, como órgano administrativo dependiente de la Secretaría del Patrimonio Nacional. Diario Oficial del 31 de marzo de 1959.

Departamento del Distrito Federal. Decreto que reforma y adiciona varios artículos de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1962.

Decreto que adiciona el artículo 11 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, mediante el cual se definen las atribuciones de la Secretaría de Obras. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1963.

Decreto que reforma y adiciona los artículos 4° y 5° del decreto relativo del uso del "taxímetro" en automóviles de alquiler y que fija tarifas. Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1964.

Secretaría de Gobernación. 10 de septiembre de 1964. Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el día 5 de julio del presente año, en las cuales resultó electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el C. Lic. Gustavo Díaz Ordaz. Diario Oficial del 11 de septiembre de 1964.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Decreto que modifica y adiciona el decreto de marzo de 1959 que creó la Junta de Gobierno de los Organismos y Empresas de Estado dependientes de la Secretaría de Patrimonio Nacional. Diario Oficial del 8 de marzo de 1965.

Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1967.

Fe de erratas al decreto por el que se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, para construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, etc., publicado el 29 de abril de 1967. Diario Oficial de la Federación del 8 de junio de 1967.

Decreto por el que las relaciones de trabajo entre el organismo público descentralizado que se denomina Sistema de Transporte Colectivo y sus trabajadores y empleados, se regirán por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 Constitucional. Diario Oficial de la Federación del 15 de agosto de 1967.

Decreto que adiciona el artículo 1º del 19 de abril de 1967, publicado el día 29 del mismo mes y año, relativo a los créditos contratados para financiar las obras y servicios de transporte colectivo. Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción del túnel necesario para el tren rápido subterráneo que operará el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para el efecto, los predios que en el texto del decreto se especifican. Diario Oficial de la Federación del 4 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de una plaza circular o glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, de esta ciudad, así como una estación de vías subterráneas e instalaciones del tren rápido subterráneo del Sistema de

Transporte Colectivo, en parte de la glorieta mencionada, expropiándose para tal fin los predios que en el mismo decreto se especifican. Diario Oficial de la Federación del 12 de marzo de 1968.

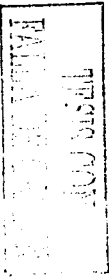
Decreto que declara de utilidad pública la ampliación de la avenida Chapultepec, de esta ciudad, a una anchura de sesenta metros, entre la avenida Insurgentes y calzada de Tacubaya, así como la construcción de las obras del ferrocarril rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tales fines los predios que en el propio decreto se señalan. Diario Oficial de la Federación del 13 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la ampliación de la avenida Chapultepec, de esta ciudad, a una anchura de sesenta metros, entre la avenida Insurgentes y calzada de Tacubaya, así como la construcción de las obras del ferrocarril rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tales fines los predios que en el propio decreto se señalan. Diario Oficial de la Federación del 14 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de una plaza circular o glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, de esta ciudad, así como una estación de vías subterráneas e instalaciones del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, en parte de la glorieta mencionada, expropiándose para tal fin los predios que en el mismo decreto se especifican. Diario Oficial de la Federación del 14 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de una triple correspondencia en el cruce de las avenidas José María Pino Suárez y José María Izazaga, de esta ciudad, con los túneles, andenes, etc., para el tren rápido subterráneo de Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para llevar a cabo tales obras, varios inmuebles cuya ubicación y colindancias se especifican. Diario Oficial de la Federación del 20 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de dieciséis estaciones para movimiento de pasajeros diez subestaciones



de rectificación de corriente de tracción para la línea número uno del tren rápido subterráneo del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose, para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se especifican. Diario Oficial de la Federación del 20 de marzo de 1968.

Fe de erratas al decreto que declara de utilidad pública la construcción del túnel necesario para el tren rápido subterráneo de Sistema de Transporte Colectivo y que expropia varios predios, publicado el 1° de marzo de 1968. Diario Oficial de la Federación del 23 de marzo de 1968.

Fe de erratas al decreto que declara de utilidad pública de construcción de una plaza circular o glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, de esta ciudad, así como una estación de vías subterráneas, etc., publicado el 12 de marzo de 1968. Diario Oficial de la Federación del 23 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de dieciséis estaciones para movimiento de pasajeros y diez subestaciones de rectificación de corriente de tracción para la línea número uno del tren rápido subterráneo del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose, para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se especifican. Diario Oficial de la Federación del 23 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública de construcción de una triple correspondencia en el cruce de las avenidas José María Pino Suárez y José María Izazaga, de esta ciudad, con los túneles, andenes, etc., para el tren rápido subterráneo de Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para llevar a cabo tales obras, varios inmuebles cuya ubicación colindancias se especifican. Diario Oficial de la Federación del 23 de marzo de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 2 y 3 del tren rápido subterráneo, que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, para cuyo fin se expropian varios inmuebles ubicados en esta

ciudad. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1968.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, para cuyo fin se expropian varios inmuebles ubicados en esta ciudad. Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 1968.

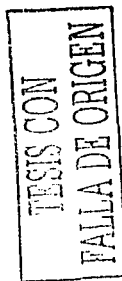
Decreto que retira del servicio público a que se encuentran destinados los inmuebles pertenecientes al servicio de transportes eléctricos del Distrito Federal, cuya ubicación y colindancias se citan, autorizando para enajenar dichos inmuebles al Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 12 de marzo de 1969.

Decreto que retira del patrimonio del organismo descentralizado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el inmueble ubicado en el vértice noroeste del predio Tetepilco, de esta ciudad, para que continúe destinado al servicio de la escuela o jardín de niños Juana Pavón de Morelos. Diario Oficial de la Federación del 14 de marzo de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de estaciones para el movimiento de pasajeros y de subestaciones de rectificación de corriente de tracción, así como la instalación del sistema de ventilación para las líneas uno, dos y tres del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los inmuebles que se citan. Diario Oficial de la Federación del 2 de abril de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de estaciones para el movimiento de pasajeros y de subestaciones de rectificación de corriente de tracción, así como la instalación del sistema de ventilación para las líneas uno, dos y tres del tren rápido subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los inmuebles que se citan. Diario Oficial de la Federación del 7 de abril de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la constitución de la estación San Cosme y su



acceso, para el movimiento de pasajeros de la línea 2 del tren subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los inmuebles cuyas dimensiones y colindancias se especifican. Diario Oficial de la Federación del 3 de junio de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de la línea uno del tren rápido subterráneo que está realizado el Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los inmuebles cuyas superficies, medidas y colindancias se especifican, ubicados en esta ciudad. Diario Oficial de la Federación del 4 de junio de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas uno y dos del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose en su favor varios inmuebles ubicados en esta ciudad, cuyas superficies, medidas y colindancias se detallan. Diario Oficial de la Federación del 5 de junio de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de la línea uno del tren rápido subterráneo que está realizando el Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los inmuebles cuya superficie, medidas y colindancias se especifican, ubicados en esta ciudad. Diario Oficial de la Federación del 7 de junio de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas uno y dos del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose en su favor, varios inmuebles ubicados en esta ciudad, cuyas superficies, medidas y colindancias se detallan. Diario Oficial de la Federación del 7 de junio de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de la estación San Cosme y su acceso, para el movimiento de pasajeros de la línea 2 del tren subterráneo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, los inmuebles cuyas dimensiones y colindancias se especifican. Diario Oficial de la Federación del 7 de junio de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de la línea 2 del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose a su favor varios predios cuya ubicación superficie y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 5 de agosto de 1969.

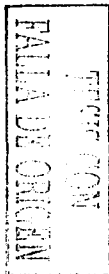
Decreto que declara la utilidad pública la construcción de las obras de la línea 2 del tren rápido subterráneo que realiza el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose a su favor varios predios cuya ubicación, superficie y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 13 de agosto de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo de Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin varios inmuebles cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 29 de agosto de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios inmuebles cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 2 de septiembre de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 22 de septiembre de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo del Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin, varios predios cuya ubicación y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 26 de septiembre de 1969.



Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, entre las que se incluyen estaciones, accesos y oficinas, expropiándose para tal fin los predios cuya ubicación y colindancias se mencionan. Diario Oficial de la Federación del 20 de octubre de 1969.

Fe de erratas del decreto que declara de utilidad pública las clases de las líneas 1, 2 y 3 del tren subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin varios predios, etc., y del decreto que desincorpora del dominio público, una fracción de terreno ubicada en las calles del Agua, etc., publicados el 20 de octubre de 1969. Diario Oficial de la Federación del 25 de octubre de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, entre las que se incluyen estaciones, accesos y oficinas, expropiándose para tal fin los predios cuya ubicación y colindancias se mencionan. Diario Oficial de la Federación del 28 de octubre de 1969.

Decreto que revoca el que expropió una fracción de 150.00 metros cuadrados del predio número 71 de la avenida Hidalgo, de esta ciudad, la cual estaba destinada a la construcción de una subestación del Sistema de Transporte Colectivo. Diario Oficial de la Federación del 15 de diciembre de 1969.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y 3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los predios cuyas medidas y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 3 de febrero de 1970.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción de las obras de las líneas 1, 2 y

3 del tren rápido subterráneo que está realizando el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, expropiándose para tal fin los predios cuyas medidas y colindancias se citan. Diario Oficial de la Federación del 7 de febrero de 1970.

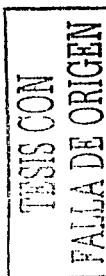
Decreto que reforma y adiciona al reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 1° de abril de 1970.

Decreto que declara de utilidad pública la conservación del servicio que presta la Línea de Autotransportes Urbanos en Camiones de Pasajeros de Colonias Urbanas 11 de Septiembre de Segunda Clase, ordenándose la ocupación temporal y la intervención administrativa de todos los bienes muebles e inmuebles, etc., de dicha línea. Diario Oficial de la Federación del 17 de julio de 1970.

Decreto que declara de utilidad pública la conservación del servicio que presta la Línea de Autotransportes Urbanos en Camiones de Pasajeros San Rafael, Roma, Nueva Santa María de Primera Clase, ordenándose la ocupación temporal y la intervención administrativa de todos sus bienes muebles e inmuebles. Diario Oficial de la Federación del 17 de julio de 1970.

Decreto que declara de utilidad pública la conservación del servicio que presta la Línea de Autotransportes Urbanos en Camiones de Pasajeros Colonias Urbanas 11 de Septiembre de Primera Clase, ordenándose la ocupación temporal y la intervención administrativa de todos los bienes muebles e inmuebles, etc., de la línea mencionada. Diario Oficial de la Federación del 17 de julio de 1970.

Decreto que declara de utilidad pública la prolongación de la línea 1 del tren rápido subterráneo del organismo público descentralizado sistema de transporte colectivo, y a efecto de construir unas rejillas de extracción de tiro forzado del sistema de ventilación, se expropia una fracción del predio ubicado en la calle de gobernador Antonio Díaz de Bonilla, etc., en esta ciudad. Diario Oficial de la Federación del 12 y 22 de agosto de 1970.



Secretaría de Gobernación. 24 de septiembre de 1970. Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República, celebradas el día 5 de julio del presente año, y en las cuales resultó electo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el C. Licenciado Luis Echeverría Álvarez. Diario Oficial del 24 de septiembre de 1970.

Decreto que reforma la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1971.

Decreto que reforma y adiciona los artículos 26 y 28 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 12 de enero de 1972.

Decreto que reforma y adiciona la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1972.

Decreto por el que se desincorpora del dominio público de la Federación, un inmueble ubicado en la Calzada Taxqueña, entre la Calzada de Tlalpan y la Avenida Canal de Miramontes, de esta ciudad, autorizándose a Sistema de Transporte Colectivo a enajenarlo, fuera de subasta, en favor de la Terminal Central del Sur General Vicente Guerrero S. A. de C. V. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1973.

Decreto por el que se desincorporan del dominio público del Departamento del Distrito Federal, pasando a formar parte del Sistema de Transporte Colectivo los terrenos de la plaza San Lucas. Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1974.

Decreto que reforma y adiciona el artículo 93 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Diario Oficial del 31 de enero de 1974.

Decreto que desincorpora del dominio público de la Federación, un inmueble ubicado en la calle de Piratas, en Tacubaya, D. F., autorizándose a Sistema de Transporte Colectivo, a enajenarlo, fuera de subasta, en favor de la Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal S. A. de C.

V. Diario Oficial de la Federación del 23 de julio de 1974.

Decreto por el que se concede exención por la totalidad del impuesto sobre venta de gasolina a quienes presten el servicio público de transporte colectivo de personas en camiones o autobuses, o a quienes presten servicio público federal de carga. Diario Oficial de la Federación del 19 de noviembre de 1974.

Decreto que reforma diversos artículos de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1974.

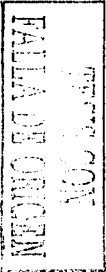
Decreto de reformas y adiciones a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 29 de junio de 1976.

Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el 4 de julio de 1976 y Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1976-1982 al C. Lic. José López Portillo Pacheco. Diario Oficial de la Federación del 10 de septiembre de 1976.

Decreto por el que se desincorpora del dominio público de la Federación y se autoriza al organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para enajenar fuera de subasta pública en favor de la empresa Terminal Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal S. A. de C. V., al predio ubicado en Prolongación Sur 123 No. 232, Delegación de Tacubaya, D. F. Diario Oficial de la Federación del 27 de junio de 1977.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la estación Emiliano Zapata de la línea 3 sur del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, por lo que se expropia en favor de dicho sistema, un predio, ubicado en la avenida Universidad esquina San Lorenzo, etc., de la colonia Santa Cruz Atoyac, Delegación Benito Juárez, Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1979.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la estación



Emiliano Zapata de la línea 3 sur del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, por lo que se expropia en favor de dicho sistema un predio ubicado en la avenida Universidad esquina San Lorenzo, etc., de la colonia Santa Cruz Atoyac, Delegación Benito Juárez, Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 25 de junio de 1979.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de las instalaciones del puesto central del control del Sistema de Transporte Colectivo, para lo cual se expropia una superficie de 9,766 m²., ubicado en las calles de Delicias número 43 en la Delegación Cuauhtémoc, D. F. (primera publicación). Diario Oficial de la Federación del 16 de octubre de 1979.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de subestación eléctrica de rectificación del tren subterráneo y de superficie de la Ciudad de México D.F., y se expropia para tal efecto la superficie de 75 m²., ubicada en Rivera de San Cosme número 12 (primera publicación). Diario Oficial de la Federación del 17 de octubre de 1979.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de la subestación eléctrica de rectificación del tren subterráneo y de superficie de la Ciudad de México D. F., y se expropia por tal efecto una superficie de 75 m²., ubicada en Rivera de San Cosme número 12 (segunda publicación). Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 1979.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de las instalaciones del Puesto Central de Control del Sistema de Transporte Colectivo para lo cual se expropia una superficie de 9,766 m²., ubicada en las calles de Delicias número 43 de la Delegación Cuauhtémoc, D. F. (segunda publicación). Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 1979.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la estación Santa Anita, de la línea 4 del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo y se expropia a favor

del Departamento del Distrito Federal, los predios que se mencionan. Diario Oficial de la Federación del 30 de octubre y 5 de noviembre de 1980.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea cinco del Sistema de Transporte Colectivo, así como la ampliación de la calle uno, la construcción de un jardín de niños, una escuela primaria, de un mercado y de un área deportiva por el cual se expropia a favor del Departamento del Distrito Federal el predio número 181 con superficie de 43,635 m²., ubicado en la colonia Pantitlán, Delegación Iztacalco, D.F. Diario Oficial de la Federación del 30 de octubre y 5 de noviembre de 1980.

Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Diario Oficial de la Federación del 18 de agosto de 1981.

Decreto por el que se desincorpora del dominio público del Departamento del Distrito Federal, el predio ubicado en la calle de Puente de Guerra Privada Tezozomoc y Avenida México - Tlalhepantla, Delegación de Azcapotzalco, denominado Las Trancas y se autoriza al propio Departamento para enajenarlo a título gratuito a favor de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas donde construirá un Conjunto Habitacional. Diario Oficial de la Federación del 3 de septiembre de 1981.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de la línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) y se expropia el predio ubicado en Av. Río Churubusco y calzada Ignacio Zaragoza, con una superficie de 2,728.93 m². Diario Oficial de la Federación del 4 y 7 de septiembre de 1981.

Decreto por el que se reforma el diverso que creó el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1982.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Diario Oficial de la Federación del 21 de abril de 1982.

Fe de erratas al decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), publicado el 21 de abril de 1982. Diario Oficial de la Federación del 22 de abril de 1982.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), (segunda publicación). Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1982.

Decreto que declara válidas las elecciones para Presidente de la República celebradas el 4 de julio de 1982 y Presidente de los Estados Unidos Mexicanos para el período 1982-1988 al C. Miguel de la Madrid Hurtado. Diario Oficial de la Federación del 10 de septiembre de 1982.

Decreto por el que se declara de utilidad la construcción de la línea 4 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) y se expropia para la realización de tal fin en favor del mismo, el predio ubicado en la calle de Golondrinas número 99, esquina con calzada de San Juan de Aragón. Diario Oficial de la Federación del 24 de agosto y 23 de septiembre de 1982.

Decreto de reformas y adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1982.

Decreto por el que se constituye la Comisión Mixta de Transporte en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 5 de abril de 1983.

Decreto por el que se reforma y adiciona la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 16 de diciembre de 1983.

Decreto por el que se reforma y adiciona la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 30 de diciembre de 1983.

Decreto en el que se delega en el Secretario General de Protección y Vialidad, la facultad

de autorizar la modificación de la naturaleza o condiciones de las concesiones del servicio público de transporte de pasajeros y carga así como para realizar las acciones tendientes a la regularización de dichos servicios. Diario Oficial de la Federación del 28 de marzo de 1984.

Decreto por el que se reforma el artículo 4° y se adiciona, con un artículo 6° bis, el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo de fecha 10 de abril de 1967, publicado el 29 del mismo mes y año. Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1984.

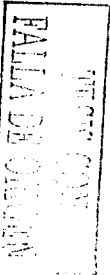
Decreto por el que se modifica el artículo 5° y se adiciona un artículo 5° bis, al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100, publicado el 18 de agosto de 1981. Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1984.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calzada San Antonio Abad número 267, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial de la Federación del 30 de marzo de 1987.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle de Tehuantepec número 9, esquina con la Av. Baja California, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial de la Federación del 30 de marzo de 1987.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle José Peón Contreras número 10, colonia Obrera, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial de la Federación del 30 de marzo de 1987.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del



Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calzada San Antonio Abad número 267, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial de la Federación del 31 de marzo de 1987.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle de Tehuantepec número 9, esquina con la Av. Baja California, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial de la Federación del 31 de marzo de 1987.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia en favor del propio sistema el predio ubicado en la calle José Peón Contreras número 10, colonia Obrera, Delegación Cuauhtémoc, D. F. Diario Oficial de la Federación el día 31 de marzo de 1987.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia el inmueble ubicado en la segunda cerrada de talleres gráficos, número 4, colonia Pantitlán, Delegación Iztacalco, D. F. Diario Oficial de la Federación del 15 de junio de 1987.

Fe de erratas al decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción de la línea 9 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y para tal efecto se expropia el inmueble ubicado en la segunda cerrada de talleres gráficos número 4, colonia Pantitlán, Delegación Iztacalco, D. F., publicado el 15 de junio de 1987. Diario Oficial de la Federación del 7 de septiembre de 1988.

Decreto por el que modifican los artículos primero y segundo, fracciones I, III y V, tercero y quinto del decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1987.

Decreto que declara válidas y legítimas las elecciones que para Presidente de la

República se llevaron a cabo el día 6 de julio de 1988 y declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1988-1994, al C. Carlos Salinas de Gortari. Diario Oficial de la Federación del 13 de septiembre de 1988.

Decreto por el que se declara de utilidad pública la construcción en Villa Milpa Alta, del cierre de circuito (retorno) de la línea de trolebuses Taxqueña-Milpa Alta. Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1990.

Decreto que deroga, reordena y reforma diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 21 de febrero de 1992.

Decreto por el que se reforma, adiciona y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 25 de mayo de 1992.

Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del diverso por el que se creó el Organismo Público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo (Metro). Diario Oficial de la Federación del 17 de junio de 1992.

Decreto por el que se autoriza a Sedesol para donar 7 polígonos del inmueble denominado Ex-Polígono de San Lázaro, ubicado en la Delegación Venustiano Carranza, D. F., en favor del Departamento del Distrito Federal, para ser utilizados como paraderos de transporte público. Diario Oficial de la Federación del 25 de noviembre de 1993.

Decreto por el que se reforma el artículo 4º y se adiciona con un artículo 6º bis el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado de transporte colectivo de fecha 19 de abril de 1967, publicado el 29 del mismo mes y año. Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1994.

Decreto por el que se aprueba el convenio amistoso para la precisión y reconocimiento de sus respectivos límites territoriales, celebrado por el Estado Libre y Soberano de México y por el Departamento del Distrito

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Federal. Diario Oficial de la Federación del 27 de julio de 1994.

Decreto que declara válidas y legítimas las elecciones que para Presidente de los Estados Unidos Mexicanos se llevaron a cabo el día 21 de agosto de 1994, y declara Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos para el periodo 1994-2000, al Ciudadano Ernesto Zedillo Ponce de León. Diario Oficial de la Federación de 10 de noviembre de 1994.

Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre de 1994.

Decreto por el que se reforman los artículos 123 y 125 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y se adiciona un artículo decimoséptimo transitorio al Decreto de fecha 14 de junio de 1994 por el que se expidió dicho Estatuto. Diario Oficial de la Federación del 3 de junio de 1995.

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. Diario Oficial de la Federación del 12 de diciembre de 1995.

Decreto por el que se reforma los artículos 28 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 19 de diciembre de 1995.

Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 15 de mayo de 1996.

Decreto de reformas y adiciones de diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 18 de junio de 1997.

Decreto por el que se acepta la renuncia presentada por el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, al cargo de Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre de 1999.

Decreto por el que se designa a la C. Rosario Robles Berlanga, Jefa de Gobierno del Distrito Federal para que termine el encargo, para el que fue electo el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre de 1999.

Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de enero del 2000.

Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de enero de 2000.

Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

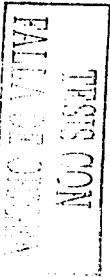
Decreto por el que se declaran como patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles que a la fecha administra el Consejo de Incautación del organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, sobre la competencia de la Secretaría de Finanzas. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de marzo del 2000.

Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de abril del 2000.

Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de noviembre del 2000.

Decreto por el que se reforma, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de noviembre del 2000.



Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de noviembre del 2000.

5.11. Dictámenes

Dictamen correspondiente a la solicitud presentada por ALFERCORPO S.A. de C.V., para la obtención de concesiones para la prestación del servicio público alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de octubre de 1991.

Dictamen correspondiente a la solicitud presentada por el ciudadano Samuel Wigisser Karpul, para la obtención de concesiones para la prestación del servicio público alterno de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de octubre de 1991.

5.12 Estatutos

Estatutos de la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasaje en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 20 de enero de 1959.

Fe de erratas de los estatutos de la unión de permisionarios de transportes de pasajeros de camiones y autobuses en el Distrito Federal, publicados el día 20 del mes en curso. Diario Oficial de la Federación del 24 de enero de 1959.

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 26 de julio de 1994.

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos. Diario Oficial de la Federación del 12 de diciembre de 1995.

5.13 Leyes

Ley de organización política y municipal del Distrito Federal. Diario Oficial del Supremo

Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, del 27 de marzo de 1903.

Ley electoral. Diario Oficial del 31 de mayo de 1913.

Secretaría de Gobernación. Ley de Organización del Distrito y territorios federales. Diario Oficial de la Federación del 14 de abril de 1917.

Iniciativa de Ley respecto de las Secretarías y Departamentos que habrá en el despacho de los negocios del orden administrativo. Diario Oficial del 24 de julio de 1917.

Secretaría de Gobernación. 14 de agosto de 1928. Ley que reforma las bases 1ª, 2ª y 3ª de la fracción VI del artículo 73 de la Constitución Federal. Diario Oficial del 20 de agosto de 1928.

Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales, publicada en los Diarios Oficiales de la Federación del 31 de diciembre de 1928 al 5 de enero de 1929.

Ley General de Instituciones de Crédito. Diario Oficial de la Federación del 29 de junio de 1932.

Ley General de Sociedades Cooperativas. Diario Oficial de la Federación del 30 de mayo de 1933.

Secretaría de Gobernación. Ley de planificación zonificación del Distrito Federal y territorios de la Baja California. Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1933.

Ley de Secretarías de Estado, Departamentos Administrativos y demás dependencias del Poder Ejecutivo Federal. Diario Oficial del 6 de abril de 1934.

Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1935.

Ley General de Instituciones de Seguros. Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1935.

Ley General de Sociedades Cooperativas. Diario Oficial de la Federación del 15 de

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

febrero de 1938.

Ley de Secretarías y Departamento de Estado. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1939.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1940.

Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal que deroga a la Ley del 31 de diciembre de 1928. Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1941.

Ley de Reformas a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1941.

Departamento del Distrito Federal. 31 de diciembre de 1941. Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Reglamentaria de la base 1ª, fracción VI del artículo 73 Constitucional. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1941.

Departamento del Distrito Federal. 31 de diciembre de 1941. Ley que crea la Caja de Previsión de la Policía del Distrito Federal. Diario Oficial del 9 de enero de 1942.

Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 23 de marzo de 1942.

Ley sobre los transportes urbanos y sub-urbanos del Distrito Federal durante el estado de emergencia. Diario Oficial de la Federación del 3 de febrero de 1945.

Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 21 de diciembre de 1946.

Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México. Diario Oficial del 30 de diciembre de 1948.

Ley de la institución descentralizada de servicio público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal". Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1956.

Ley de la unión de permisionarios de

transporte de pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del día 30 de diciembre de 1958.

Ley de inspección de Contratos y Obras Públicas. Diario Oficial del 4 de enero de 1966.

Ley para el control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal. Diario Oficial del 4 de enero de 1966.

Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (reglamentaria de la base) 1ª fracción VI, del artículo 73. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1970.

Ley para el control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal. Diario Oficial del 31 de diciembre de 1970.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1976.

Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 29 de diciembre de 1978.

Se reforma y adiciona la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial del 21 de enero de 1985.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1985.

Ley Orgánica de la administración pública del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 30 de diciembre de 1994.

Ley de Transporte del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 1995.

5.14 Manuales

Manual de Organización Institucional del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 26 de marzo de 1986.

Manual operativo para inspectores de la



Dirección General de Autotransporte Urbano de la Secretaría General de Protección y Vialidad. Diario Oficial del 15 de octubre de 1991.

Guía Básica para la autorización y registro de estructuras organizacionales de las Unidades Administrativas del Departamento del Distrito Federal, Departamento del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1994, 173 páginas.

Manual operativo para inspectores de la Dirección General de Autotransporte Urbano de la Secretaría General de Protección y Vialidad. Diario Oficial de la Federación del 15 de octubre de 1991.

Manual Administrativo de la Dirección General de Autotransporte Urbano. Departamento del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1990, 178 páginas.

Manual Administrativo de la Dirección General de Servicios al Transporte. Departamento del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1996.

Manual Administrativo de la Dirección General de Servicios al Transporte. Departamento del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1997, 416 páginas.

Manual Administrativo y de Procedimientos de la Dirección de Apoyo Vial. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 139 páginas.

Manual Administrativo y de Procedimientos de la Dirección General de Transporte. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1999, 208 páginas.

Manual Administrativo de la Dirección General de Planeación y Vialidad. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 2000.

Manual Administrativo y de Procedimientos de la Dirección de Registro Público del Transporte. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1999, 48 páginas.

Manual de Organización y Procedimientos de Red de Transportes de Pasajeros. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 139 páginas.

Manual Administrativo y de Procedimientos de la Dirección General de Regulación al Transporte. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1999, 270 páginas.

Manual Administrativo y de Procedimientos del Instituto del Taxi del Distrito Federal. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1999, 168 páginas.

Manual de Organización Institucional del Sistema de Transporte Colectivo. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 186 páginas.

Manual Administrativo de Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, 1999, 182 páginas.

5.15 Normas

Norma que reglamenta el funcionamiento del tren subterráneo (Metro) del "Sistema de Transporte Colectivo" en relación con los usuarios. Diario Oficial de la Federación del 16 de agosto de 1969.

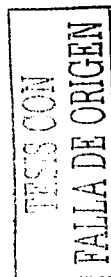
Norma Oficial Mexicana de Metrología NOM-CH-48-1984, instrumentos de medición-taxímetros cuenta kilómetros-tiempo. Diario Oficial de la Federación del 26 de abril de 1984.

Norma Oficial Mexicana NOM-CH-48-1987, instrumentos de medición-taxímetros electrónicos. Diario Oficial de la Federación del 27 de octubre de 1987.

Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-007-SCFI-1993, instrumentos de medición-taxímetros eléctricos (cancela NOM-H-48-1987). Diario Oficial de la Federación del 29 de abril de 1993.

Norma Oficial Mexicana NOM-007-SCFI-1993, instrumentos de medición - taxímetros electrónicos, (esta norma cancela la NOM-CH-48-1987). Diario Oficial de la Federación del 13 de octubre de 1993.

Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-007-SCFI-1997, instrumentos de medición-



taxímetros electrónicos. Diario Oficial de la Federación del 19 de noviembre de 1997.

Respuesta a los comentarios recibidos respecto al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-007-SCFI-1997, instrumentos de medición-taxímetros electrónicos (esta norma cancela la NOM-007-SCFI-1993), publicado el 19 de noviembre de 1997. Diario Oficial de la Federación del 19 de agosto de 1998.

Norma Oficial Mexicana NOM-007-SCFI-1997, instrumentos de medición-taxímetros electrónicos (esta norma cancela la NOM-007-SCFI-1993). Diario Oficial de la Federación del 9 de septiembre de 1998.

5.16 Edictos

Edicto. Estados Unidos Mexicanos Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal. México Juzgado Primero de lo Concursal Secretaría B. Expediente 54/95. Diario Oficial de la Federación del 13,14 y 15 de octubre de 1997.

Sistema de Transporte Colectivo Metro Gerencia de Líneas 1, 3, 4 Notificación por Edicto. Diario Oficial de la Federación del 5 de marzo de 1998.

Sistema de Transporte Colectivo Metro Gerencia de Líneas 1, 3, 4 Notificación por Edicto. Diario Oficial de la Federación del 5 de marzo de 1998.

Sistema de Transporte Colectivo Metro Gerencia de Líneas 1, 3, 4 Notificación por Edicto. Diario Oficial de la Federación del 13 de marzo de 1998.

Sistema de Transporte Colectivo Metro Gerencia de Líneas 1, 3, 4 Notificación por Edicto. Diario Oficial de la Federación del 19 de agosto de 1998.

5.17 Oficios

Oficio que notifica la caducidad de la línea de autobuses Unión de las Américas. Diario Oficial de la Federación del 19 de septiembre de 1946.

Oficio por el que se comunica la cancelación de los permisos de la ruta correspondiente a la línea México-Tacuba y anexas, cuyos números y nombres de los beneficiarios se detallan. Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1955.

Oficio por el que se comunica la cancelación del permiso de ruta registrado a nombre de la Sra. Guadalupe León Salas en la línea de 2a clase de camiones para pasajeros hospital general y anexas. Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1955.

5.18 Resoluciones

Resolución que declara caducas las concesiones otorgadas para la construcción y explotación del Sistema de Tranvías del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 6 de agosto de 1946.

Resolución que declara caduca la concesión otorgada a la Sociedad Cooperativa de Autotransportes Urbanos Libertad S. C. Diario Oficial de la Federación del 19 de septiembre de 1946.

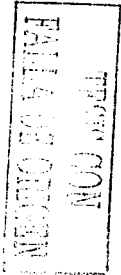
Resolución mediante la cual se revocaron todas las concesiones otorgadas con anterioridad a particulares para las prestaciones de servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 30 de septiembre de 1981.

5.19 Reglamentos

Cartilla que deberán llevar siempre consigo los cocheros de los coches de Providencia para manifestar a las personas que los ocupen luego que se lo pidan, firmada por Domingo María del Pozo. Non data. México. 4 páginas.

Reglamento de carros para la municipalidad de México. Ayuntamiento de México. 14 de enero de 1903. Memoria documentada de los trabajos municipales en el 1er. Semestre de 1903. pp. 530-540.

Reglamento para el más puntual servicio público de los coches de Providencia. 25 de octubre de 1812. Vehículos: Coches, Sitio,



Providencia, Capítulo IV, Volumen 4200, Archivo Histórico del Distrito Federal.

Reglamento de Circulación para la Ciudad de México. Diario Oficial de la Federación. 6 de agosto de 1913. Tomo XXI, número 18.

Reglamento de Tráfico para el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 2, 3, 4, 6 y 7 de mayo de 1918.

Reglamento para líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas y establecimiento de nuevas líneas Diario Oficial de la Federación del 30 de noviembre de 1929.

Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 30 de junio de 1933.

Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas. Diario Oficial de la Federación del 21 de mayo de 1934.

Fe de erratas de la Ley general de Sociedades Cooperativas. Diario Oficial de la Federación del 5 de junio de 1933.

Reglamento del descanso semanal para los trabajadores de automóviles de alquiler. Diario Oficial de la Federación del 7 de diciembre de 1935.

Reglamento de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 27 de agosto de 1936.

Reglamento de la ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 31 de agosto de 1936.

Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas. Diario Oficial de la Federación del 1 de julio de 1938.

Reglamento orgánico de la Policía Preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 19 de octubre de 1939.

Reglamento para el servicio de autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre de 1939.

Reglamento para el servicio de

autotransportes de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1940.

Reglamento de la Policía Preventiva del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 4 de diciembre de 1941.

Reglamento de la policía del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 4 de diciembre de 1941.

Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros. Diario Oficial de la Federación del 14 de abril de 1942.

Reglamento de tránsito en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de octubre de 1943.

Reglamento de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado. Diario Oficial del 2 de enero de 1945.

Fe de erratas al decreto que deroga el artículo 67 del reglamento de transportes urbanos para el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 5 de junio de 1948.

Reglamento de taxímetros para automóviles de alquiler. Diario Oficial de la Federación del día 29 de noviembre de 1950.

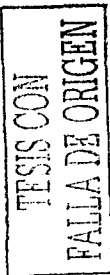
Fe de erratas al reglamento de taxímetros para automóviles de alquiler, publicado el día 29 de noviembre próximo pasado. Diario Oficial de la Federación del 9 de diciembre de 1950.

Reglamento de tránsito del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de julio de 1976.

Fe de erratas del reglamento de tránsito del Distrito Federal, publicado en la segunda sección del 28 de julio de 1976. Diario Oficial de la Federación del 20 de octubre de 1976.

Reglamento interior del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1979.

Reglamento interior de la Comisión de Validad y Transporte Urbano del Departamento del Distrito Federal. Diario



Oficial de la Federación del 22 de octubre de 1982.

Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 17 de enero de 1984.

Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 26 de agosto de 1985.

Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal. Diario Oficial del 26 de noviembre de 1985.

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la Prevención y Control de la Contaminación generada por los vehículos automotores que circulan por el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada. Diario Oficial del 25 de noviembre de 1988.

Reglamento de tránsito del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1989.

Fe de erratas a los reglamentos publicados los días 18, 27, 31 de julio y 9 de agosto de 1989. Diario Oficial de la Federación del 13 del 27 de octubre de 1989.

Reglamento interior del Departamento del Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1984.

Fe de erratas a los reglamentos de tránsito del Distrito Federal publicados el 9 de agosto de 1989. Diario Oficial de la Federación del 25 de enero de 1990.

Reformas al reglamento de tránsito del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 22 de mayo de 1991.

Fe de erratas a las reformas de tránsito del Distrito Federal publicadas el 22 de mayo de 1991. Diario Oficial de la Federación del 5 de junio de 1991.

Fe de erratas a las reformas al reglamento de tránsito del Distrito Federal, publicadas el día 22 de mayo de 1991. Diario Oficial de la Federación del 3 de octubre de 1991.

Reglamento interior de la administración pública del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 15 de septiembre de 1995.

Reglamento que establece los procedimientos y criterios para la fijación, revisión y modificación de las tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 28 de noviembre de 1996.

Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 1997.

5.20 Resoluciones

Resolución que declara caduca la concesión otorgada a la Sociedad Cooperativa de Autotransportes Urbanos Libertad, S. C. Diario Oficial de la Federación del 19 de septiembre de 1946.

Resolución mediante la cual se revocan todas las concesiones otorgadas con anterioridad a particulares para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del 30 de septiembre de 1981.

5.21 Requisitos

Requisitos que tienen que cubrir los interesados en obtener la concesión para la presentación del servicio público de transporte de carga en el D. F. Diario Oficial de la Federación del 21 de junio de 1985.

Requisitos para obtener los permisos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación del jueves 31 de octubre de 1985.

Fe de erratas a los requisitos para obtener las concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en automóvil de alquiler con itinerario fijo en el Distrito Federal, publicado el 24 de diciembre de 1985. Diario Oficial de la Federación del 26 de diciembre de 1985.

FALLA DE ORIGEN

6. Documentos de archivos oficiales

Reglamento de tráfico de los Tranvías Eléctricos para el Distrito Federal. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. México, 1923. Archivo General de la Nación, Galería 5, fondo SCOP, serie Compañía de Tranvías de México, expediente 3/361-1.

Memorandum para el Sr. Presidente de la República. Asunto Transportes Urbanos: Rúbrica, José María Dávila, Presidente del Comité del P.N.R. en el Distrito Federal, 14 de diciembre de 1934. Archivo General de la Nación, expediente 512.51/3 Galería 3.

7. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal y Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal

Aclaración al artículo 10 Fracción IV de los lineamientos de operación de los centros de transferencia modal del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 11 de abril del 2000. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de octubre del 2000.

7.1 Acuerdos

Acuerdo del Jefe del Departamento del Distrito Federal en materia de tránsito. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de diciembre de 1937.

Acuerdo que cambia la denominación de la "Comisión Técnica Ejecutiva del Metro", por la de "Comisión de Vialidad y Transporte Urbano". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de enero de 1978.

Acuerdo N° 96 que autoriza tarifas para costos de transportes de pasajeros en taxis de servicios colectivos especiales. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de agosto de 1979.

Acuerdo N° 97 que autoriza tarifa para costo de transporte de pasajeros en taxis de sitio ubicados en terminales de Autobuses Foráneos. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de agosto de 1979.

Acuerdo N° 2905 por el que se otorga a favor del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, un subsidio igual al 75% del impuesto del 15% sobre consumo de energía eléctrica que causó esa Institución, del 1° de enero al 31 de diciembre de 1975. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1979.

Acuerdo N° 2906 por el que se otorga a favor del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, un subsidio igual al 75% sobre consumo de energía eléctrica que causó esa institución, del 1° de enero al 31 de diciembre de 1979. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1979.

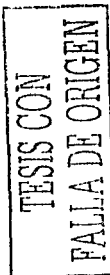
Acuerdo por el que se crea la Comisión Consultiva del Autotransporte. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de julio de 1983.

Acuerdo No. 102-D-0492, por el que se otorga al organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros, una reducción de 50% de los honorarios de los Agentes Aduanales en operaciones de Comercio Exterior. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1 de septiembre de 1983.

Acuerdo por el que se establece el precio a cobrar por la prestación del servicio público de pasajeros en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de enero de 1987.

Acuerdo por el que se determinan colores, inscripciones, sistemas anticontaminantes y sistemas de información para los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros en ruta fija en el Distrito Federal y establece el uso de uniforme para los conductores. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 18 de septiembre de 1989.

Instructivo de llenado que con base en el punto tercero del Acuerdo del C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, de fecha 15 de Enero de 1991, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 del mismo mes y año, expiden las Direcciones



Generales de Reordenación Urbana y Protección Ecológica, y de Autotransporte Urbano. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 28 de enero de 1991.

Acuerdo relativo al descanso diario para conductores de vehículos de servicio público sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 10 de junio de 1991.

Acuerdo en materia de transporte y vialidad que celebran el Gobierno del Estado de Puebla y el Departamento del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 2 de septiembre de 1991.

Aclaración al acuerdo por el que se establecen las medidas para restringir la circulación de los vehículos automotores que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en sus modalidades de taxis sin itinerario fijo y colectivo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 18 de noviembre de 1991.

Acuerdo por el que se establecen las medidas para limitar la circulación de los vehículos automotores en el Distrito Federal, incluyendo los que tengan placas de otras entidades federativas o del extranjero para prevenir y controlar contingencias ambientales o emergencias ecológicas en esta entidad federativa. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 2 de diciembre de 1991.

Acuerdo por el cual el Secretario General de Protección y Vialidad será suplido en sus ausencias, en su orden, por los funcionarios que se indican. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 30 de diciembre de 1991.

Acuerdo por el que se determinan colores y señalización de los vehículos de servicio público y mercantil en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

Acuerdo por el que se determina no autorizar más cambios de modalidades de vehículos de transporte público de pasajeros de ruta fija a vehículos sin itinerario fijo y viceversa, así como de ruta fija. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de

mayo de 1993.

Acuerdo por el que se concede una prórroga para cumplir con la revista vehicular anual reglamentaria correspondiente a 1994. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 09 de enero de 1995.

Acuerdo mediante el cual se delega la facultad de implementar el programa complementario al proceso de revista vehicular 1995 y reemplacamiento obligatorio de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de diciembre de 1995.

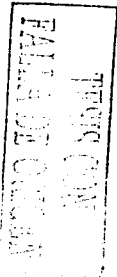
Acuerdo por el que se expide el Manual de lineamientos técnicos, de seguridad, comodidad y ambientales que deben cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas que presten el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de septiembre de 1996

Acuerdo No. 15/97 por el que se crea el Comité Evaluador de los Concursos Públicos para el Otorgamiento de Concesiones para la Prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. 17 de marzo de 1997.

Acuerdo por el cual se expide el manual de lineamientos básicos de comodidad y seguridad que deben cumplir los vehículos tipo Bicitaxi para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 26 de mayo de 1997.

Fe de erratas al acuerdo No. 15/97 por el que se crea el Comité Evaluador de los Concursos Públicos para el Otorgamiento de Concesiones para la Prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal No. 17, de fecha 17 de marzo de 1997. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de junio de 1997.

Acuerdo por el que se concede prórroga para realizar la revista reglamentaria y el reemplacamiento y emplacamiento obligatorio correspondiente a 1996, a los



propietarios de vehículos destinados al servicio público de transporte de carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de febrero de 1997.

Acuerdo por el que se concede prórroga para realizar los trámites correspondientes a la revista reglamentaria relativa a 1996. A los propietarios de vehículos destinados al servicio público de pasajeros, en sus diversas modalidades. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de febrero de 1997.

Acuerdo por el que se reforma el manual de lineamientos técnicos, de seguridad, comodidad y ambientales que deben cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas, que presten el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de septiembre de 1997.

Acuerdo por el que deja de ser requisito la sustitución del Título Permiso por el Título Concesión para realizar la revista reglamentaria del año de 1997. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de Noviembre de 1997.

Acuerdo por el que se concede prórroga para realizar los trámites correspondientes a la revista reglamentaria relativa al año de 1997, a los propietarios de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1997.

Acuerdo por el que se concede prórroga a los propietarios de vehículos destinados al servicio de transporte de carga particular, transporte de carga especializado y transporte de pasajeros especializado, para realizar los trámites correspondientes a la revista reglamentaria relativa al año de 1997. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de febrero de 1998.

Acuerdo por el que se determina el importe de la tarifa aplicable al servicio público de transporte de pasajeros concesionado. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1º de diciembre de 1998.

Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Acuerdo por el que se establecen las tarifas para el Servicio de Transportes

Eléctricos del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de diciembre de 1998.

Acuerdo delegatorio de facultades a favor de los servidores públicos subalternos que se relacionan a continuación. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de junio de 1999.

Acuerdo por el que se delega en el Director General del Instituto del Taxi del Distrito Federal la facultad que se indica. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1999.

Acuerdo delegatorio de facultades a favor de los servidores públicos subalternos que se relacionan a continuación, con indicación de sus nombres, cargo dentro del organismo y poderes específicos que se precisan en el presente. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de noviembre de 1999.

Acuerdo por el que se determina el importe de tarifa aplicable al servicio público de transporte de pasajeros concesionado. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de diciembre de 1999.

Acuerdo por el que se determina el importe de las tarifas diferenciales aplicables al servicio de transporte público de Taxi en el Distrito Federal, en sus diversas modalidades. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de diciembre de 1999.

Acuerdo por el que se establece el Comité Adjudicador de Concesiones para la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga. Gaceta oficial del Distrito Federal del 15 de febrero del 2000.

Acuerdo por el que se expide el manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

Acuerdo por el que el Secretario de Transportes y Vialidad delega en el director general del órgano desconcentrado Instituto del Taxi del Distrito Federal, la facultad para expedir los permisos, licencias, autorizaciones y demás documentos relacionado con la prestación del servicio de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

transporte público de Taxi en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

Acuerdo por el que se determinan la cromática oficial, rótulos y medios de identificación que deberán aplicarse en los vehículos con que se presta el servicio de transporte público de Taxi en el Distrito Federal en sus distintas modalidades. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

Acuerdo por el que se determinan colores y señalización de los vehículos de servicio público, privado, mercantil y particular de transporte de carga y pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

Acuerdo que adiciona el Diverso por el que se establece el Comité Adjudicador de Concesiones para la Prestación del Servicio Público Local de Transporte de Pasajeros o de Carga. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de octubre del 2000.

Acuerdo por el que se crean Comisiones Interdependenciales de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de diciembre del 2000.

Acuerdo por el que se crea el Consejo Promotor de Proyectos específicos para el desarrollo económico del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de Febrero de 2001.

Acuerdo por el que se delega en el titular del Instituto del Taxi algunas de las facultades conferidas a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal en el reglamento para el servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio del 2001.

Acuerdo por el que se instala y modifica el Consejo Asesor de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio del 2001.

Acuerdo por el que se crea el Comité del Sistema de Administración Ambiental de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de

julio del 2001.

Acuerdo delegatorio de facultades que suscribe el C. Director General del Instituto del Taxi del Distrito Federal, Lic. Alberto Aarón Peña Padilla por virtud del cual la jefatura de unidad departamental de liberaciones adscrita hasta esta fecha a la Dirección Operativa del Instituto, pasa a formar parte integral de la Subdirección Jurídica del mismo con todo el personal adscrito a dicha unidad, así como con todas sus atribuciones y facultades que le comprenden conforme a derecho. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de octubre del 2001.

Acuerdo que establece las bases para la regularización y sustitución del parque vehicular del servicio público de transporte colectivo en su modalidad de itinerario fijo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de diciembre del 2001.

Acuerdo por el que se prorrogan los efectos de la resolución de carácter general por la que se condona a los concesionarios del servicio público de transporte individual de pasajeros, el pago de los derechos por la vigencia anual de la concesión, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 18 de diciembre del 2001. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de enero del 2002.

7.2 Avisos

Aviso para la Revista Reglamentaria de Transporte de Carga Particular, correspondiente al año de 1989. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de mayo de 1989.

Aviso para la Revista Reglamentaria de Servicio Público de Transporte de Pasajeros, correspondiente al año de 1989. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 mayo de 1989.

Aviso para la Revista Reglamentaria de Servicio Público de Transporte de Pasajeros sin itinerario fijo, correspondiente al año de 1989. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de mayo de 1989.

Aviso para la Revista Reglamentaria de

Servicio Público de Transporte de Pasajeros con itinerario fijo, correspondiente al año de 1989. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de mayo de 1989.

Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, correspondiente al año de 1990. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de febrero de 1990.

Aviso para la revista reglamentaria de servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo (colectivos), correspondiente al año de 1990. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de febrero de 1990.

Aviso a los prestadores de servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, sobre el procedimiento general a seguir para la sustitución del título permiso y/o entrega a título concesión correspondiente. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de febrero de 1997.

Aviso a las personas físicas y morales que vienen realizando el servicio de transporte de pasajeros especializado, clasificado en escolar y de personal entre otros (mercantil de pasajeros), y de carga particular (mercantil de carga), sobre el procedimiento general a seguir para la entrega del título permiso correspondiente. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de febrero de 1997.

Aviso por el que se declara desierto el concurso público STV-CPN-002/97, por no existir interés de grupos de personas físicas, o persona moral en la adquisición de las bases respectivas, dentro del periodo señalado en la misma convocatoria. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de febrero de 1997.

Aviso. (Relativo a los formatos técnicos para la modificación de las tarifas). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de marzo de 1997.

Aviso por el que se declara desierta la convocatoria de la declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo, concurso público STV-CPN-007/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de septiembre de 1997.

Aviso a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal sobre el procedimiento general a seguir para la sustitución del título permiso y/o entrega del título de concesión correspondiente y, en su caso, sustitución de la unidad. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de septiembre de 1997.

Secretaría de Transportes y Vialidad. Aviso para realizar el canje de título permiso por el título de concesión para el servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de octubre de 1997.

Aviso por el que se da a conocer la Tarifa promocional vigente durante 1998, ratificada por resolución del H. Consejo de Administración del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de julio de 1998.

Aviso de la suspensión de la recepción de solicitudes para el otorgamiento de concesiones destinadas a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual, sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de octubre de 1999.

Aviso (dirigido a propietarios de estacionamientos públicos). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de diciembre de 1999.

Aviso (a los propietarios de estacionamientos públicos). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de enero del 2000.

Aviso por el que se da a conocer a la opinión pública los formatos que serán empleados en el Distrito Federal para la realización y tramitación de diversos trámites. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de enero del 2000.

Aviso por el que se establecen las especificaciones del boleto de viaje al que se refiere el artículo 20 del reglamento para el servicio de transporte público de Taxi. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000.

Aviso por el que se determina la suspensión en forma temporal de los derechos de explotación, respecto de las concesiones de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, que se encuentren prestando el servicio de vehículos sin reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000.

Aviso por el que se hace del conocimiento de los concesionados y prestadores del servicio los formatos relativos a los estudios técnicos que deberán ser considerados para presentar su propuesta de fijación, revisión y modificación de las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

Nota aclaratoria al aviso por el que se determina la suspensión en forma temporal de los derechos de explotación, respecto de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, que se encuentren prestando el servicio en vehículos sin reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000, Número 28. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de marzo del 2000.

Aviso por el que se da a conocer la guía para la elaboración de estudios técnicos sobre bases de servicio para el transporte público de Taxi. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

Aviso por el que se modifica el diverso publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 17 de febrero del 2000, que suspende en forma temporal los derechos de explotación, respecto de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo que se encuentren prestando el servicio en vehículos sin reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

Aviso del programa de aplicación de exámenes de detección de consumo de drogas de abuso y alcohol en aliento 2000. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de agosto del 2000.

Aviso por el que se modifica el diverso de fecha 29 de junio del 2000, modificador del

aviso por el que se determina la suspensión en forma temporal de los derechos de explotación respecto de las concesiones de servicio público de transporte de pasajeros sin itinerario fijo, que se encuentran prestando el servicio en vehículos sin reunir las condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia de fecha 17 de febrero del 2000. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Aviso por el que se dan a conocer al público en general los nuevos formatos de licencias tipos "A", "B", "C", "D" y permisos para conducir vehículos en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Aviso por el que se dan a conocer a los concesionarios operadores y público en general, los nuevos formatos de licencia tarjetón tipos "B" y "C" para conducir vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, así como los formatos que serán utilizados para realizar diversos trámites de control vehicular correspondiente al mismo servicio. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Aviso por el que se da a conocer a los concesionarios, operadores y público en general el nuevo formato de licencia tarjetón tipo "B" para conducir vehículos del servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 05 de octubre del 2000.

Aviso de conclusión del programa para el otorgamiento de las 18 mil concesiones destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros individual sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de noviembre del 2000

Aviso por el que se da cumplimiento al artículo tercero del diverso por el que se dan a conocer al público en general los nuevos formatos de licencias tipos "A", "B", "C", "D" y permisos para conducir vehículos en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de noviembre del 2000.

Aviso por el que se elimina como requisito documental el certificado de no adeudo de

TRANS COR
 FALTA DE OTORGAM

infracciones, previsto en el manual de operación de la revista vehicular 2000 y se prorroga dicho trámite hasta el 31 de marzo del 2001. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre del 2000.

Aviso por el que se realizan modificaciones a los manuales de operación de Revista Vehicular 2000 a los vehículos destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros, Carga y Taxi del Distrito Federal, así como el procedimiento que se deberá seguir. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de marzo del 2001.

Programa de trabajo 2001, Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de marzo del 2001.

Aviso a los concesionarios y prestadores del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, por el que se dan a conocer los formatos de las estructuras de costos de operación para la recepción de sus propuestas de modificación de las tarifas. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de abril del 2001.

Aviso por el que se dan a conocer los números de matrícula del Servicio de Transporte Público de Pasajeros y de Taxi que Aprobaron la Revista Vehicular del año 2000. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de abril del 2001.

Aviso por el que el Gobierno del Distrito Federal da a conocer el inicio del Programa de Sustitución de Microbuses anteriores al Modelo 1990 por Autobuses Nuevos. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de mayo del 2001.

Nota aclaratoria del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de mayo del 2001.

Nota aclaratoria o aviso modificatorio Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de septiembre del 2001.

Nota aclaratoria de Red de Transporte de Pasajeros (licitación pública internacional N° RTP/LPI/001/2001). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de octubre del 2001.

Aviso por el que se amplía el término para realizar el trámite de la revista vehicular 2001. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de diciembre del 2001.

Aviso por el que se cancela por causa de utilidad pública e interés general, en todas y cada una de sus partes, el desarrollo e implementación del "Programa Censo Documental" del servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo denominado Taxi, en el Distrito Federal, para conocimiento de los concesionarios de dicho servicio. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de diciembre del 2001.

Aviso por el que se da a conocer el incremento en el importe de las tarifas aplicables al servicio público de transporte de pasajeros en el distrito federal, en las modalidades del Sistema de Transporte Colectivo "Metro", del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y de la Red de Transporte de Pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de diciembre del 2001.

Aviso de la ampliación del término para la revista vehicular 2001 de los vehículos destinados al servicio de transporte público de Taxi en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de enero del 2002.

Aviso por el que se instituye y aplica la segunda fase del Programa de Reemplacamiento Vehicular en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de enero del 2002.

7.3 Bandos

Bando para dar a conocer la declaración de Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de septiembre del 2000.

7.4 Bases

Bases a las que se sujetarán los interesados en instalar anuncios en los vehículos de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 17 de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

octubre de 1994.

Bases para la revalidación de las autorizaciones otorgadas por el Departamento del Distrito Federal a los Centros de Verificación Vehicular, correspondientes al Programa de Verificación Vehicular Obligatoria 1994. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 18 de octubre de 1993.

Bases para instituir la presea "Ing. Juan Manuel Ramírez Caraza" del Sistema de Transporte Colectivo, organismo descentralizado del Gobierno del Distrito Federal.

Bases para instituir la presea "Ing. Juan Manuel Ramírez Caraza" del Sistema de Transporte Colectivo, organismo descentralizado del Gobierno del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de agosto del 2001.

Programa de verificación obligatoria del primer semestre del año 2001. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de agosto del 2001.

7.5 Circulares

Circular en la que el C. Venustiano Carranza, como gobernador del Estado de Coahuila invita a los gobernadores de los demás Estados a sostener el gobierno de la legalidad. El Constitucionalista. Hermosillo Sonora del 6 de diciembre de 1913.

Circular en la que se reitera a los permisionarios del servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros, la obligación de reservar un asiento por cada diez lugares existentes en su unidad, para que en su caso sean utilizados por minusválidos. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

Circular No. STV/DGST/001. Implantación de un Programa complementario al Proceso de Revista Vehicular 1995 y Reemplacamiento Obligatorio de los Vehículos Destinados a la Prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de diciembre de 1995.

7.6 Concursos

Fallo de la licitación pública internacional para la concesión (BOT) del proyecto, construcción, equipamiento, operación y explotación comercial de una línea de servicio público de transporte urbano de pasajeros en tren eléctrico, preferentemente elevado, que comunicará el municipio de Tlalnepanitla, en el Estado de México, con la Delegación Cuahitémoc, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 14 de febrero de 1994.

Fallo de licitación para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de septiembre de 1996.

Secretaría de Transportes y Vialidad. Fallo de licitación nacional STV-2CPN-001/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de junio de 1997.

Fallos del Concurso público nacional STV-CPN-004/97, STV-CPN-005/97 y STV-CPN-006/97. Para el otorgamiento de concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de agosto de 1997.

Fallo del concurso público nacional STV-CPN-010/97 para el otorgamiento de una concesión para prestar el servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de octubre de 1997.

Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-001/98 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de agosto de 1998.

FALLO DE LICITACIÓN

Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-003/98 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de agosto de 1998.

Fallo definitivo del Concurso Público Nacional STV-CPN-002/98 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio público de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de septiembre de 1998.

Estudio que contiene el balance entre la oferta y la demanda del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo para el otorgamiento de concesiones en 17 rutas. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de junio de 1999.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio de 1999.

Estudio técnico justificatorio para el otorgamiento de concesiones en 17 rutas de servicio de transporte público de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de Junio de 1999.

Estudio que contiene el balance entre la oferta y la demanda del servicio de transporte de pasajeros en autobús con itinerario fijo en 6 rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de octubre de 1999.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en seis rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de noviembre de 1999.

Estudio técnico justificatorio para el otorgamiento de concesiones en seis rutas de servicio de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de noviembre de 1999.

Estudio que contiene el balance entre la

oferta y la demanda del servicio de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo para el otorgamiento de concesiones en 51 rutas. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de noviembre de 1999.

Estudio técnico justificatorio para el otorgamiento de concesiones en 20 rutas de servicio de transporte público de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero del 2000.

Estudio técnico justificatorio para el otorgamiento de una concesión de servicio de transporte público de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de agosto del 2000.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en la ruta Puente Negro - El Rodeo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de agosto del 2000.

Fallo definitivo del concurso público nacional STV-CPN-007/2000 para el otorgamiento de una concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 21 de noviembre del 2000.

7.7 Convenios

Convenio celebrado entre el Instituto Mexicano del Seguro Social y las Agrupaciones de Conductores de Automóviles de Alquiler para el Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal, para incorporar al régimen Obligatorio del Seguro Social, a los taxistas miembros de dichas agrupaciones. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de Junio de 1987.

Convenio por el que se crea la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.

Convenio modificatorio al Convenio de Coordinación que crea la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

marzo de 1998.

Acta Entrega – Recepción de la Presidencia de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.

Convenio de coordinación para la reactivación y adecuación del comité metropolitano para normar, supervisar y vigilar la concesión de un servicio público de transporte urbano de pasajeros a través de un sistema de tren eléctrico preferentemente elevado entre el Distrito Federal y el Estado de México. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de mayo de 1999.

7.8 Convocatorias

Convocatoria para el establecimiento de nuevas líneas de camiones. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de julio de 1937.

Autobuses Constituyentes Puerto Aéreo, Peralvillo Cozumel, Sta. María Colonias, Colonias Urbanas S.A. de C.V. Grupo 14. Convocatoria. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de julio de 1979.

Convocatoria para la Revista Reglamentaria de Automóviles de Alquiler, correspondiente al año de 1987. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 13 de julio de 1987.

Autotransportes Urbanos de Pasajeros Convocatoria. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 25 de enero de 1988.

Sistema de Transporte Colectivo, Convocatorias (son tres). Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de febrero de 1988.

Sistema de Transporte Colectivo. Convocatorias STC GO 009/88, STC GO 010/88 y STC GO 011/88. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 29 de febrero de 1988.

Fe de Erratas a la Convocatoria expedida por el Sistema de Transporte Colectivo,

publicado en la Gaceta Oficial del 15 de febrero de 1988. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 7 de marzo de 1988.

Sistema de Transporte Colectivo. Convocatorias STC GO 021/88 y STC GO 022/88. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 18 de abril de 1988.

Sistema de Transporte Colectivo. Convocatoria. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 9 de mayo de 1988.

Sistema de Transporte Colectivo. Convocatoria. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 30 de mayo de 1988.

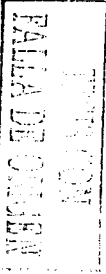
Convocatoria No. A-I-01-91 Licitación Pública Internacional, Relativa a las obras del Metro Línea "A" Pantitlán – La Paz. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 11 de marzo de 1991.

Convocatoria N° OC-02-91, relativa a las obras para la Reordenación del Paradero de la Estación del Metro Chapultepec, en un área aproximada de 11,695 m2, incluye: preliminares; confinamiento; terracerías y pavimentos; guarniciones y banquetas; cimentaciones; estructuras; obras hidráulicas; instalaciones hidráulicas y sanitarias; sistema contra incendio; instalaciones eléctricas y alumbrado, y sistema de tierras. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 23 de diciembre de 1991.

Convocatoria No. OC-20-93, relativa a trincheras de canalizaciones eléctricas para la Línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo "Metro". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 8 de noviembre de 1993.

Convocatoria No. OC-18-93, relativa a la construcción del paradero "Constitución de 1917", así como de tres módulos, correspondientes a la Línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo "Metro". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 29 de noviembre de 1993.

Convocatoria revista reglamentaria de vehículos destinados al transporte público de



pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio de 1995.

Convocatoria revista reglamentaria de vehículos destinados al transporte de carga general, mercantil de pasajeros y mercantil de carga. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio de 1995.

Convocatoria para el Concurso Público Nacional para obtener la concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo, en 25 rutas en la zona sur del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de abril de 1996.

Convocatoria STV-CPN-004/97,
Convocatoria STV-CPN-005/97,
Convocatoria STV-CPN-006/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de mayo de 1997.

Convocatorias STV-CPN-007/97, STV-CPN-008/97 y STV-CPN-009/97. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de junio de 1997.

Convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en la modalidad de Bicitaxis, a que se refiere la declaratoria de necesidades de la Delegación Iztapalapa, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de junio de 1997. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de julio de 1997.

Convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en la modalidad de Bicitaxis, a que se refiere la declaratoria de necesidades de la Delegación Iztapalapa, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de junio de 1997. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de julio de 1997.

Secretaría de Transportes y Vialidad Convocatoria STV-CPN-001/98. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.

Secretaría de Transportes y Vialidad Convocatoria STV-CPN-002/98. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.

Secretaría de Transportes y Vialidad

Convocatoria STV-CPN-003/98. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de marzo de 1998.

Convocatoria, revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1998.

Convocatorias STV-CPN-001/99 y STV-CPN-002/99. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de enero de 1999.

Convocatoria a la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

Convocatoria a la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de carga particular, carga especializada y transporte de pasajeros especializados. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

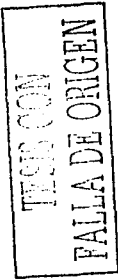
Convocatoria para participar en los concursos públicos nacionales para obtener en concesión, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas que se indican. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1° de julio de 1999.

Licitación pública nacional. (Estudio: sustitución de minibuses por autobuses). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de agosto de 1999.

Convocatoria para participar en los concursos públicos nacionales para obtener en concesión la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas que se indican. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de noviembre de 1999.

Convocatoria para el registro de peritos en materia de servicio público de transporte en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2000.

Convocatoria para participar en el concurso público nacional para obtener en concesión, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en la ruta que se indica. Gaceta



Oficial del Distrito Federal del 14 de septiembre del 2000.

Convocatoria para la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Convocatoria para la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Convocatoria para la revista reglamentaria anual para los vehículos destinados al servicio de transporte público de Taxi en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Modificación a la convocatoria para la revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de noviembre del 2000.

Servicios de Transportes Eléctricos del D. F. (Programa anual de obra pública). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de abril del 2001.

Convocatoria al Programa Censo Documental 2001 (Instituto del Taxi). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de agosto del 2001.

Convocatoria para la revista vehicular 2001 de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de octubre del 2001.

Convocatoria: 031 Dirección General de Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.

Convocatoria: 014 Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.

Convocatoria licitación pública internacional N° RTP/LPI/001/2001 Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.

Convocatoria para la revista vehicular 2001 para los vehículos destinados al servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de octubre del 2001.

Convocatoria múltiple RTP/PLN/022/2001 y RTP/LPN/023/2001 Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de octubre del 2001.

Convocatoria 027 (nota aclaratoria) Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de enero del 2002.

7.9 Comisiones

Se crea la Comisión Técnica Ejecutiva del Metro (Acuerdo N° 823). Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1977.

7. 10 Declaratorias

Se declara de utilidad pública la construcción de la estación Emiliano Zapata de la Línea 3 Sur del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo" con todos los elementos en el Considerando IV de este decreto. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de julio de 1979.

Se declara que existe la necesidad de aumentar el número de permisos para la prestación de servicio público urbano de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1981.

Se declara que existe la necesidad de aumentar el número de permisos para la prestación del Servicio Público Urbano de Pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de junio de 1982.

Declaratoria Pública que expresa la no necesidad de expedir nuevos permisos y concesiones para explotar el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de



alquiler con y sin itinerario fijo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

Declaratoria en la que se establece la conveniencia de autorizar el otorgamiento de 27,500 nuevos permisos para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en Automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de noviembre de 1985.

Declaratoria de necesidad para regularizar el padrón vehicular del servicio público de transporte de carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de febrero de 1997.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal (grupo 13). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de mayo de 1997.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal (grupo 14). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de mayo de 1997.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diversas rutas del Distrito Federal (grupos 15 y 16). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de mayo de 1997.

Declaratorias de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diez rutas del Distrito Federal (grupos 17, 18 y 19). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de junio de 1997.

Fe de erratas a la Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en diez rutas del Distrito Federal, (Grupos 17, 18 y 19). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de junio de 1997.

Declaratorias de necesidad para la prestación del servicio público de transporte

de pasajeros individual sin itinerario fijo con zona delimitada en Bicitaxis. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de junio de 1997.

Declaratoria de necesidades que se expide para el otorgamiento de 18 mil concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual sin itinerario fijo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de agosto de 1998.

7.11 Decretos

Decreto que modifica el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Sanciones por transportar personas u objetos en bicicleta. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de agosto de 1937.

Decreto que modifica el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1937.

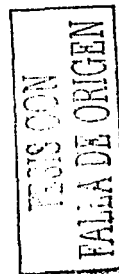
Decreto por el que se crea el Servicio de Transportación Terrestre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1976.

Decreto que declara de utilidad pública la construcción del edificio de la Estación la Raza de la prolongación de la línea número tres del "Sistema de Transporte Colectivo". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de marzo de 1979.

Decreto por el que se desincorpora del dominio público del Departamento del Distrito Federal y se autoriza a éste para permutar los predios que se señalan, para la construcción de la terminal de la línea tres del metro. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de abril de 1979.

Decreto por el que se desincorpora del dominio público el inmueble con clasificación catastral 6-154-06 con superficie de 3.292.05 m². y se autoriza al Sistema de Transporte Colectivo, para que lo enajene a título oneroso y fuera de subasta pública. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de julio de 1981.

Decreto que reforma y adiciona la Ley



Orgánica del Departamento del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de enero de 1984.

Fe de erratas al decreto por el que se modifica el artículo quinto y se adiciona un artículo quinto bis al diverso por el que se crea un organismo público descentralizado denominado Autotransportes urbanos de pasajeros Ruta 100, publicado en la Gaceta Oficial el 1º de Noviembre de 1984. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 01 de diciembre de 1984.

Decreto por el que se destinan al Departamento del Distrito Federal, para su regulación, control, vigilancia y organización del tránsito y de los servicios públicos de transporte, diversos tramos de carretera de la Zona del Ajusco. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de abril de 1987.

Declaratoria de necesidad para la expedición de 140 concesiones a igual número de organizaciones del servicio de transporte de pasajeros metropolitano en la modalidad de colectivo, que opera entre el Estado de México y el Distrito Federal, así como 2,500 concesiones para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en la modalidad de individual y 1000 concesiones para el servicio público de pasajeros colectivo en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de abril de 1997.

Decreto de reformas y adiciones de diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de junio de 1997.

Decreto por el que se reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1º de diciembre de 1997.

Decreto que adiciona el Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de diciembre de 1997.

Decreto que reforma el reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de diciembre de 1997.

Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos; de la Ley de Expropiación y de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de enero de 1998.

Decreto que reforma el reglamento interior de la administración pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de enero de 1998.

Decreto que reforma el reglamento interior de la administración pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de marzo de 1998.

Decreto que reforma el reglamento para el servicio de transportes de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de marzo de 1998.

Decreto que reforma el reglamento interior de la administración pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1º de junio de 1998.

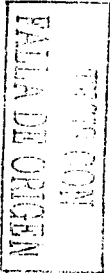
Decreto que reforma el reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de junio de 1998.

Aclaración al Decreto que reforma el reglamento interior de la administración pública del Distrito Federal publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1º de junio de 1998 No. 129. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 8 de junio de 1998.

Decreto que adiciona el reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de diciembre de 1998.

Decreto que reforma el reglamento de tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de diciembre de 1998.

Decreto de reformas y adiciones a diversos artículos de la ley de transporte del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal



del 24 de diciembre de 1998.

Decreto que reforma, adiciona, deroga y modifica disposiciones de la Ley del Transporte del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

Decreto que reforma el artículo 35 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de mayo de 1999.

Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 7 de enero del 2000.

Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 14 de enero del 2000.

Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

Decreto por el que se declaran como patrimonio del Distrito Federal los bienes muebles e inmuebles que a la fecha administra el consejo de incautación del organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2000.

Decreto que reforma al reglamento interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de marzo del 2000.

Decreto que reforma el reglamento interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de noviembre del 2000.

Decreto que reforma el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de noviembre del 2000.

Decreto por el que se establecen por tiempo determinado diversas disposiciones en

materia de vialidad del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de diciembre del 2000.

Decreto por el que se establece por tiempo determinado la prórroga de las licencias para conducir que se indica. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 9 de enero del 2001.

Decreto que Reforma, Deroga y Adiciona el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 31 de enero del 2001.

Decreto por el que se establece por tiempo determinado diversas disposiciones respecto a los trámites de licencias y control vehicular en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de febrero del 2001.

Decreto que reforma diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de junio del 2001.

Decreto que adiciona diversas disposiciones al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de julio del 2001.

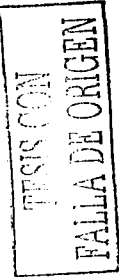
Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 16 de agosto del 2001.

Decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de septiembre del 2001.

Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de septiembre del 2001.

Decreto de reformas a la fracción XII del artículo 97 de la Ley de Transportes del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 21 de noviembre del 2001.

Decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones del Reglamento de



Tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 5 de diciembre del 2001.

Fe de erratas al decreto que reforma deroga y adiciona diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal Publicado el 5 de diciembre del 2001. Gaceta Oficial del Gobierno del Distrito Federal del 6 de Diciembre del 2001.

Fe de erratas al decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones del reglamento de tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de diciembre del 2001.

Aclaración al decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones del reglamento de tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de diciembre del 2001.

7.12 Edictos

Edicto al Sr. Guillermo García Cuenca, para que en un plazo no mayor a cinco días entregue las placas y la documentación que ampara dicha concesión. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 20 de junio de 1991.

Edicto relativo al trámite de sustitución de derechos de la autorización que amparan las placas número 077750 del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en esta Ciudad. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 30 de septiembre de 1991.

Edicto relativo al trámite de sustitución de derechos de la autorización que amparan las placas número 077750 del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en esta Ciudad. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 7 de octubre de 1991.

Edicto relativo al trámite de sustitución de derechos de la autorización que amparan las placas número 077750 del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en esta Ciudad. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 14 de octubre de 1991.

7.13 Estatutos

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 5 de julio de 1993.

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 27 de octubre de 1997.

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de enero de 1998.

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. (Versión actualizada). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de abril de 1998.

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 15 de junio de 1998.

Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de mayo de 1999.

7.14 Leyes

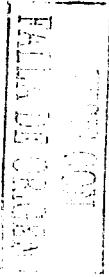
Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1998.

Ley Ambiental del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de enero del 2000.

7.15 Líneamientos

Lineamientos que determinan los colores, emblemas y aditamentos que deberán utilizar los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, sin itinerario fijo (servicio regular), en el D. F. Diario Oficial de la Federación del 22 de mayo de 1986.

Fe de erratas a los Lineamientos que determinan los colores, emblemas y aditamentos que deberán utilizar los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte de Pasajeros sin itinerario fijo (servicio regular) en el Distrito Federal, publicados en la Gaceta Oficial el 1° de junio de 1986. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de julio de 1986.



Especificaciones de Diseño, Antropometría, Ergonomía, Seguridad, Confort y Adecuación al Medio Ambiente para los Autobuses concesionados de los Servicios "LOCAL" y "METROPOLITANO" a operar en la Ciudad de México y su Área Metropolitana. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de marzo de 1993.

Adecuaciones y modificaciones a las "Especificaciones de Diseño, Antropometría, Ergonomía, Seguridad, Confort y Adecuaciones al Medio Ambiente para los autobuses Concesionados de los Servicios Local y Metropolitano a operar en la Ciudad de México y su Área Metropolitana", publicadas en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal el día 22 de marzo de 1993, número 199, Tomo II, de la Sexta Época. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de agosto de 1993.

Aplicación de reflejantes auxiliares fijos en vehículos utilitarios para el transporte de pasajeros, de carga y vehículos especiales que operen en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 14 de marzo de 1994.

Caseta para Despachadores de Sistemas Colectivos de Transporte de Pasajeros. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 11 de abril de 1994.

Requisito a cumplir por los dispositivos de seguridad destinados a proteger la integridad física de los operadores de vehículos de transporte público de pasajeros que operan en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de agosto de 1994.

Modelos para la selección de unidades vehiculares. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 26 de diciembre de 1994.

7.16 Manuales

Manual de Operación de la Comisión Mixta Consultiva de Transporte del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de julio de 1983.

Manual Operativo de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 13 de junio de 1988.

Manual de Revista para el año 1992. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 9 de diciembre de 1991.

Coordinación General de Transporte. Manual de dispositivos de seguridad para vehículos que circulan en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de mayo de 1992.

Manual de lineamientos técnicos, dispositivos de seguridad, aspectos de confort y adecuación al medio ambiente que deben de cumplir los vehículos tipo autobús, que prestan el servicio de transporte público o concesionado de pasajeros, en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1 de febrero de 1993.

Manual de operación para el programa de revista vehicular 1993. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 24 de mayo de 1993.

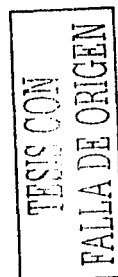
Manual de organización del Sistema de Transporte Colectivo "METRO". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1993.

Manual de Organización del Servicio de Transportes Eléctricos "STE". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1993.

Manual de Organización de Autotransportes Urbanos de Pasajeros "RUTA 100". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de diciembre de 1993.

Manual de operación de revista. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de mayo de 1994.

Manual de operación de inspectores. Gaceta



Oficial del Departamento del Distrito Federal del 16 de mayo de 1994.

Manual de aspectos técnicos, de confort y de seguridad, para el diseño y fabricación de minibuses en la Ciudad de México. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 8 de agosto de 1994.

Manual de operación para la revista vehicular 1995. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de Junio de 1995.

Revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de septiembre de 1997.

Manual de operación para la revista vehicular 1997 del servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 3 de septiembre de 1997.

Revista reglamentaria de vehículos destinados al servicio de transporte de carga particular, transporte de carga especializado y transporte de pasajeros especializado. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de septiembre de 1997.

Manual de operación para la revista Vehicular 1997, del servicio de transporte de carga particular, transporte de carga especializado y transporte de pasajeros especializado. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 22 de septiembre de 1997.

Manual de operación. (Revista 1998). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1998.

Manual de operación a la revista de vehicular 1999 de servicio público de transporte de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

Manual de operación a la revista vehicular 1999 de servicio de transporte de carga particular, carga especializada y transporte de pasajeros especializado. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de mayo de 1999.

Manual de sustitución de microbuses por autobuses. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

Manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

Índice del manual de lineamientos técnicos, para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de febrero del 2000.

Manual para la aplicación del programa para contingencias ambientales atmosféricas en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 25 de julio del 2000.

Manual de operación de revista vehicular 2000 a los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Manual de operación para la revista vehicular 2000 del servicio de transporte público de taxi en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Manual operativo de inspectores de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 5 de octubre del 2000.

Manual de operación de revista vehicular 2001 para los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del 2 de octubre del 2001.

Manual administrativo de la Secretaría de Transporte y Vialidad. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 4 de septiembre de 2001.

7.17 Miscelánea Informativa de la Gaceta del Distrito Federal

Regularización de la titularidad de los permisos para el servicio público de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 31 de mayo de 1972.

Funciones y Atribuciones de la Dirección de Ingeniería de Tránsito y Transportes, y de la Comisión Coordinadora. Gaceta Oficial del

Departamento del Distrito Federal del 31 de mayo de 1972.

Facilidades para la regularización de la titularidad de autos de alquiler. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 30 de junio de 1972.

Actividades de la Dirección de Ingeniería de Tránsito en el mes de agosto. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de octubre de 1972.

250 Vehículos de Alquiler en malas condiciones se sustituirán con "Minitaxis". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de noviembre de 1972.

Se generan diariamente doce millones de Viaje - Persona en todos los medios de transporte en esta Entidad Federativa. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de noviembre de 1972.

Datos del Ferrocarril Metropolitano. (Metro). Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de noviembre de 1972.

El Comité para la Prevención y Control de la Contaminación en el Distrito Federal funciona eficazmente. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1972.

Datos de los Autobuses Urbanos de 2ª clase. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1972.

Las Delegaciones tendrán a su cargo los estudios para el mejoramiento del tránsito en sus jurisdicciones. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de diciembre de 1972.

Datos Estadísticos sobre Servicios de Transportes Eléctricos, Taxis y "Ruleteros". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de diciembre de 1972.

Características del Servicio de Taxímetros. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de diciembre de 1972.

Problemas de Tránsito y Transportes en la Ciudad de México. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de

abril de 1973.

Problemas de Tránsito y Transportes en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1 de mayo de 1973.

La Revista de Autos de Alquiler se prorroga hasta el 31 de éste. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de agosto de 1973.

Reducir el índice de accidentes de tránsito es el principal propósito de la Dirección de Ingeniería de Tránsito y Transportes del Departamento del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de agosto de 1973.

Las nuevas tarifas para vehículos de alquiler cubren aspectos técnicos de la transportación y la mejoría de los trabajadores. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de enero de 1974.

Habrá mayor cantidad de taxis en servicio diariamente. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1974.

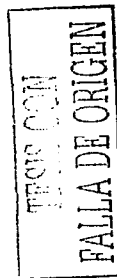
Normas para los usuarios del "Metro". Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de diciembre de 1974.

Organización, funcionamiento y actividades de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de julio de 1975.

Directorio de Funcionarios de la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1975.

Se autoriza a los concesionarios de Transporte Público de Pasajeros en Autobuses el uso de nuevas unidades. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 22 de diciembre de 1975.

Directorio y organigrama de la Dirección General de Policía y Tránsito. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1° de junio de 1977.



Se revoca la autorización concedida al Organismo Sistema de Transporte Colectivo para usar la superficie y el subsuelo descrito en el Considerando III, debiendo entregarlos al Departamento del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de julio de 1981.

Solicitud de expropiación de una superficie de 5,760 m2, pertenecientes al ejido de San Pedro Tláhuac, Municipio de Tláhuac, Distrito Federal., para obras de la Vía Férrea del Sur. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de enero de 1985.

Interpretación administrativa de la Secretaría de Transportes y Vialidad. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de febrero de 1999.

Formatos y documentos relacionados con el transporte público de pasajeros y de carga y tránsito vehicular, así como permisos de publicidad en el transporte, de acuerdo a lo establecido en el artículo quinto transitorio de la Ley de Transporte del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 10 de junio de 1999.

Nota Aclaratoria (STC). Gaceta Oficial del Distrito Federal del 20 de junio del 2000.

7.18 Notificaciones

Notificación a concesionarios y permisionarios interesados en reanudar la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros de Carga. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 8 de julio de 1991.

7.19 Planes

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 31 de agosto de 1972.

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de octubre de 1972.

Plan oficial de reorganización del transporte. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de junio de 1973.

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de octubre de 1973.

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de noviembre de 1973.

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1973.

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de diciembre de 1973.

Plan nacional de seguridad vial. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de diciembre de 1973.

Plan para el desarrollo y mejoramiento del servicio de transporte concesionado de pasajeros y de carga en el Distrito Federal. Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano. México, 139 páginas, mimeo.

Plan de emergencia en apoyo al transporte público de pasajeros del Distrito Federal. Tomo I, Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, México, 1993, mimeo.

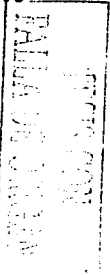
7.20 Programas

Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal. Departamento del Distrito Federal, México, 1984, 32 páginas.

Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal. Departamento del Distrito Federal, México, 1984, 29 páginas.

Programa de Integral de Transporte y Vialidad 1989-2010. Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, México, 218 páginas.

Programa integral de transporte y vialidad 1995-2000. Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 147 páginas.



Programa para el desarrollo del Distrito Federal 1995 – 2000. Diario Oficial de la Federación del 1° de noviembre de 1995.

Departamento del Distrito Federal Gobierno del Estado de México Secretaría de Ecología. Acuerdo que modifica el programa de verificación vehicular obligatoria para el segundo periodo de 1996. Diario Oficial de la Federación del 12 de agosto de 1996.

Programa de reemplazamiento obligatorio para vehículos destinados al transporte público de pasajeros. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de junio de 1995.

Programa de verificación obligatoria para el segundo semestre de 1997. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 1° de julio de 1997.

Programa de verificación vehicular obligatoria para el segundo semestre de 1998. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 17 de agosto de 1998.

Programa de verificación vehicular obligatoria para el año 2000. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 13 de enero del 2000.

Sistema de Transporte Colectivo Programa de Trabajo 2001. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de marzo del 2001.

Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Programa Anual de Obra Pública. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 19 de abril del 2001.

Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Programa Anual de Obra Pública 2001. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 26 de abril del 2001.

7.21 Reglamentos

Reglamento que fija las condiciones generales de trabajo en el Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de abril de 1975.

Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Gaceta Oficial

del Departamento del Distrito Federal del 1° de mayo de 1978.

Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de junio de 1978.

Fe de erratas al reglamento de tránsito del Distrito Federal publicado en la Gaceta Oficial el 14 de septiembre de 1989. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 23 de octubre de 1989.

Reglamento de tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 2 de diciembre de 1997.

Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 11 de agosto de 1999.

Reglamento para el servicio público de taxis en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.

Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 23 de agosto de 1999.

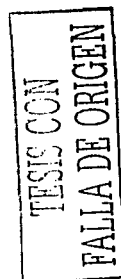
Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 30 de noviembre de 1999.

Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 28 de diciembre del 2000.

7.22 Tarifas

Se establece la renovación de tarifas para costo de transporte de pasajeros en Taxis de Sitio ubicados en terminales de autobuses foráneos. (Acuerdo n° 126). Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1979.

Se establece la renovación de tarifas para costo del transporte de pasajeros en taxis de servicios colectivos especiales. (Acuerdo n° 127). Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de noviembre de 1979.



Renovación de tarifas para costos de transporte urbano de pasajeros en taxis de sitio ubicados en terminales de autobuses foráneos. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de junio de 1980.

Modificación de tarifas para costos del transporte urbano de pasajeros en taxis de servicios colectivos de ruta. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 1º de junio de 1980.

Nueva tarifa a los usuarios de Servicios de Transportes Eléctricos. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1997.

Nueva tarifa a los usuarios de Sistema de Transporte Colectivo "Metro". Gaceta Oficial del Distrito Federal del 29 de diciembre de 1997.

8 Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal

Comparecencia del C. Licenciado Ignacio Vázquez Torres Coordinador General del Transporte del Departamento del Distrito Federal. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Año II Segundo Periodo Ordinario de Sesiones. Núm. 13. México, D.F., 25 de mayo de 1993.

Comparecencia del Ciudadano Licenciado Antonio Gazol Sánchez, Coordinador General del Transporte en el Distrito Federal. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Año III Segundo Periodo Ordinario de Sesiones. Núm. 26. México, D.F. 12 de julio de 1994.

Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, Licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar. Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Primer Periodo de Sesiones Ordinarias Primer Año de Ejercicio, Año I. Núm. 8. México, D.F., 3 de octubre de 1997.

Protesta del Ciudadano Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, como Jefe de Gobierno del Distrito Federal (constancia de mayoría y validez de la elección de Jefe de Gobierno del Distrito Federal expedida por

el Instituto Federal Electoral). Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Sesión Solemne, Primer periodo de sesiones ordinarias, Primer año de ejercicio, Año I, Núm. 30, 5 de diciembre de 1997.

Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, Licenciado Jorge Martínez y Almaraz. Diario de los Debates de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Primer Periodo de Sesiones del Segundo Año de Ejercicio. Año 2. Núm. 6. México, D.F., 29 de septiembre de 1998.

Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. Ingeniero Joel Ortega Cuevas. Primer Periodo de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio. Año 3. Núm.10. México D.F., 6 de octubre de 1999.

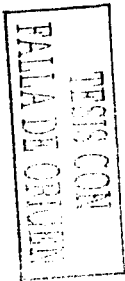
II Informe de labores. Comparecencia del C. Secretario de Transportes y Vialidad Ing. Joel Ortega Cuevas, ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. I Legislatura. 6 de octubre de 1999.

III Informe de labores del C. Secretario de Transportes y Vialidad, Maestro Francisco José Díaz Casillas, ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. II Legislatura. octubre del 2000.

III Informe de labores del C. Secretario de Transportes y Vialidad, Maestro Francisco José Díaz Casillas, ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. II Legislatura. 19 de octubre del 2000. Mensaje

Comparecencia (19 de Octubre de 2000) del C. Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. Maestro Francisco José Díaz Casillas ante la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura. Versión Estenográfica.

Comentarios sobre el problema de la Ruta 100, a cargo del Representante Leopoldo Ensastiga Santiago, del Partido de la Revolución Democrática. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm. 11. 16 de octubre de 1995.



Comentarios de la representante Ma. Dolores Padierna Luna, del Partido de la Revolución Democrática, en relación a la privatización del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm. 13. 23 de octubre de 1995.

Comentarios sobre el Problema relacionado con la Ruta 100. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Segundo Periodo Ordinario de Sesiones Año II. Núm.6. 29 de marzo de 1996.

Comentarios del Partido de la Revolución Democrática, sobre el caso de Ruta - 100. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Segundo Periodo de Sesiones Año II. Núm. 7. 8 de abril de 1996.

Propuesta del Representante José Luis Luege Tamargo, del Partido Acción Nacional, en materia de Transporte. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año III. Núm. 3. 23 de septiembre de 1996.

Intervención del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con relación a la auditoria practicada al organismo denominado "Ruta 100". Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año III. Núm. 5. 30 de septiembre de 1996.

Propuesta del Partido Acción Nacional, en materia de Transporte Urbano en el Distrito Federal. Diario de los Debates de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura. Primer Periodo Ordinario de Sesiones Año III. Núm. 8. 9 de octubre de 1996.

9. Censos de Población

Departamento de la Estadística Nacional. *Resumen del Censo General de Habitantes.*

30 de noviembre de 1921. México 1928. 203 páginas.

Secretaría de la Economía Nacional, Dirección General de Estadística. *Quinto Censo de Población.* 15 de mayo de 1930. México 1930. 269 páginas.

Secretaría de la Economía Nacional, Dirección General de Estadística. *Censo de Población 1940. Resumen General.* México 1943. 75 páginas.

Secretaría de Economía, Dirección General de Estadística. Integración Territorial de los Estados Unidos Mexicanos. *Séptimo Censo General de Población 1950.* México 1952. 734 páginas.

Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. *VIII Censo General de Población 1960.* 8 de junio de 1960. Resumen General. México, D.F. 1962. 652 páginas.

Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. *IX Censo General de Población.* 1970. 28 de enero de 1970. Resumen General Abreviado. México, D.F. 1972. 327 páginas.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *X Censo General de Población y Vivienda, 1980.* Resumen General Abreviado. México 1984. 394 páginas.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990.* Resumen General. 770 páginas.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.* Tabulados de la Muestra Censal, Cuestionario Ampliado. 346 páginas.

10. Censos de Transporte

Secretaría de Economía, Dirección General de Estadística. *Padrón de Transportes 1944.* Resumen General, 210 páginas.

Secretaría de Economía, Dirección General de Estadística. *Tercer Censo de Transportes*



1950. Resumen General. México, 1957, 300 páginas.

Censos Económicos (Industrial, Comercial y de Transportes y Comunicaciones). Por el Sr. Ing. Rolfo Ortega Mata, Jefe del Departamento Técnico de la Dirección General de Estadística. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. Tomo LXXXVI. México, Núm 1-3 (8 de abril de 1958). pp. 151 a la 167.

Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. *Cuarto Censo de Transportes 1955*. Resumen General, México, 1959, 71 páginas.

Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. *V Censo de Transportes 1961*. Datos de 1960. Resumen General, México, D.F., 1965, 440 páginas.

Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. *VI Censo de Transportes 1966*. Datos de 1965, México, D.F., 1969, 176 páginas.

Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. *VII Censo de Transportes 1971*. Datos de 1970, México, D.F., 1974, 453 páginas.

Secretaría de Programación y Presupuesto, Coordinación General del Sistema Nacional de Información, Dirección General de Estadística. *VIII Censo de Transportes y Comunicaciones 1976*. Datos de 1975, México, 1975, 470 páginas.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *IX Censo de Transportes y Comunicaciones 1981*. Datos de 1980. Resumen General, 229 páginas.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *X Censo de Transportes y Comunicaciones*. Datos Referentes a 1985.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XI Censo de Transportes y Comunicaciones*. Censos Económicos 1989. 368 páginas.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XII Censo de Transportes y*

Comunicaciones. Censos Económicos 1994. 282 páginas.

Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. *XIII Censo de Transportes y Comunicaciones*. Censos Económicos 1999, Tomo I Transportes.

11. Libros

Administración y Sustentabilidad. Varios autores. Ed. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, México, 2001.

Aguilar Camín, Héctor y Lorenzo Meyer. *A la sombra de la revolución mexicana*. Ed. Cal y Arena, México, 1993.

Álvarez de la Borda, Joel, Javier Lazarín Guillén y David Luvín Guzmán Pérez. *Cien años de transporte eléctrico en la ciudad de México*. Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, México.

Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal. 1981. Departamento del Distrito Federal. Secretaría de Obras y Servicios. Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. México, D.F. junio de 1982. pp. 1-48

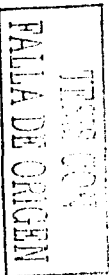
Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de Transporte, México, 1988, 80 páginas.

Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de Transporte, México, 1989, 84 páginas.

Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de Transporte, México, 1990, 110 páginas.

Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de Transporte, México, 1991, 125 páginas.

Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de



Transporte, México, 1992, 128 páginas.

Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 1993-94, 106 páginas.

Anuario de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 1998-1999, 72 páginas.

Apuntes para la historia del Autotransporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Autotransporte Federal, México, 23 páginas.

Archivo Histórico del Distrito Federal. Guía general. Gobierno del Distrito Federal, México, 2000, 481 páginas.

Archivo Mexicano, Colección de leyes, decretos, circulares y otros documentos, Tomo I, Imprenta de Vicente G. Torres, México, 1856.

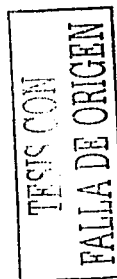
Arillaga, Basilo José. *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana.* De diciembre de 1857 a diciembre de 1858. Imprenta de A. Boix, México, 1864.

Arillaga, Basilo José. *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana.* De enero a diciembre de 1859. Imprenta de A. Boix, México, 1865.

- *Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la Capital de México.* México, 1837, Impreso por Ignacio Cumplido, 112 páginas.
- *Junta de representantes. 21 de enero de 1858. Lista de individuos que deben formarla, para nombrar jefe del Estado, de conformidad con el Plan de Tacubaya. Y Bando del Gobierno del Distrito de 23 de enero de 1858.* Diciembre de 1857-diciembre de 1858, pp. 8-9 y 12.
- *Decreto de la Secretaría de*

Gobernación. Prefaturas que pertenecerán al Distrito de México. 16 de julio de 1858. Diciembre de 1857-diciembre de 1858.

- *Secretaría de Gobernación. Ley Orgánica de la Municipalidad de México y de sus fondos.* 12 de febrero de 1859. Enero-diciembre de 1859, pp. 57-95.
- *Secretaría de Gobernación. Ley provisional para el gobierno económico de los Departamentos y Territorios.* 15 de junio de 1859. Enero-diciembre de 1859, pp. 248-302.
- *Decreto de la Secretaría de Gobernación. Consejo de Gobierno. Su organización.* 25 de enero de 1858. Reglamento expedido por la Secretaría de Gobernación del 7 de diciembre de 1858.
- *Decreto del general en jefe de la División de México de 1º de enero de 1859. Presidente provisional de la República. Nombramiento del Excmo. Sr. D. Miguel Miramón.* Arrillaga, José Basilo. Enero-diciembre de 1859, p. 6.
- *Decreto del general en jefe de la división de México de 2 de enero de 1859. Se nombra al Excmo. Sr. General D. Robles Pezuela para ejercer el poder público.* Enero-diciembre de 1859, p. 7.
- *Decreto del general en jefe del Ejército de 24 de enero de 1859. Plan de Tacubaya. Se reestablece en todo su vigor.* Enero-diciembre de 1859, p. 21.
- *Secretaría de Gobernación. 27 de enero de 1859. Presidente de la República. Modo de cubrir su falta en los diversos casos que se expresan.* Enero-diciembre de 1859, p. 35.
- *Secretaría de Gobernación. 29 de enero de 1859. Reforma del artículo 3º del decreto de 27 de este mes,*



sobre la manera de cubrir la falta de Presidente de la República. Enero-diciembre de 1859, p. 35.

- *Secretaría de Gobernación. 31 de enero de 1859. Presidente sustituto de la República. Nombramiento del Excmo. Sr. General J. Miguel Miramón.* Enero-diciembre de 1859, p. 36.
- *Secretaría de Gobernación. 12 de febrero de 1859. Ley Orgánica de la Municipalidad de México y de sus fondos.* Enero-diciembre de 1859, pp. 57-95.
- *Circular de la Secretaría de Relaciones de 15 de febrero de 1859. Ministros de Estado. Su Nombramiento, Relaciones Exteriores, Gobernación, Justicia, Negocios Eclesiásticos e Instrucción Pública, Fomento y Colonización e Industria, Hacienda y Crédito Público, Guerra y Marina.* Enero-diciembre de 1859, pp. 96-97.
- *Decreto de la Secretaría de Gobernación de 27 de abril de 1859. División Política Provisional del Territorio de Departamento de México.* Enero-diciembre de 1859, pp. 176-177.
- *Secretaría de Gobernación. 15 de junio de 1859. Ley Provisional para el gobierno económico de los Departamentos y Territorios.* Enero-diciembre de 1859, pp. 248-302.

Atlas General del Distrito Federal. Geográfico, Histórico, Comercial, Estadístico, Agrario. Formada por orden del Sr. Dr. José M. Pulg Casauranc, Jefe del Departamento del Distrito Federal, en la oficina del Catastro, en 1929, siendo Jefe de ella el Sr. F. Rodríguez del Campo. Tomo Primero. México - 1930. pp. 49-53.

Ayala Ruiz, Pedro. *De R-100 a Metrópoli 2000.* México. 159 páginas.

Ayala Ruiz, Pedro. *La operación profesional del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México.* México, 281 páginas.

Boletín de las Leyes del Imperio. *Policía de Seguridad Pública. División de la ciudad de México en nueve cuarteles. Su demarcación. Funcionarios y empleados. Sus atribuciones. Sus sueldos. Sus nombramientos. Su uniforme.* 26 de marzo de 1864. Tomo II, pp. 116-127.

Bonavia, Michael R. *Economía de los transportes.* México - Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica, Tercera edición 1956, 158 páginas.

Brachet, Viviane. *La población de los Estados Unidos Mexicanos (1824-1895).* UNAM, Colección científica, México, 1976, N° 35, 141 páginas.

Busto, Emiliano. *La Administración Pública de Méjico. Breve estudio comparativo entre el sistema de administración de Hacienda en Francia y el establecido en Méjico.* París, 1889, Imprenta Administrativa de Pablo Dupont. 292 páginas.

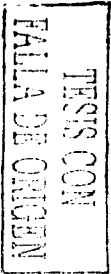
Camarena Luhrs, Margarita. *El transporte, ritmo de México.* UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales. Cuadernos de Investigación Social 14, México, 1985, 130 páginas.

Carrillo Prieto, Ignacio. *La ideología jurídica en la Constitución del Estado Mexicano 1812-1824,* UNAM., México, 1986. 216 páginas.

Casa del Lago, un siglo de historia. Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Difusión Cultural Casa del Lago, Dirección General de publicaciones y fomento editorial, Instituto de Ciencias Jurídicas de Egresados de la UNAM/Campus Aragón, A.C., Fideicomiso Paseo de la Reforma. México, 2001.

Castellanos Hernández, Eduardo. *Formas de gobierno y sistemas electorales en México (1812 - 1940).* Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, A. C. 1996. 458 páginas.

Castellanos Hernández, Eduardo. *Formas de gobierno y sistemas electorales en México (1940 - 1994).* Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, A. C. 1996. 452



páginas.

Castillo Velasco, José M. Del. *Colección de Leyes, Supremas Órdenes, Bandos, disposiciones de policía y reglamentos Municipales de administración del Distrito Federal*. Segunda edición. México 1874.

- *Coches de providencia. Reglamento que reforma en parte el anterior*. 2 de julio de 1872. pp. 109-115.
- *Secretaría del Ayuntamiento Constitucional de México. Reglamento de coches para su colocación en los teatros*. 30 de julio de 1868. pp. 115-116.

Cavo, Andrés. *Los tres siglos de Méjico, durante el gobierno español hasta la entrada del ejército trigarante*, Imprenta de J.R. Navarro, Méjico, 1852, 415 páginas.

Ceccarelli, P.; B. Gabrielli y R. Roíz. *Las incógnitas del tráfico urbano*. Editorial Gustavo Gili, S. A. Barcelona España, 1968, 382 páginas.

Chias Becerril, Luis. Compilador. *El transporte metropolitano hoy*. UNAM. Coordinación de Humanidades. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, México, 1995, 137 páginas.

Colegio de Ingenieros Mecánicos y Electricistas A.C. *XIX Congreso Nacional Bienal, CIME-2002*.

Corona del Rosal, Alfonso. *Mis memorias políticas*. Ed. Grijalbo, México, 1995.

Colección de órdenes y decretos de la Soberana Junta Provisional Gubernativa y Soberanos Congresos Generales de la Nación Mexicana, Tomo III, 2ª edición, Imprenta de Galván a cargo de Mariano Arévalo, México 1829.

Colección de leyes, decretos y reglamentos que internamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio, 8 Tomos en 2 volúmenes, Imprenta de Andrade y Escalante, México, 1865-1866.

- *Circular de 21 de septiembre de 1844. Tomó posesión del Interino de*

la República Excmo. Sr. Gral. de División D. Valentín Canalizo. p. 62.

- *Ley sobre nacionalidad*. 1 de noviembre de 1865. Tomo VI, p. 151.
- *Ley electoral de Ayuntamientos*. 1 de noviembre de 1865. Tomo VI, pp. 45-51.
- *Ley sobre la organización de la Hacienda Municipal*. 1 de noviembre de 1865. Tomo VI, pp. 71-75.
- *Ley sobre garantías individuales*. 1 de noviembre de 1865. Tomo VI, pp. 143-150.
- *Ley sobre trabajadores*. 1 de noviembre de 1865. Tomo VI, pp. 185-187.

Compendio de datos técnicos del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) año 2000. Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 2000, 135 páginas.

Crónica del Diario Oficial de la Federación. Secretaría de Gobernación, México, 1988, 106 páginas.

Dardennes, Chirstian. *Un metro pour le 21e siècle. Le projet météor*. Société d'Éditions Régionales-CIDEV-1998, 80 páginas.

De la Torre Villar, Ernesto. *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos*. Ed. Porrúa, 2 Tomos, México, 1991.

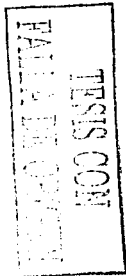
D'Estrabau, Gilberto. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El ferrocarril*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988, 189 páginas.

Del Río, Fanny y Carlos Vargas. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El autotransporte*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988, 182 páginas.

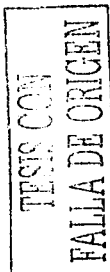
Departamento del Distrito Federal. Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (reglamentaria de la base 1ª, fracción VI, del artículo 73 de la Constitución). 29 de diciembre de 1970.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

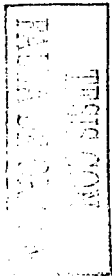
- *Decreto que reforma a la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.* 31 de diciembre de 1971.
- *Decreto que reforma y adiciona la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.* 30 de diciembre de 1972.
- *Realizaciones del Gobierno del Sr. Presidente de la República. Lic. Miguel Alemán. 1946-1952.* Departamento del Distrito Federal. pp. 2-4 y 143-144.
- Derroteros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100.* Secretaría General de Protección y Vialidad, Dirección General de Autotransporte Urbano, México, 1993, mimeo.
- Díaz Casillas, Francisco José. *La administración pública novohispana.* Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública, Cuadernos de análisis político-administrativo N° 10, México, 1987, 198 páginas.
- Dickey, John W. *Manual del transporte urbano.* Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, España, 1977, 674 páginas.
- Doce de Cien, décimo segundo aniversario de autotransportes urbanos de pasajeros Ruta 100.* Autotransportes urbanos de pasajeros Ruta 100, Comunicación Social. México, 1993, 127 páginas.
- Dublán y Lozano. *Legislación Mexicana. Colección Completa, expedidas desde la Independencia de la República, ordenada por los licenciados Manuel Dublán y José María Lozano.* Edición oficial, Imprenta de Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, México, Calle Cordobanes n° 8.
- *Sobre reglamento de coches providentes.* Bando 7 de diciembre de 1802. Tomo I, pp. 293-296.
- *Constitución Política de la Monarquía Española.* 18 de marzo de 1812, Tomo I, pp. 349-379.
- *Decreto Constitucional para la libertad de la América Mexicana, sancionado en Apatzingán el 22 de octubre de 1814.* Tomo I, pp. 433-451.
- *Establecimiento de los Ministerios.* 8 de noviembre de 1821, Tomo I, pp. 554-559.
- *Decreto de 31 de marzo de 1823. Reunión del Congreso, y cesación del Poder Ejecutivo existente desde el 19 de mayo de 1822,* Tomo I, pp. 632-633.
- *Decreto de 31 de marzo de 1823. Denominación del gobierno, número de individuos en que se han de componer, su tratamiento y otras providencias,* Tomo I, p. 633.
- *Decreto 1 de abril de 1823. Nombramiento de suplentes para el Supremo Poder Ejecutivo,* Tomo I, p. 633.
- *Decreto de 31 de enero de 1824. Acta constitutiva de la Federación,* Tomo I, pp. 693-697.
- *Decreto de 4 de octubre de 1824. Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos,* Tomo I, pp. 719-736.
- *Decreto de 2 de octubre de 1824. Declaración de Presidente y Vicepresidente de los Estados Unidos Mexicanos.* Tomo I, p. 719.
- *Decreto de 18 de noviembre de 1824. Se señala a México con el Distrito que se expresa para la residencia de los Supremos poderes de la Federación,* Tomo I, pp. 743-744.
- *Bando de Policía y Buen Gobierno.* 7 de febrero de 1825. Tomo I, pp. 764-769.
- *Ley de 12 de enero de 1829. Sobre las elecciones del General Gómez*



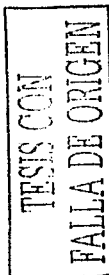
- Pedraza para Presidente o Vicepresidente de la República, del Ciudadano Vicente Guerrero, y del Ciudadano Anastasio Bustamante.* Tomo II, pp. 90-91.
- *Providencia del Gobierno del Distrito Federal. Reglamento Interior de la Secretaría.* 17 de septiembre de 1829, Tomo I, pp. 168-170.
- *Plan de Jalapa.* 4 de diciembre de 1829, Tomo II, pp. 214-215.
- *Acuerdo de la Cámara de Diputados. Elección de Presidente Interino de la República en el excelentísimo Sr. D. José María Bocanegra.* 16 de diciembre de 1829, Tomo II, p. 209.
- *Ley de 27 de marzo de 1831. Permiso a la compañía poblana de diligencias para la introducción de carruajes y guarniciones extranjeras con rebaja de derechos.* Tomo II, pp. 335-336.
- *Declaración de la Cámara de representantes de ser Presidente de la República el Excmo. Sr. General D. Antonio López de Santa Anna y Vicepresidente el Excmo. Sr. D. Valentín Gómez Farías.* 30 de marzo de 1833, Tomo II, p. 503.
- *Cartilla de policía para el más puntual servicio público de los coches de providencia.* 1º de julio de 1834. Tomo II, pp. 704-708.
- *Ley de 28 de enero de 1835. Se desconoce la autoridad de Vicepresidente de la República en la persona de D. Valentín Gómez Farías,* Tomo III, p. 15.
- *Ley de 28 de enero de 1835. No se admite la renuncia que el General D. Antonio López de Santa Anna hace a la Presidencia de la República.* Tomo III, p. 15.
- *Ley de 28 de enero de 1835. Nombramiento de Miguel Barragán como Presidente Interino.* Tomo III, p. 15.
- *Providencia de la Secretaría de Relaciones. Exención del pago de peaje a los individuos que por razón de sus empleos o comisión, transitan los caminos.* 30 de julio de 1835. Tomo III, p. 64.
- *Ley de 9 de septiembre de 1835. Facultades del Congreso General: Reunión de las Cámaras y modo de verificarla.* Tomo III, p. 71.
- *Ley de 22 de septiembre de 1835. Atribuciones del Congreso General, reunido, y otras declaraciones consiguientes.* Tomo III, p. 74.
- *Providencia de la Secretaría de Guerra. A qué militares debe exceptuarse del pago de peajes.* 12 de enero de 1836, Tomo III, p. 118.
- *Ley de 27 de febrero de 1836. Elección de Presidente Interino de la República en el Excmo. Sr. D. José Justo Corro. Su juramento y posesión.* Tomo III, p. 132.
- *Ley de 29 de febrero de 1836. Sobre el funeral que debe observarse en la República Mexicana por el fallecimiento del Presidente.* Tomo III, pp. 133-135
- *Ley de 17 de abril de 1837. Se declara Presidente de la República Mexicana, el General D. Anastasio Bustamante.* Tomo III, p. 363.
- *Ley. Permiso a la Compañía poblana de diligencias para la introducción de carruajes y guarniciones extranjeras, con rebaja de derechos.* 27 de mayo de 1838. Tomo III, pp. 335-336.
- *Ley de 23 de enero de 1839. Ministerio de Justicia y Negocios Eclesiásticos. Declaración de Supremo Poder Conservador sobre que se encargue del gobierno el General Santa Anna.* Tomo III, pp. 581-582.



- *Ley de 10 de julio de 1839. Juramento del Presidente del Consejo.* Tomo III, p.642.
- *Decreto del Congreso. Se concede al Presidente de la República licencia para mandar personalmente las armas.* 18 de septiembre de 1841, Tomo IV, p. 32.
- *Circular del Ministerio de Gobernación. Se comunica que se encarga interinamente del Poder Ejecutivo el Vicepresidente de la República (D. Javier Echeverría).* 22 de septiembre de 1841, Tomo IV, p. 32
- *Bases de organización para el gobierno provisional de la República adoptadas en Tacubaya.* 28 de septiembre de 1841, Tomo IV, pp. 32-34.
- *Convenios de Estanzuela.* 6 de octubre de 1841, Tomo IV, pp. 34-35.
- *Decreto de la Junta de Representantes. Se declara Presidente (Provisional) a D. Antonio López de Santa Anna.* 9 de octubre de 1841, Tomo IV, p. 35.
- *Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernación. Comunica que a los negocios de lo exterior, quedan agregados desde esta fecha los de Gobernación, cuya lista se acompaña.* 18 de octubre de 1841, Tomo IV, pp. 38-39.
- *Convocatoria para la elección de un Congreso Constituyente.* 10 de diciembre de 1841, Tomo IV, p. 68.
- *Decreto del Gobierno. Se fija el ancho de las llantas de los carros, máximo de peso transportable, y derecho de peaje según la tarifa de 1840.* 15 de enero de 1842, Tomo IV, pp. 97-98.
- *Decreto del Gobierno. Privilegio concedido a D. José Garay para abrir una vía de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec.* 1 de marzo de 1842. Tomo IV, pp. 120-122.
- *Decreto del Gobierno. Se impone a la comisión de acreedores al camino de Perote a Veracruz la obligación de construir un camino de fierro de Perote a San Juan y de sostener en él un presidio.* 31 de mayo de 1842. Tomo IV, pp. 214-215.
- *Decreto del Gobierno. Se declaran libres de derechos, los útiles para el ferrocarril de Veracruz y de los de internación las nuevas diligencias destinadas al servicio público.* 8 de junio de 1842. Tomo IV, p.220.
- *Decreto del Gobierno. Privilegio de una feria cada año en el final del camino de fierro que se está construyendo desde el Puerto de Veracruz hasta el Río de San Juan.* 13 de julio de 1843, Tomo IV, p. 496.
- *Decreto del Gobierno. Se establece un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y calzadas.* 24 de septiembre de 1842. Tomo IV, pp. 273-274.
- *Decreto del Gobierno. Sobre nombramiento de una Junta de Notables que constituya a la Nación.* 19 de diciembre de 1842, Tomo IV, pp. 352-353.
- *Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernación. Decreto declarando que volverá a quedar en el ejercicio del Ejecutivo, luego que llegue a la capital el General D. Antonio López de Santa Anna.* 3 de marzo de 1843, Tomo IV, p. 396.
- *Decreto del Gobierno. Ceremonial para la sanción y publicación de las bases orgánicas.* 6 de junio de 1843, Tomo IV, pp. 425-427.
- *Bases de organización política de la República Mexicana.* 13 de junio de 1843, Tomo IV, pp. 428-449.



- *Decreto del Gobierno de 13 de julio de 1843. Privilegio de una feria cada año en el final de camino de fierro que se está construyendo desde el puerto de Veracruz hasta el Río de San Juan.* Tomo IV, p. 496.
- *Decreto del Gobierno. Nombramiento de individuos para el Consejo de Gobierno, y sus sueldos.* 18 de julio de 1843; Tomo IV, pp. 501-502.
- *Decreto del Gobierno. Se deposita el gobierno provisional de la República en el General D. Valentín Canalizo.* 2 de octubre de 1843, Tomo IV, pp. 609-610.
- *Decreto del Gobierno. Juramento de los Consejeros, su uniforme, distintivo y tratamiento.* 3 de octubre de 1843, Tomo IV, pp. 619-620.
- *Ley de 2 de enero de 1844. Se declara Presidente Constitucional de la República, a D. Antonio López de Santa Anna.* Tomo IV, p. 737.
- *Decreto del Senado. Se declara Presidente Interino de la República a D. Valentín Canalizo.* 27 de enero de 1844, Tomo IV, pp. 737-738.
- *Bando de Policía y buen gobierno. Colección de Bandos.* 13 de febrero de 1844, Tomo IV, pp. 739-747.
- *Circular del Ministerio de Relaciones del 4 de junio de 1844. Avisa que ha tomado posesión de la Presidencia de la República, D. Antonio López de Santa Anna.* Tomo IV, p. 758.
- *Ley de 21 de agosto de 1844. Se establece un impuesto extraordinario para subvenir a las atenciones urgentes de la Hacienda Pública y su reglamento.* Tomo IV, pp. 760-765.
- *Decreto del Senado del 7 de septiembre de 1844. Se declara Presidente Interino a D. Valentín Canalizo.* Tomo IV, p. 765.
- *Decreto del Gobierno de 29 de noviembre de 1844. Se declaran suspendidas las sesiones del Congreso.* Tomo IV, pp. 767-768.
- *Decreto del Gobierno de 2 de diciembre de 1844. Sobre juramento de las autoridades y empleados de obediencia al decreto de 29 de noviembre.* Tomo IV, p. 768.
- *Decreto del Senado de 7 de diciembre de 1844. Se declara Presidente Interino de la República a D. José Joaquín de Herrera.* Tomo IV, p. 769.
- *Ley de 17 de diciembre de 1844. Se desconoce como Presidente de la República a D. Antonio López de Santa Anna.* Tomo IV, pp. 769-770
- *Decreto de 26 de diciembre de 1844. Sobre declaración de sitio.* Tomo IV, p. 761.
- *Ley de 24 de mayo de 1845. Se concede amnistía por delitos políticos.* Tomo V, p. 18.
- *Decreto del Senado de 27 de mayo de 1845. Sobre elección de Presidente de la República.* Tomo V, pp. 18-19.
- *Ley de 14 de septiembre de 1845. Se declara Presidente de la República, al General D. José Joaquín de Herrera.* Tomo V, pp. 35-36.
- *Plan proclamado por el General Mariano Paredes y Arrillaga en San Luis Potosí.* 14 de diciembre de 1845, Tomo V, pp. 97-100.
- *Ley de 23 de diciembre de 1845. Se declara subversivo y atentatorio el Plan proclamado el 14 del corriente en San Luis Potosí por el ejército de reserva.* Tomo V, p. 76.
- *Decreto del Gobierno de 3 de enero de 1846. Sobre convocatoria para un Congreso extraordinario, en consecuencia del movimiento*



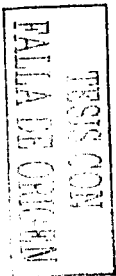
- iniciado en San Luis Potosí el 14 de diciembre de 1845. Tomo V, pp. 102-103.*
- *Acta de la Junta de Representantes de los departamentos de los días 3 y 4 de enero. 4 de enero de 1846, Tomo V, pp. 102-103.*
 - *Decreto del Congreso extraordinario de 10 de junio de 1846. Organización del Gobierno Provisional de la República. Tomo V, p. 132.*
 - *Decreto del Congreso extraordinario de 12 de junio de 1846. Se declara Presidente Interino a D. Mariano Paredes y Arrillaga. Tomo V, p. 133.*
 - *Decreto del Congreso extraordinario de 12 de junio de 1846. Sobre juramento del Presidente Interino. Tomo V, p. 133.*
 - *Decreto del Congreso extraordinario de 9 de junio de 1846. Se concede permiso al Presidente de la República para mandar en persona las fuerzas de tierra. Tomo V, p. 134.*
 - *Decreto del Congreso extraordinario de 17 de junio de 1846. Sobre rehabilitación de las autoridades todas de la República. Tomo V, p. 142.*
 - *Decreto del Congreso extraordinario de 9 de julio de 1846. Se autoriza al gobierno para repeler la agresión de los Estados Unidos de América. Tomo V, p. 136.*
 - *Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1846. Se declara vigente la Constitución de 1824. Tomo V, p. 155.*
 - *Decreto del General en Jefe del Ejército Libertador Republicano de 6 de agosto de 1846. Convocatoria expedida por él mismo, en que se reforma la del 17 de junio de 1823. Tomo V, pp. 146-152.*
 - *Decreto del Gobierno de 20 de septiembre de 1846. Se establece un Consejo de Gobierno. Tomo V, p. 155.*
 - *Bando de policía. Sobre carreras de coches y de caballos. 16 de diciembre de 1846. Tomo V, pp. 236-238.*
 - *Se declara Presidente Interino de la República al D. Antonio López de Santa Anna. 23 de diciembre de 1846, Tomo V, pp. 238-239.*
 - *Decreto del Congreso de 24 de diciembre de 1846. Se declara que D. Valentín Gómez Farías queda en posesión de su encargo de Vicepresidente de la República. Tomo V, p. 239*
 - *Ley del 11 de enero de 1847. Se autoriza al Gobierno para proporcionarse hasta 15 millones de pesos, con hipoteca o renta de los bienes de manos muertas. Tomo V, pp. 246-247.*
 - *Decreto del Gobierno de 2 de marzo de 1847. Derogación de la ley del 11 de enero sobre bienes de manos muertas. Tomo V, p. 262.*
 - *Decreto del Gobierno de 21 de marzo de 1847. Se nombra una comisión para que reciba el juramento al Presidente de la República. Tomo V, p. 262.*
 - *Ley del 1º de abril de 1847. Se concede licencia al actual Presidente para mandar el ejército, y se suprime la Vicepresidencia de la República. Tomo V, pp. 264-265.*
 - *Ley de 1º de abril de 1847. Se declara Presidente sustituto de la República al General D. Pedro María Anaya. Tomo V, p. 265.*
 - *Ley de 2 de abril de 1847. Se dispone que el Presidente sustituto se encargue del Ejecutivo. Tomo V, p. 265.*

BIBLIOTECA
 FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS

- *Acta de Reformas Constitucionales de 18 de mayo de 1847.* Tomo V, pp. 275-279.
- *Ley de 20 de mayo de 1847. Solemnidades para jurar la Constitución.* Tomo V, pp. 279-280.
- *Decreto del Gobierno de 20 de mayo de 1847. Solemnidades sobre la materia, para los estados.* Tomo V, pp. 279-280.
- *Se fija día para la elección de Presidente Interino que hará el Congreso General.* 10 de noviembre de 1847, Tomo V, p. 305.
- *Decreto del Congreso de 11 de noviembre de 1847. Declara Presidente de la República al General D. Pedro María Anaya.* Tomo V, p. 305.
- *Decreto de 7 de enero de 1848. En que se encarga del Supremo Poder Ejecutivo de la República al Excmo. Sr. D. Manuel de la Peña y Peña.* Tomo V, pp. 336-337.
- *Circular de 9 de enero de 1848. Avisando haber tomado posesión de la Presidencia de la República, el Excmo. Sr. D. Manuel de la Peña y Peña, y el nombramiento de Ministro de Relaciones hecho en el Excmo. Sr. D. Luis de la Rosa, con continuación del cargo de Hacienda, y al Excmo. Sr. D. Pedro María de Anaya, para el de Guerra.* Tomo V, p. 338.
- *Convenio Militar para la suspensión de hostilidades de 9 de marzo de 1848.* Tomo V, pp. 360-361.
- *Decreto de 28 de marzo de 1848. Se autoriza al Gobernador del Distrito Federal para ejercer las funciones que por ley le competen al Gobierno Supremo en la Administración del mismo Distrito.* Tomo V, pp. 350-351.
- *Decreto de 30 de mayo de 1848. Se declara Presidente de la República al General D. José Joaquín de Herrera.* Tomo V, pp. 380-381.
- *Decreto de 6 de junio de 1848. Sobre traslación de los Supremos Poderes al Distrito Federal y facultades que se conceden al Poder Ejecutivo.* Tomo V, p. 381.
- *Decreto. Se autoriza al Gobierno para contratar un ferrocarril de Veracruz a la capital, y de ésta a algún puerto del Pacífico.* 18 de mayo de 1849, Tomo V, pp. 563-565.
- *Bando de policía sobre carruajes.* 4 de febrero de 1850, Tomo V, pp. 673-674.
- *Tratado. El celebrado por los plenipotenciarios de México y los Estados Unidos del Norte, para la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.* 23 de junio de 1850, Tomo V, pp. 722-724.
- *Bando de Policía. Sobre guardas diurnos.* 6 de mayo de 1850, Tomo V, p. 701.
- *Decreto de la Cámara de Diputados del Congreso General de 9 de enero de 1851. Se declara Presidente Constitucional de la República al General D. Mariano Arista.* Tomo VI, p. 6.
- *Orden del Ministerio de Hacienda. Se manda entregar a los empresarios del camino de fierro los derechos de avería.* 17 de junio de 1851, Tomo VI, p. 84.
- *Orden del Ministerio de Hacienda. Se establece una junta que cuide de la conservación del camino de fierro de Veracruz.* 21 de junio de 1851, Tomo VI, p. 86.
- *Decreto del Gobierno. Reglas para la administración de peajes.* 28 de junio de 1852, Tomo VI, pp. 216-217.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

- *Decreto del Gobierno de 24 de agosto de 1852. Reglamento y planta de los Ministerios de Educación y Justicia. Tomo VI, pp. 239-244.*
- *Comunicación del Ministerio de Relaciones de 1º de octubre de 1852. Se aprueban las bases presentadas por el Conde de la Cortina para la construcción del ferrocarril de Tlalpan, Tacubaya, Etc. Tomo VI, p. 268.*
- *Decreto del Congreso de 6 de enero de 1853. Se admite al General D. Mariano Arista la renuncia que hace a la Presidencia de la República. Tomo VI, pp. 291-292.*
- *Decreto de la Cámara de Diputados de 6 de enero de 1853. Se declara Presidente Constitucional de la República al C. Juan Bautista Cevallos. Tomo VI, p. 292.*
- *Decreto del Gobierno de 24 de enero de 1853. Se deroga el de 28 de junio de 1852 sobre peajes. Tomo VI, pp. 305-306.*
- *Decreto del Gobierno. Se aprueba el contrato celebrado para la apertura del Istmo de Tehuantepec. 5 de febrero de 1853. Tomo VI, p. 309-313.*
- *Comunicación del Ministerio de Relaciones de 8 de febrero de 1853. Se refiere que varios jefes militares han nombrado interinamente Presidente de la República al General D. Manuel María Lombardini. Tomo VI, p. 314.*
- *Decreto del Gobierno de 17 de marzo de 1853. Se declara Presidente de la República al General D. Antonio López de Santa Anna. Tomo VI, pp. 329-330.*
- *Decreto del Gobierno de 18 de abril de 1853. Establece el ceremonial para la toma de posesión de la Presidencia de la República. Tomo VI, pp. 363-364.*
- *Se adiciona el Decreto anterior (refiriéndose al ceremonial para la toma de posesión de la Presidencia). 19 de abril de 1853, pp. 364-365.*
- *Decreto del Gobierno de 22 de abril de 1853. Bases para la administración de la República. Tomo VI, pp. 366-368.*
- *Decreto del Gobierno de 26 de abril de 1853. Formación del Consejo de Estado. Tomo VI, pp. 378-379.*
- *Decreto del Gobierno de 2 de mayo de 1853. Ordenanza provisional del Ayuntamiento de México. Tomo VI, pp. 385-390.*
- *Decreto del Gobierno. Se establece una administración general de caminos y peajes. 10 de mayo de 1853, Tomo VI, pp. 305-306.*
- *Ministerio de Relaciones Exteriores. Decreto de 17 de mayo de 1853. Se designan los ramos correspondientes a cada Ministerio. Tomo VI, pp. 405-406.*
- *Decreto del Gobierno. Sobre administración de caminos. 15 de junio de 1853, Tomo VI, pp. 525-526.*
- *Decreto del Gobierno de 17 de junio de 1853. Reglamento del Consejo de Estado. Tomo VI, pp. 530-536.*
- *Circular del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1853. Se exceptúa del sorteo a los empleados de caminos. Tomo VI, p. 612.*
- *Decreto del Gobierno. Reglamento para la organización y servicio de la seguridad pública del Distrito. 28 de junio de 1853. Tomo VI, pp. 573-578.*
- *Decreto del Gobierno. Sobre caminos. 25 de julio de 1853, Tomo VI, pp. 612-614.*
- *Decreto del Gobierno de 4 de agosto de 1853. Sobre tratamiento, uniforme*



- y sueldo de los Consejeros de Estado. Tomo VI, pp. 628-629. 16 de febrero de 1854. Tomo VII, pp. 49-51.
- *Decreto del Gobierno de 2 de septiembre de 1853. Declaración de Consejeros Honorarios de Estado.* Tomo VI, p. 659. — *Decreto del Gobierno. Aclaraciones sobre la concesión hecha para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a México.* 16 de marzo de 1854. Tomo VII, pp. 79-80.
- *Decreto del Gobierno de 5 de septiembre de 1853. Arreglo de la Secretaría de Consejo de Estado.* Tomo VI, pp. 660-661. — *Decreto del Gobierno. Se designan los límites de las prefecturas del Distrito de México.* 27 de marzo de 1854. Tomo VII, pp. 81-82.
- *Decreto del Gobierno de 5 de septiembre de 1853. Se aumenta el número de Consejeros Suplentes.* Tomo VI, p. 661. — *Decreto del Gobierno. Se proroga el plazo para la instalación de la compañía que ha de construir un ferrocarril de Veracruz a uno de los puertos del Pacífico.* 26 de junio de 1854, Tomo VII, pp. 220-221.
- *Comunicación del Ministerio de Relaciones. Se aprueban las bases presentadas por el Conde de la Cortina para la construcción del Ferrocarril de Tlalpan, Tacubaya, etc.* 1° de octubre de 1853. Tomo VI, p. 268. — *Orden del Ministerio de Gobernación. Previsiones sobre el empadronamiento de la Ciudad de México.* 12 de julio de 1854, Tomo VII, pp. 231-235.
- *Decreto del Gobierno. Se concede privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a México.* 31 de octubre de 1853, Tomo VI, pp. 731-733. — *Decreto del Gobierno. Se concede el privilegio a D. Alejandro Atocha para construir un camino de fierro en la frontera norte.* 15 de julio de 1854, Tomo VII, pp. 254-256.
- *Decreto del Gobierno. Se concede privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro (de México a uno de los puertos del Océano Pacífico).* 28 de noviembre de 1853, Tomo VI, p. 782. — *Decreto del Gobierno. Se concede un privilegio para la construcción de un ferrocarril desde la frontera norte hasta algún punto del Océano Pacífico.* 23 de noviembre de 1854, Tomo VII, pp. 336-341.
- *Decreto del Gobierno. Privilegio exclusivo a D. Ignacio Fuentes para la construcción de un camino de fierro (de México a Ixtlahuaca o sus inmediaciones).* 31 de diciembre de 1853, Tomo VI, pp. 892-894. — *Ministerio de Gobernación. Reglamento sobre los deberes y atribuciones de los superintendentes de policía de la Municipalidad de México.* 11 de enero de 1855. Tomo VII, pp. 384-391.
- *Decreto del Gobierno. Privilegio exclusivo concedido a D. Ignacio Fuentes para la construcción de un camino de fierro.* 31 de diciembre de 1853. Tomo VI, pp. 892-894. — *Decreto del Gobierno. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro de México al puerto de Santa Ana de Tamaulipas.* 27 de abril de 1855, Tomo VII, pp. 469-471.
- *Decreto del Gobierno. Se declara la comprensión del Distrito de México.* — *Decreto del Gobierno. Se declara nulo el privilegio concedido por los*

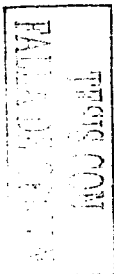
TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

decretos del 31 de octubre y 28 de noviembre de 1853 para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a un punto del Pacífico. 2 de agosto de 1855, Tomo VII, pp. 551-552.

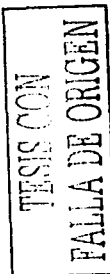
- Decreto del Gobierno de 2 de agosto de 1855. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro desde San Juan, en el departamento de Veracruz, hasta Acapulco. Tomo VII, pp. 548-551.
- Circular del Ministerio de Justicia de 2 de agosto de 1855. Se desmiente la salida del Presidente de la República. Tomo VII, p. 552.
- Circular del Ministerio de Justicia de 8 de agosto de 1855. Se anuncia la salida del Presidente de la República. Tomo VII, pp. 552-553.
- Decreto del Gobierno de 8 de agosto de 1855. Se nombra triunvirato para sustituir al Presidente de la República. Tomo VII, p. 553.
- Decreto de la Junta de Representantes de los Departamentos de 15 de agosto de 1855. Se declara Presidente Interino de la República al General D. Martín Carrera. Tomo VII, pp. 553-554.
- Comunicación del Ministerio de Fomento. Se manda suspender el contrato de 18 de noviembre de 1853, por el que se concedió a la compañía empresaria de Navegación por Vapor en los lagos del Valle de México, el producto de los peajes de Tláhuac. 24 agosto de 1855, Tomo VII, p. 560.
- Decreto del Gobierno. Se derogan los del 3 de octubre y 2 de noviembre de 1853 sobre contribuciones por perros, carros y caballos. 22 de septiembre de 1855. Tomo VII, p. 564.
- Decreto del Gobierno de 12 de octubre de 1855. Se derogan las

leyes y decretos que se expresan, relativas al Ayuntamiento de la capital. Tomo VII, p. 572.

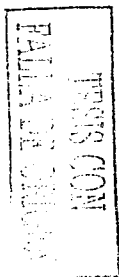
- Orden del Ministerio de Gobernación. Queda incorporada la Ciudad de Tlalpan al Distrito Federal. 25 de noviembre de 1855, Tomo VII, p. 607.
- Decreto del Gobierno de 8 de diciembre de 1855. Se declara Presidente sustituto de la República a D. Ignacio Comonfort. Tomo VII, p. 629.
- Comunicación del Ministerio de Relaciones de 11 de diciembre de 1855. Se anuncia que ha tomado posesión del gobierno el Presidente sustituto de la República. Tomo VII, p. 630.
- Decreto del Gobierno de 9 de enero de 1856. Se manda encauzar a D. Antonio López de Santa Anna. Tomo VIII, pp. 16-17.
- Circular del Ministerio de Gobernación de 20 de febrero de 1856. Se anuncia la instalación del Congreso Constituyente. Tomo VIII, P, 121.
- Decreto del Gobierno. Se concede privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Chilpancingo a Acapulco. 24 de febrero de 1856, Tomo VIII, pp. 131-134.
- Decreto del Gobierno de 12 de mayo de 1856. Nombramiento de varios individuos para formar el Consejo de Gobierno. Tomo VIII, pp. 168-169.
- Decreto del Gobierno. Estatuto orgánico provisional de la República Mexicana. 15 de mayo de 1856, Tomo VIII, pp. 169-181.
- Decreto del Gobierno. Se concede un privilegio exclusivo para la construcción de un camino de fierro de Matamoros hasta Monterrey. 15



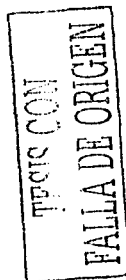
- de mayo de 1856, Tomo VIII, pp. 181-183.
- *Decreto del Gobierno. Se concede privilegio exclusivo para construir un camino de fierro de Antón Lizardo al puerto de Acapulco.* 2 de agosto de 1856, Tomo VIII, pp. 219-223.
- *Decreto del Gobierno. Se concede un privilegio para la construcción de un camino de fierro desde la Plaza de Armas de la capital hasta la Villa de Tacubaya.* 13 de agosto de 1856, Tomo VIII, pp. 225-226.
- *Constitución Política de la República del 12 de febrero de 1857.* Tomo VIII, pp. 384-399.
- *Ley Orgánica electoral de 12 de febrero de 1857.* Tomo VIII, pp. 409-418.
- *Decreto del Congreso. Es Presidente Constitucional de la República el general D. Ignacio Comonfort.* 21 de noviembre de 1857, Tomo VIII, pp. 650-651.
- *Circular del Ministerio de Gobernación del 5 de mayo de 1858. Se participa la instalación del gobierno constitucional en Veracruz.* Tomo VIII, pp. 655-656.
- *Decreto del Gobierno de 13 de agosto de 1856. Se concede privilegio para la construcción de un camino de fierro desde la Plaza de Armas de la capital, hasta la Villa de Tacubaya.* Tomo VIII, pp. 225-226.
- *Ley de nacionalización de los bienes eclesiásticos de 12 de julio de 1859.* Tomo VIII, pp. 680-683.
- *Reglamento para el cumplimiento de la ley de nacionalización de 13 de julio de 1859.* Tomo VIII, pp. 683-688.
- *Ley sobre la libertad de cultos de 4 de diciembre de 1859.* Tomo VIII, pp. 762-766.
- *Ley del matrimonio civil de 23 de julio de 1859.* Tomo VIII, pp. 254-258.
- *Ley orgánica del registro civil de 28 julio de 1859.* Tomo VIII, pp. 259-266.
- *Decreto del Gobierno de 31 de julio de 1859. Declara que cesa toda intervención del clero en los cementerios y camposantos.* Tomo VIII, pp. 702-705.
- *Resolución del Ministerio de Relaciones del 11 de agosto de 1859. Se manda retirar la legación de México cerca del gobierno Pontificio.* Tomo VIII, p. 705.
- *Decreto del Gobierno de 11 de agosto de 1859. Declara que días deben tenerse como festivos y prohíbe la asistencia oficial a las funciones de la iglesia.* Tomo VIII, p. 710.
- *Resolución del Ministerio de Guerra del 27 de diciembre de 1860. Avisa la traslación del gobierno constitucional a México.* Tomo VIII, p. 781.
- *Convocatoria para elecciones de diputados y Presidente de la república.* 6 de noviembre de 1860. Tomo VIII, p. 760.
- *Decreto del Gobierno. Se extingue el fondo de peajes.* 26 de enero de 1861, Tomo IX, p. 23.
- *Decreto de 2 de febrero de 1861. Quedan secularizados los hospitales y establecimientos de Beneficencia.* Tomo IX, pp. 32-33.
- *Reglamento de 13 de febrero de 1861, expedido por el Ministerio de Fomento para los ingenieros directores de caminos.* Tomo IX, pp. 76-80.
- *Decreto del Gobierno de 23 de febrero de 1861. Distribución de los ramos de la administración pública*



- para su despacho, entre las seis Secretarías de Estado. Tomo IX, pp. 88-90.
- Decreto del 6 de abril de 1861. Se reducen a cuatro las Secretarías de Estado. Tomo IX, pp. 139-140.
- Decreto del Gobierno. Se concede permiso a los señores Arbeu y socios para la construcción de un camino de fierro de esta capital a Chalco. 26 de abril de 1861. Tomo IX, pp. 163-164.
- Decreto del Gobierno. División Política del Distrito Federal. 6 de mayo de 1861. Tomo IX, p. 204.
- Decreto del Congreso de 11 de junio de 1861. Se declara Presidente Constitucional de la República a I. C. Benito Juárez. Tomo IX, p. 233.
- Decreto del Congreso de 12 de junio de 1861. Se reestablecen las seis Secretarías de Estado. Tomo IX, p. 235.
- Ley del Congreso de 17 de julio de 1861. Arreglo de la Hacienda Pública. Tomo IX, pp. 243-245.
- Decreto del Congreso de 26 de noviembre de 1861. Se deroga la ley del 17 de julio último y se manda poner en vía de pago lo que se adeuda por convenciones diplomáticas. Tomo IX, pp. 327-238.
- Decreto del Gobierno de 25 de enero de 1862. Ley para castigar los delitos contra la nación, el orden, la paz pública y las garantías individuales. Tomo IX, pp. 367-371.
- Circular de la Secretaría de Relaciones de 23 de febrero de 1862. Estipulaciones entre los comisarios de las potencias aliadas y el gobierno mexicano. Tomo IX, p. 622.
- Bando del Gobierno del Distrito. Sobre división política del mismo
- Distrito. 5 de marzo de 1862. Tomo IX, pp. 388-389.
- Decreto del Gobierno de 7 de febrero de 1863. Se autoriza al gobernador del Distrito para organizar fuerzas populares, bajo las bases que se fijan. Tomo IX, pp. 582-583.
- Decreto de 26 de febrero de 1863. Se extinguen en toda la República las comunidades de religiosas. Tomo IX, pp. 594-595.
- Providencia de la Secretaría de Gobernación de 18 de mayo de 1863. Se declara el Distrito Federal en riguroso estado de sitio. Tomo IX, p. 617.
- Proclama del Presidente de la República, dado en San Luis Potosí, de 9 de junio de 1863. Tomo IX, pp. 623-624.
- Circular de la Secretaría de Gobernación de 10 de junio de 1863. Se comunica a los gobernadores de los estados quedar establecido el Supremo Gobierno en la Ciudad de San Luis Potosí. Tomo IX, p. 625.
- Decreto del Gobierno de 8 de noviembre de 1865. Se prorrogan los poderes del Presidente de la República y de la persona que tenga el carácter de Presidente de la Suprema Corte de Justicia. Tomo IX, pp. 718-719.
- Decreto del Ministerio de Justicia de 1º de agosto de 1867. Restablece la Suprema Corte de Justicia. Tomo X, pp. 23-33.
- Convocatoria para la elección de los Supremos Poderes. 14 de agosto de 1867. Tomo X, pp. 44-49.
- Decreto de 14 de agosto de 1867. Facultades a los gobernadores. Tomo X, pp. 56-57.
- Decreto del Ministerio de Hacienda. Suspende el derecho adicional de



- amortización de la deuda pública, mandando que se pague en bonos del ferrocarril. 1° de diciembre de 1867. Tomo X, pp. 176-177.*
- *Ministerio de Fomento. Reglamento para los caminos de fierro. 7 de diciembre de 1867. Tomo X, 212-214.*
- *Decreto del Congreso de 20 de diciembre de 1867. Ministerio de Justicia. Declara Presidente de la Suprema Corte al C. Sebastián Lerdo de tejada. Tomo X, pp. 219-220.*
- *Decreto del Congreso. Ministerio de Fomento. Se permite a Zavala, Macini y Cia. establecer la navegación por vapor en el Valle de México. 19 de octubre de 1868. Tomo X pp. 436-437.*
- *Decreto del Congreso. Ministerio de Fomento. Autoriza al Ejecutivo para comprar \$50,000 en acciones del ferrocarril de Tlalpan. 5 de diciembre de 1868. Tomo X, p. 479.*
- *Decreto del Congreso. Se autoriza a la compañía que organice D. Mariano Riva Palacio para construir y explotar un ferrocarril de México a Toluca. 10 de octubre de 1870. Tomo XI, pp. 182-183.*
- *Decreto del Congreso del día 9. Sobre autorizaciones concedidas a la empresa del ferrocarril de México a Tacubaya. 15 de diciembre de 1870. Tomo XI, pp. 452-453.*
- *Comunicación del Ministerio de Relaciones del 19 de julio de 1872. Comunica la noticia de la muerte del Sr. Juárez al Presidente de la Corte de Justicia, en cumplimiento del artículo 1° de la ley del 29 de febrero de 1836. Tomo XII, p. 234.*
- *Decreto de la diputación permanente de 27 de julio de 1872. Se convoca a elecciones de Presidente de la República. Tomo XII, p. 236.*
- *Decreto del Gobierno de 27 de julio de 1872. Se concede amnistía general por delitos políticos. Tomo XII, p. 236.*
- *Decreto del Congreso. Autoriza al Ejecutivo para celebrar nuevo contrato para la terminación del ferrocarril de México a Toluca. 18 de junio de 1875. Tomo XII, p. 772.*
- *Plan de Tuxtepec. 10 de enero de 1876. Tomo XIII, pp. 96-99.*
- *Plan de Tuxtepec reformado en el Campamento de Palo Blanco. 21 de marzo de 1876. Tomo XIII, p. 99.*
- *Se publica por Bando los Planes de Tuxtepec y Palo Blanco. 25 de noviembre de 1876. Tomo XIII, pp. 98-99.*
- *Se mandó cesar en ejercicio de sus funciones a los funcionarios y empleados de la administración de Sebastián Lerdo de Tejada. 25 de noviembre de 1876. Tomo XIII, pp. 99-100.*
- *Cuartel general del Ejército Constitucionalista. Se declara que el general en jefe asume el Poder Ejecutivo. 28 de noviembre de 1876. Tomo XIII, p. 100.*
- *Cuartel General del Ejército Constitucionalista se encarga provisionalmente del Poder Ejecutivo el 2° en jefe del Ejército. 6 de diciembre de 1876. Tomo XIII, pp. 110-111.*
- *Se convoca al pueblo mexicano para que elija Presidente de la República, Diputados al Congreso de la Unión y Presidentes y Magistrados de la Suprema Corte de Justicia. 23 de diciembre de 1876. Tomo XIII, pp. 120-122.*
- *Circular del Ministerio del Fomento. Se declara caduca la concesión del ferrocarril central de 5 de diciembre*



- de 1874. 26 de diciembre de 1876. Tomo XIII, p.122.
- Cuartel General del Ejército Constitucionalista. El general y en jefe reasume provisionalmente el poder Ejecutivo de la Unión. 15 de febrero de 1877. Tomo XIII, pp. 159-160.
 - Circular del Ministerio de Gobernación de 16 de febrero de 1877. Anuncia que el general en jefe del Ejército, ha tomado posesión nuevamente del Poder Ejecutivo de la Unión. Tomo XIII, pp. 159-160.
 - Ministerio de Fomento. Reglamento para el servicio de ferrocarriles del Distrito Federal. 12 de abril de 1877. Tomo XIII, pp. 170-172.
 - Decreto de la Cámara de Diputados de 2 de mayo de 1877. Declara que es Presidente de los Estados Unidos Mexicanos el Ciudadano General Porfirio Díaz. Tomo XIII, p. 174
 - Decreto del Congreso. Autoriza la construcción de un ferrocarril de México a Toluca. 22 de diciembre de 1877. Tomo XIII, pp. 402-411.
 - Decreto del Congreso. Autoriza al Ejecutivo para contratar con los gobiernos de los estados la construcción de ferrocarriles en sus territorios. 24 de diciembre de 1877. Tomo XIII, p. 411.
 - Decreto del Congreso. Autoriza al Ejecutivo para contratar la construcción de vías férreas en el Distrito. 25 de diciembre de 1877. Tomo XIII, pp. 411-413.
 - Secretaría de Fomento. Contrato celebrado para la construcción de un ramal de ferrocarril urbano. 19 de febrero de 1878. Tomo XIII, pp. 467-469.
 - Reforma a los artículos 78 y 109 de la Constitución. 5 de mayo de 1878. Tomo XIII, pp. 708-709.
 - Secretaría de Fomento. Contrato para la construcción de un ferrocarril entre México y Tacubaya. 20 de septiembre de 1878. Tomo XIII, pp. 639-641.
 - Secretaría de Fomento. Contrato celebrado para la construcción de un ramal de vía férrea entre Tacuba y Atzacapotzalco. 29 de octubre de 1879. Tomo XIV, pp.163-165.
 - Secretaría de Justicia e Instrucción Pública. Código de Comercio. Título V. Del transporte por tierra, ríos, canales y lagos. 15 de abril de 1884, Tomo XV, pp. 599-605.
 - Decreto del Congreso. Autoriza al Ejecutivo para contratar la construcción de nuevos ferrocarriles. 24 de mayo de 1881. Tomo XIV, pp. 754-755.
 - Decreto del Gobierno. Contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril de México - Toluca. Compañía del ferrocarril de la Mesa Central. 29 de julio de 1881. Tomo XVI, pp. 36-45.
 - Circular de la Secretaría de Fomento. Recomienda a las empresas ferrocarrileras que sus empleados que tengan a su cargo una o más cuadrillas, conozcan el idioma del país. 15 de diciembre de 1881. Tomo XVI, p. 172.
 - Decreto del Gobierno. Contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la garita de Peralvillo se ligue con el de los Reyes con el de Irolo. 23 de diciembre de 1881. Tomo XVI, pp.182-183.
 - Decreto del Gobierno. Contrato celebrado para la prolongación del ferrocarril de Chalco. 22 de abril de 1882. Tomo XVI, pp. 237-238.
 - Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato celebrado con la empresa

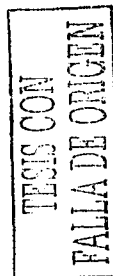


- de ferrocarriles del Distrito y la de Tranvías.* 10 de octubre de 1882. Tomo XVI, p. 328.
- *Circular de la Secretaría de Fomento. Recomienda a las empresas de ferrocarril que los empleados en las estaciones conozcan el idioma del país.* 26 de octubre de 1882. Tomo XVI, pp. 333-334.
 - *Decreto del Gobierno. Reglamento para el transporte de cadáveres humanos por ferrocarril.* 10 de marzo de 1857, Tomo XVIII, pp. 177-179.
 - *Decreto del Congreso. Aprueba el contrato celebrado para construir un ferrocarril de la Hacienda del Astillero a la Estación del Marqués.* 27 de abril de 1887, Tomo XVIII, pp. 233-239.
 - *Decreto del Congreso. Aprueba el artículo 6° del contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril entre el puente del Molino y el pueblo de Ixtacalco.* 13 de diciembre de 1887. Tomo XVIII, pp. 434-437.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba las reformas hechas al contrato de concesión de un ferrocarril del "Potrero" al "Cedral".* 4 de junio de 1888, Tomo IX, pp. 151-152.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal.* 31 de agosto de 1888. Tomo XIX, pp. 261-264.
 - *Decreto de la Cámara de Diputados de 19 de octubre de 1888. Hace la declaración de ser Presidente de la República el General Porfirio Díaz.* Tomo XIX, p. 292.
 - *Decreto del Congreso. Aprueba las reformas hechas al contrato de un ferrocarril de Circunvalación.* 3 de junio de 1889. Tomo XIX, p. 424.
 - *Decreto del Gobierno. Sobre tránsito de carros por la Ciudad de México.* 1° de octubre de 1889. Tomo XIX, p. 728.
 - *Decreto del Congreso. Aprueba el contrato celebrado para el establecimiento de vapores en el Canal Nacional y lagos de Xochimilco y Chalco.* 19 de octubre de 1889, Tomo XIX, pp. 751-754.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato de reforma de la concesión del ferrocarril de México a Ixtacalco y Mexicaltzingo.* 20 de enero de 1890. Tomo XX, pp. 7-8.
 - *Ayuntamiento Constitucional de México. Reglamento de carros.* 4 de mayo de 1891. Tomo XXI, pp. 68-70.
 - *Decreto del Congreso de 13 de mayo de 1891. Establece el modo cómo deben distribuirse los negocios entre las Secretarías de Estado.* Tomo XXI, pp. 79-81.
 - *Decreto del Congreso. Aprueba el contrato con S. Lesem para el establecimiento de vías férreas en el Distrito Federal, y aplicación de la electricidad como fuerza motriz.* 18 de mayo de 1891. Tomo XXI, pp. 97-100.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato con J. Violante, para la construcción de un ferrocarril de México a Coyoacán (Distrito Federal).* 20 de mayo de 1891. Tomo XXI, pp. 108-112.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato con H. Sturm para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Chapultepec circunvale la Ciudad de México (Distrito Federal).* 30 de junio de 1891. Tomo XXI, pp. 528-531.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato de reforma del 30 de junio de 1891 con H. Sturm, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de Chapultepec circunvale la Ciudad de México (Distrito*

TITULOS CON
 FALLA DE ORIGEN

- FALLA DE COCHES
NO SE PUEDE
TEGER CON
- Federal*). 30 de mayo de 1893. Tomo XXIII, pp. 194-195.
- *Circular de la Administración General de la Renta del Timbre. Los coches de sitio no causan el impuesto del Timbre sobre movimiento de pasajeros.* 29 de septiembre de 1893. Tomo XXIII, p. 332.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato con I. Ceballos para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal.* 24 de octubre de 1893. Tomo XXIII, pp. 349-351.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato con la compañía Limitada de Ferrocarriles de Distrito, para el establecimiento de un ferrocarril de Chapultepec a México.* 10 de noviembre de 1893. Tomo XXIII, pp. 377-378.
 - *Acuerdo del Ayuntamiento Constitucional de México. Reglamento de coches.* 3 de mayo de 1894. Tomo XXIV, pp. 69-75.
 - *Decreto del Gobierno. Modifican la fracción II del artículo 5º, del decreto de 22 de marzo de 1888, sobre carros.* 8 de marzo de 1894. Tomo XXIV, p. 31.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato de reforma a la concesión de 24 de octubre de 1893 a I. Cevallos para el establecimiento de un ferrocarril en el Distrito Federal.* 23 de julio de 1894. Tomo XXIV, p. 240.
 - *Acuerdo del Gobierno del Distrito Federal. prevenciones para evitar accidentes en los ferrocarriles urbanos.* 29 de septiembre de 1894. Tomo XXIV, p. 331.
 - *Decreto del Gobierno de 25 de octubre de 1894. Reforma el Reglamento de Ferrocarriles de 1º de julio de 1883.* Tomo XXIV, pp. 398-421.
 - *Decreto del Congreso. Fija prevenciones para el otorgamiento de concesiones para la construcción de ferrocarriles en las calles, plazas y calzadas del Distrito Federal.* 15 de diciembre de 1894. Tomo XXIV, pp. 464-465.
 - *Decreto de la Cámara de Diputados de 8 de octubre de 1896. Declaración del Presidente de la República.* Tomo XXVI, p. 450.
 - *Acuerdo de la Secretaría del Ayuntamiento Constitucional de México. Previene que en la noche usen faros los carros.* 18 de febrero de 1897. Tomo XXVII, p. 89.
 - *Acuerdo del Gobierno del Distrito Federal. Reforma al artículo 2º del reglamento de carros.* 24 de agosto de 1897. Tomo XXVII, p. 330.
 - *Decreto del Gobierno de 29 de abril de 1899. Ley sobre Ferrocarriles.* Tomo XXXI, pp. 89-122.
 - *Decreto del Gobierno. Reglamento para los ferrocarriles eléctricos.* 24 de febrero de 1900. Tomo XXXII, pp. 87-93.
 - *Decreto del Gobierno. Aprueba el contrato celebrado para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de México, pase por Xochimilco y termine en Chalco.* 27 de julio de 1900. Tomo XXXII, pp. 232-233.
 - *Decreto del Congreso. Autoriza al Ejecutivo para reformar la organización política y municipal en el Distrito y territorios federales.* 14 de diciembre de 1900. Tomo XXXII, pp. 499-500.
 - *Decreto de 19 de mayo de 1901. Que establece dos subsecretarios para la Secretaría de Justicia e Instrucción Pública.* Tomo XXXIII, pp. 499-500.

- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado conforme a la ley sobre ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899, entre el C. general Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Alberto Díaz Rugama, representante de la compañía del ferrocarril de circunvalación del Distrito Federal, reformando el contrato de concesión relativo, de fecha 29 de septiembre de 1899. 6 de enero de 1902. Tomo XXXIV, p. 43.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. General Francisco Z. Mena, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. D. Juan J. Molán, representante de la compañía Mexicana de Tracción (The Mexican Traction Company, S.A.), para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. 17 de enero de 1902. Tomo XXXIV, pp. 47-49.*
- *Contrato celebrado el 24 de enero de 1902, entre el C. General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el Sr. D. Juan J. Moylan, presidente de la Compañía Mexicana de Tracción (The Mexican Traction Company, S. A.), para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. Tomo XXXIV, pp. 47-48.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. Ley de organización política y municipal del Distrito Federal. 26 de marzo de 1903. Tomo XXXV, pp. 336-357.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 6 de mayo de 1904. Decreto reformando los artículos 72, 74, 78, 79 a 84 inclusive, y la parte del 103 de la Constitución Federal, sobre elecciones de funcionarios federales. Tomo XXXVI, pp. 366-367.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Ingeniero Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, el Sr. D. Juan F. Moylan, para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. 1º de septiembre de 1904. Tomo XXXVI, pp. 1075-1077.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 26 de septiembre de 1904. Decreto de la Cámara de Diputados del Congreso General, es Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el C. General de División Porfirio Díaz y el Vicepresidente el C. Ramón Corral para el sexenio que comenzará el 1º de diciembre de 1904 y terminará el 30 de noviembre de 1910. Tomo XXXVI, pp. 1040-1041.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Ingeniero Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el ciudadano Alberto Díaz Rugama, representante de la empresa del ferrocarril de Circunvalación del Distrito Federal, reformando el contrato de fecha 15 de abril de 1903 por el cual se modificó el de concesión de dicho ferrocarril de fecha 29 de septiembre de 1899. 12 de octubre de 1904. Tomo XXXVI, pp. 1129-1130*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Ingeniero Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del*

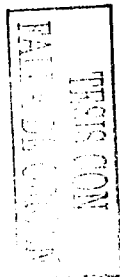


Ejecutivo de la Unión, y el C. Pablo Martínez del Campo, para la construcción en la municipalidad de México de un ferrocarril sistema miniatura. 10 de diciembre de 1904. Tomo XXXVI, pp. 1334-1336.

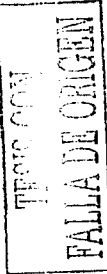
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. Reglamento de Coches de alquiler para la ciudad de México. 28 de agosto de 1905. Tomo XXXVII primera parte. pp. 1268-1287.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado conforme a la ley sobre ferrocarriles, de fecha 29 de abril de 1899, entre el ciudadano Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el ciudadano Licenciado Joaquín D. Casasús, representante de la Compañía Mexicana de Tracción, concesionaria del ferrocarril de México a Tacubaya por Chapultepec, reformando el contrato de concesión relativo. 27 de julio de 1905. Tomo XXXVII segunda parte, p. 1198.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Joaquín D. Casasús en la de la compañía de Tranvías Eléctricos de México, fijando las bases para las concesiones que se otorguen a dicha compañía relativas al establecimiento de vías férreas en el Distrito Federal. 31 de julio de 1905. Tomo XXXVII segunda parte. pp. 1206-1207.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas,*

en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Joaquín D. Casasús, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una vía férrea en esta capital. 2 de agosto de 1905. Tomo XXXVII segunda parte, pp. 1352-1353.

- *Contrato celebrado el 13 de agosto de 1905, entre el C. Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Guillermo de Landa y Escandón, en la de la Compañía del Ferrocarril Nacional de México, para la construcción de una línea y ramales del Ferrocarril en la Municipalidad de México. Tomo XXXVIII, segunda parte, pp. 999-1000.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los Sres. Telesforo García, coronel Félix Díaz y Lic. Joaquín Baranda, cesionarios del ferrocarril de circunvalación del Distrito Federal y ahora denominado Ferrocarril Comercial de México, reformando el contrato de cesión relativo. 4 de enero de 1906. Tomo XXXVIII primera parte, p. 77.*
- *Bases a que deben sujetarse para el uso de automóviles en el Distrito Federal. 30 de abril de 1906. Tomo XXXVIII, primera parte. pp. 337-338.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado conforme a la ley sobre ferrocarriles, fecha 29 de abril de 1899, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Guillermo de Landa y Escandón, en la de la compañía del*



- Ferrocarril Nacional de México, para la construcción de una línea y ramales de ferrocarril en la municipalidad de México.* 13 de agosto de 1906. Tomo XXXVIII segunda parte, pp. 999-1000.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado conforme a la ley sobre ferrocarriles, fecha 29 de abril de 1899, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Coronel Félix Díaz, representante de la compañía de los Ferrocarriles Comerciales del Distrito, reformando el contrato de concesión relativo.* 22 de diciembre de 1906. Tomo XXXVIII segunda parte, p. 1383.
 - *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la compañía Limitada de tranvías Eléctricos de México, para la construcción de una línea de ferrocarril en la municipalidad de México.* 27 de marzo de 1907. Tomo XXXIX primera parte, pp. 305-307.
 - *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México, para la cesión de la calzada de los Insurgentes, hecha por la compañía al gobierno, y construcción de unas vías férreas en esta capital.* 17 de mayo de 1907. Tomo XXXIX primera parte, pp. 474-476.
 - *Reglamento para la circulación de carruajes, automóviles y cabalgaduras en el bosque de Chapultepec.* 5 de septiembre de 1907. Tomo XXXIX segunda parte, pp. 461-463.
 - *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Coronel Félix Díaz, Representante de la Compañía de los Ferrocarriles Comerciales del Distrito, reformando el contrato de concesión relativo.* 4 de enero de 1908. Tomo XL segunda parte, p. 53.
 - *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la compañía de Tranvías de México, Sociedad Anónima, para la construcción y electrificación de unas líneas de ferrocarril.* 4 de enero de 1908. Tomo XL segunda parte, pp. 53-55.
 - *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, para la construcción de una línea de ferrocarril urbano en la Ciudad de México.* 28 de febrero de 1908. Tomo XL segunda parte, pp. 100-102.
 - *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado conforme a la ley sobre ferrocarriles, fecha 29 de abril de 1899, entre el C. Leandro Fernández, secretario de*



Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Luis Riba, apoderado de la Compañía Mexicana de Tracción, concesionaria de Ferrocarril de México a Tacubaya por Chapultepec, rescindiendo el contrato de concesión relativo. 28 de febrero de 1908. Tomo XL segunda parte, p. 102.

- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de un ferrocarril en el Distrito Federal. 28 de febrero de 1908. Tomo XL segunda parte, pp.102-103.*

- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Luis Riba, en la de Tranvías de México, relativo a la construcción y explotación de un circuito de ferrocarril en el Distrito Federal. 28 de febrero de 1908. Tomo XL segunda parte, pp. 103-104.*

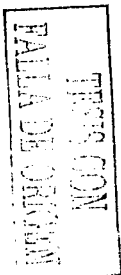
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Luis Riba, apoderado de la Compañía Mexicana de Tracción, S.A. (The Mexican Traction Company), relativo a la rescisión de algunas concesiones de vías urbanas de esta capital. 28 de febrero de 1908. Tomo XL segunda parte, pp.104-105.*

- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la compañía de Tranvías de México, para la construcción de una línea de ferrocarril en la Ciudad de México. 05 de septiembre de 1908. Tomo XL segunda parte, pp. 223-224.*

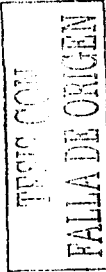
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de una línea de ferrocarril en el Distrito Federal. 15 de octubre de 1908. Tomo XL segunda parte, pp.236-237.*

- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México para la construcción de una vía en la Ciudad de México y modificación de un tramo de la línea de Ixtapalapa. 9 de enero de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 430-431.*

- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Licenciado Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, reformando el de 28 de febrero de 1908 referente a la construcción de las líneas que*



- constituirán el "Circuito Merced Condesa." 10 de mayo de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 482-483.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de unas líneas de ferrocarril en el Distrito Federal.* 23 de octubre de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 543-545.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de unas líneas de ferrocarril en esta capital.* 23 de octubre de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 545-547.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., reformando el contrato de concesión de 25 de julio de 1907, relativo a la construcción de varias líneas de ferrocarril en esta capital.* 4 de noviembre de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 564-565.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., reformando el contrato de 10 de mayo de corriente año de 1909, relativo al circuito de la Merced y Condesa.* 12 de noviembre de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 565-566.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el ciudadano Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, para la construcción de una línea de ferrocarril en la Ciudad de México.* 6 de diciembre de 1909. Tomo XLI segunda parte, pp. 584-585.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, adicionando el contrato de 14 de diciembre de 1909, relativo a la construcción de varias líneas de la ciudad de México.* 30 de abril de 1910. Tomo XLII segunda parte, pp. 31-32.
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el ciudadano Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, para la construcción de una línea de ferrocarril en la municipalidad de México.* 18 de junio de 1910. Tomo XLII segunda parte, pp. 183-185.
- *Secretaría de Estado y del Despacho*



de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado, entre el ciudadano Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de unas líneas de ferrocarril en las municipalidades de México y Mixcoac. 9 de septiembre de 1910. Tomo XLII segunda parte, pp. 239-241.

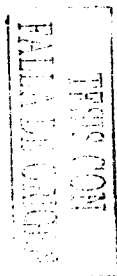
- Contrato celebrado el 19 de septiembre de 1910, entre el ciudadano Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías Eléctricos de México, S.A., para la construcción de una vía de ferrocarril en la Municipalidad de México. Tomo XLII, segunda parte, pp. 267-268.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 4 de octubre de 1910. Decreto que declara que es Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el C. General de División Porfirio Díaz, y Vicepresidente de los mismos Estados Unidos Mexicanos, el C. Ramón Corral, para el sexenio que comenzará 1º de diciembre próximo y terminará el 30 de noviembre de 1916. Tomo XLII, pp. 173-174.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el ciudadano Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de unas líneas de ferrocarril en la municipalidad de México. 15 de noviembre de 1910. Tomo XLII segunda parte, pp. 267-

268.

- Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Contrato celebrado entre el C. Leandro Fernández, secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Lic. Luis Riba, en la de la Compañía de Tranvías de México, S.A., para la construcción de una línea de ferrocarril en el Distrito Federal. 2 de diciembre de 1910. Tomo XLII segunda parte, pp. 281-283.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 26 de mayo de 1911. Decreto que admite las renunciaciones hechas por el C. General de División Porfirio Díaz, del cargo de Presidente de la República; y el C. Ramón Corral, del cargo de Vicepresidente de la República. Tomo XLIII, p. 40.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 1º de julio de 1911. Se convoca al pueblo mexicano a elecciones de Presidente y Vicepresidente de la República. Tomo XLIII, pp. 357-358.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 3 de noviembre de 1911. Decreto que declara quiénes son Presidente y Vicepresidente para el periodo constitucional que terminará el 30 de noviembre de 1916. Tomo XLIII, pp. 417-418.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 27 de noviembre de 1911. Decreto que reforma los artículos 78 y 109 de la Constitución. Tomo XLIII, pp. 418-419.

El Metro es una ciudad que se desplaza. Informe (anual) de labores 1988. Gobierno del Distrito Federal. Sistema de Transporte Colectivo Metro. 49 páginas.

Eloy Pedroza, Archivaldo. *La obra del Sr. general Calles y sus colaboradores. Compendio de historia gráfica y descriptiva*



(1924-1928). Azteca, México, 1927, 175 páginas.

Espinosa López, Enrique. *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*. México, 1991, 266 páginas.

Estudio Integral de transporte y calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México. Definición de políticas para la infraestructura del transporte. La Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad en coordinación con la Comisión Ambiental Metropolitana. 8 Tomos. México 1999.

Exposición por tierra, mar y cielo. El transporte en México: 1542-1970. Dada en el Archivo General de la Nación, 11 de noviembre al 30 de diciembre de 1986, Secretaría de Gobernación, México, 1986. 63 páginas.

Fuentes, Gloria. *Transporte en el Distrito Federal: Evolución y Reto*. Departamento del Distrito Federal. Coordinación General de Transporte, México, 1993, 93 páginas.

Fuentes Delgado, Rubén. *Economía del transporte por automotor*. México. 1970. 163 páginas.

García Benavides, Roberto. *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. Hitos de las comunicaciones y los transportes en la historia de México*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988, 289 páginas.

Garza, Gustavo (coord.). *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*. Gobierno del Distrito Federal-El Colegio de México, México, 2000, 767 páginas.

González Ruiz, José Enrique. *Ruta 100: La quiebra del estado de derecho*. Editorial Planeta, México, 1996, 248 páginas.

González Polo, Ignacio. *Compendio de Providencias de policía de México del segundo Conde de Revillagigedo*. Versión Paleográfica. UNAM, México, 1983.

Gual Villalbí, Pedro. *Curso de política económica contemporánea. Libro tercero. Política del comercio y de los transportes*

(*Los medios de abastecimiento económico*). Editorial Juventud, S. A., Barcelona, 787 páginas.

Guía informativa de sitios de taxis. Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, México, 1988, 473 páginas.

Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México. Departamento de publicidad. Talleres Tipográficos de la Compañía, México, D.F., 1922, 175 páginas.

Guerrero Orozco, Omar. *Historia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 1891 - 1991*. UNAM. Mimeo.

Guerrero Orozco, Omar. *Las raíces borbónicas del estado mexicano*. UNAM, México, 1994, 315 páginas.

Guerrero Orozco, Omar. "75 años de revolución: La Administración Pública". en: *México 75 años de la revolución III. Desarrollo político 2*. F.C.E. e INEHRM, México, 1988, primera edición, 729 páginas.

Guerrero Orozco, Omar. *Historia de la Secretaría de Relaciones Exteriores*. México. Secretaría de Relaciones Exteriores. 1993, 431 páginas.

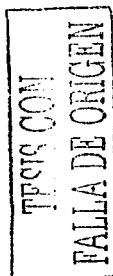
Gutiérrez de MacGregor, Ma. Teresa, Lourdes Godínez e Ignacio Kunz. *Algunos problemas del transporte en la Ciudad de México*. UNAM. Instituto de Geografía. Serie Varia, Núm. 7, México, 1983, 87 páginas.

Hawks, Ellison. *Historia del Transporte*. Editorial Juventud. Barcelona 1946. 310 páginas.

Historia de los Transportes Eléctricos en México. Departamento del Distrito Federal. Sistema de Transportes Eléctricos. México, D.F., 1976, 64 páginas.

Iglesias, Ramón. *Cronistas e historiadores de la conquista de México*. Biblioteca de la Ciudad de México, México, 1990, 278 páginas.

Informe de labores de la Dirección General de Autotransporte Urbano, octubre de 1992 - febrero de 1994. Departamento del Distrito



Federal, Ciudad de México, 1994. mimeo, 207 páginas.

Informe de actividades de la Dirección de Centros de Transferencia Modal para el año de 1999. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, México, marzo del 2000, 47 páginas.

Informe de Gestión 1997 - 2000. Secretaría de Transportes y Vialidad. Gobierno del Distrito Federal, Comité Técnico de Coordinación de los Trabajos para la Entrega de la Administración Pública del Distrito Federal 1997 - 2000, 161 páginas.

III Informe de labores. Maestro Francisco José Díaz Casillas. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, Asamblea Legislativa del Distrito Federal, segunda legislatura, 137 páginas.

Informe rendido y turnado a la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbano de la H. Asamblea del Distrito Federal, I Legislatura, 15 de noviembre de 1999. Programa integral de sustitución de unidades. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 1999, 16 páginas.

Informe del estado general que guarda el programa de placa metropolitana. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 1994, mimeo.

Informe Metropolitano. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 2000, mimeo.

Inventario de rutas de servicio colectivo que penetran al Estado de México, Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, México, 1993, mimeo.

Inventario de rutas de servicio público de transporte colectivo en el Distrito Federal. Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, México 1989, mimeo.

Inventario de transporte en el área metropolitana. Departamento del Distrito Federal, Consejo del Transporte del Área Metropolitana (COTAM). México, 1991, mimeo.

Islas Rivera, Víctor. *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México.* El Colegio de México. 2000. 603 páginas.

Johnson, Emory R.; Grover G. Huebner y G. Lloyd Wilson. *Transportation. Economic principles and practices.* D. Appleton-Century Company incorporated New York - London. 1940. 678 páginas.

La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursua. Cuadragésimo sexto virrey de México. Tomo I. Secretaría de Gobernación. Publicaciones del Archivo General de la Nación, Talleres gráficos de la nación, México, 1936, 462 páginas.

La administración de D. Frey Antonio María de Bucareli y Ursua. Cuadragésimo sexto virrey de México. Tomo II. Secretaría de Gobernación. Publicaciones del Archivo General de la Nación, Talleres gráficos de la nación, México, 1936, 421 páginas.

La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico. Gobierno del Distrito Federal. Oficialía Mayor, México, noviembre 2000, 417 páginas.

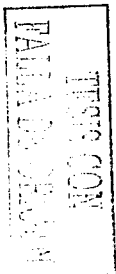
La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico. Los límites del desarrollo urbano metropolitano. Gobierno del Distrito Federal, Oficialía Mayor, México, noviembre 2000, 418 páginas.

La Ciudad de México transformada. Gobierno del Distrito Federal, México, 2000, 151 páginas.

Landesinitiative Bahntechnik NRW. *Branch Handbook for NRW rail technology.* Edition december 1998.

Lanz Cárdenas, José Trinidad. *La Contraloría y el control interno en México.* Cuarta parte. *La dispersión del control 1933-1982. VIII. Las Secretarías de Hacienda y Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, Órganos globalizadores de control 1947-1958.* Ed. FCE, México 1987.

Leal, Juan Felipe. *La clase obrera en la historia de México. Las agrupaciones obreras.*



Legislación Mejicana, o sea Colección completa de las leyes, decretos y circulares que se han expedido desde la consumación de la Independencia. Tomo que comprende de agosto a diciembre de 1853, Imprenta de Juan R. Navarro, Méjico, 1854.

Legislación Electoral Mexicana. Publicación del Diario Oficial, Secretaría de Gobernación, México, 1977, 505 páginas.

Légorreta, Jorge. *Transporte y contaminación en la Ciudad de México.* Centro de Ecología y Desarrollo, 356 páginas.

Libro de kilometrajes por ramal y rutas de taxis colectivos del Distrito Federal. Departamento del Distrito Federal, Coordinación General de Transporte, Dirección General de Autotransporte Urbano, México, 1993. mimeo.

Línea B del Metro. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Obras y Servicios, 28 páginas.

Los hombres del Metro. Departamento del Distrito Federal. Sistema de Transporte Colectivo-Metro. México, 1997. 194 páginas.

López Cárdenas, Fructuoso. Rangel Martínez, Marcelo. De La Sierra Cuspinera, Gerardo. *El transporte en la Ciudad de México, 500 años de evolución.* Castellnova, México, 1982, 115 páginas.

López Rosado, Diego G. *Los servicios públicos de la Ciudad de México.* Porrúa, S.A. México, 1976, 307 páginas.

López Rosado, Diego G. *La burocracia en México. Época prehispánica.* Primera parte, Secretaría de Comercio, México, 1980, 65 páginas.

López Rosado, Diego G. *La burocracia en México. Época Virreynal.* Segunda parte, Secretaría de Comercio, México, 1980, 137 páginas.

López Rosado, Diego G. *La burocracia en México. México Independiente 1821-1910.* Tercera parte, Secretaría de Comercio, México, 1980, 153 páginas.

López Rosado, Diego G. *La burocracia en*

México. México Independiente 1911-1976. Cuarta parte, Secretaría de Comercio, México, 1980, 176 páginas.

López Saldívar, Ignacio. *Nadie está satisfecho... Los derroteros del transporte público concesionado en el DF.,* México, UTEHA. ACOMEX, 307 páginas.

Manual del conductor del transporte público de pasajeros en el D. F. Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Autotransporte Urbano, México, 1993, 154 páginas.

Manual de Organización del Gobierno Federal 1982. Presidencia de la República. Coordinación General de Estudios Administrativos. México, 1982, 886 páginas.

Mateos, Juan A. *Historia parlamentaria de los Congresos mexicanos.* Imprenta del Partido Liberal, 1983, Tomo XXXIV y XXXV, Edición facsímil, publicada por el Archivo de Derechos de Autor, 1977.

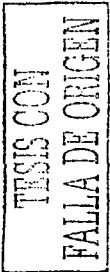
México a través de los informes presidenciales. Tomo 5. Volúmenes 1,2,3,4 y 5. La administración pública. Secretaría de la Presidencia, México, 1976.

México a través de los informes presidenciales. Tomo 16, Volúmenes II y III. La Ciudad de México. Secretaría de la Presidencia, México, 1976.

— *Distrito Federal. Cronología de Gobernantes (1824-1976).* En: *México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Secretaría de la Presidencia.* Tomo 16, pp. 500-538.

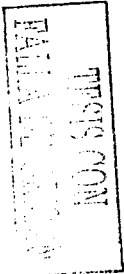
— *Atribuciones. 10 de abril de 1865. Se marcan las de cada uno de los nueve departamentos ministeriales establecidos en el Estatuto Provisional del Imperio.* En *México a través de los informes presidenciales. La administración pública.* Tomo 5, Volumen IV, pp. 425-432.

— *Decreto de 15 de junio de 1866. Se suprime el Ministerio de Estado y sus*



asuntos serán del Ministerio de Gobernación y Justicia. En México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo 5 Volumen I, p. 499.

- Acuerdo para disminuir el gasto público, el Ministerio de Fomento queda internamente a cargo del Ministerio de Gobernación y Justicia. 26 de julio de 1866. En México a través de los informes presidenciales. La administración Pública. Tomo 5 Volumen I, p. 501.
- Decreto de 7 de febrero de 1867. Se fijan las atribuciones del Ministerio de la Casa Imperial. En México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo 5 Volumen I, pp. 503-504.
- Renuncia del Ingeniero Pascual Ortiz Rubio. 2 de septiembre de 1932. En México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo 5 Volumen III, pp. 413-415.
- Decreto del Congreso de 20 de 1867. Ministerio de Gobernación. Declara Presidente Constitucional al C. Benito Juárez. Diario Oficial N° 124. 21 de diciembre de 1867. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo 16, Volumen II, p. 85.
- Decreto del Congreso de 12 octubre de 1861. Se declara Presidente constitucional al C. Benito Juárez. Diario Oficial N° 286. 13 de octubre de 1861. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, p. 89.
- Circular del Ministerio de Gobernación de 19 de julio de 1872. Se anuncia que el Presidente de la Corte de Justicia ha prestado la protesta de ley ante la diputación permanente, por haberse encargado de la Presidencia de la República. Diario Oficial N° 201. 19 de julio de 1872. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, p. 105.
- Decreto del Congreso de 16 de noviembre de 1872. Declara Presidente Constitucional de la República al C. Sebastián Lerdo de Tejada. Diario Oficial N° 322, 17 de noviembre de 1872. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, p. 105.
- Decreto de la Cámara de Diputados de 26 de octubre de 1876. Declara que es Presidente constitucional para el periodo que terminará el 30 de noviembre de 1880 el C. Sebastián Lerdo de Tejada. Diario Oficial N° 302. octubre 28 de 1876. En: México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, p. 106.
- Decreto de 16 de febrero de 1877. Exponiendo el programa de gobierno. XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados. Los Presidentes ante la Nación. Tomo II. Pp. 899-900. México 1966. En: México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo V, Volumen II, pp. 23-24.
- Secretaría de Gobernación. 17 de diciembre de 1898. Aprobación de los convenios sobre límites entre el Distrito Federal y el Estado de México. Diario Oficial de diciembre de 1898. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, pp. 350-353.
- Secretaría de Gobernación. 17 de diciembre de 1898. Aprobación de los convenios sobre límites entre el Distrito Federal y el Estado de Morelos. Diario Oficial de 23 diciembre de 1898. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, pp. 353-354.



- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 28 de julio de 1899. Municipalidades que forman el Distrito Federal. Diario Oficial de 29 de julio de 1899. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, pp. 354-359.*
- *División Administrativa del Distrito Federal. 18 de diciembre de 1899. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Secretaría de la Presidencia. Tomo XVI, Volumen II, pp. 359-361.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 10 de octubre de 1900. Se declara Presidente Constitucional a Porfirio Díaz para el cuatrienio que comenzará el 1° de diciembre de 1900 y terminará el 30 de noviembre de 1904. Diario Oficial de 1° de octubre 1900. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, p. 407.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 14 de diciembre de 1900. Decreto sobre autorización para reformar la organización Municipal. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, pp. 412-413.*
- *Secretaría de Gobernación. 3 de diciembre de 1902. Decreto reformando el artículo 1° transitorio del 14 de diciembre de 1900. Diario Oficial de 5 de diciembre de 1902. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo XVI, Volumen II, p. 413.*
- *Decreto de 18 de mayo de 1905. Se establece una nueva Secretaría del Despacho que se llamará de Instrucción Pública y Bellas Artes. En México a través de los informes presidenciales. La administración pública. Tomo V, Volumen II, pp. 183-184.*
- *19 de febrero de 1913. Se hacen cargo del poder Ejecutivo Félix Díaz y Victoriano Huerta. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo 16, Volumen II, p. 599*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 20 de febrero de 1913. Se admite la renuncia del Presidente Francisco I. Madero Y de Vicepresidente José María Pino Suárez y se llama Pedro Lascuráin para protestar como Presidente Interino de la República. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo 16, Volumen II, pp. 599-600.*
- *Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. 20 de febrero de 1913. Se admite la renuncia del Pedro Lascuráin, Presidente Interino de la República, y se llama Victoriano Huerta para que preste protesta de ley como Presidente Interino de la República. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Tomo 16, Volumen II, p. 600.*
- *El Presidente Carranza envió el 5 de octubre de 1918 por conducto del Secretario de Gobernación una iniciativa al Congreso de la Unión en la que se abroga la elección municipal en la ciudad de México y que no prospera en la Cámara de Diputados. En México a través de los informes presidenciales. La Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal. Secretaría de la Presidencia. Tomo XVI, pp. 59-84.*
- Meyer, John; Merton J. Peck; John Stenason y Charles Zwick. *The economics of competition in the transportation industries.* Cambridge, Massachusetts. Harvard University Press, Tirad editon1964. 359 páginas.
- Morales, Alfonso et al. *Los inicios del México contemporáneo.* IPN, CNCA, FONCA, Grupo Editorial Casa de las Imágenes, INAH,

TFCIS CON
 FALLA DE ORIGEN

México 1998, 261 páginas.

Moreno Espinosa, Roberto. Díaz Casillas, Francisco José. *et al. Origen y evolución del municipio en el Estado de México*. Obra conmemorativa del V centenario del encuentro de dos mundos, Gobierno del Estado de México, Toluca Estado de México, 1992, 355 páginas.

Moreno Toscano, Alejandra y Lombardo de Ruiz, Sonia. *Fuentes para la historia de la Ciudad de México 1810-1979*. Volumen I Siglo XIX y II, Siglo XX, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1984, 830 páginas.

Moreno Toscano, Alejandra. *Los Censos y Padrones de los Siglos XVI - XIX*. Comisión Nacional de Difusión Censal. X Censo General de Población y Vivienda 1980, México, 18 páginas.

Moreno Valle, Lucina. *Catálogo de la Colección La Fragua 1821-1853*. UNAM-Instituto de Investigaciones Bibliográficas, México, 1975, 1202 páginas.

Navarro de Anda, Ramiro (comp.). *Instrucciones y Memorias de los Virreyes novohispanos*. Tomo I, Porrúa, México, 1991, 746 páginas.

Navarro de Anda, Ramiro (comp.). *Instrucciones y Memorias de los Virreyes novohispanos*. Tomo II, Porrúa, México, 1991, 805 páginas.

Noriega Elío, Cecilia. *El Constituyente de 1842*. UNAM., México, 1986, 251 páginas.

Ortiz de Ayala, Simón Tadeo. *Resumen de la estadística del Imperio Mexicano*, Biblioteca Nacional-UNAM, México, 1968, 105 páginas.

Owen, Wilfred. *La planificación de los transportes*. Ediciones Troquel, Buenos Aires, 241 páginas.

Pedrero Nieto, Rafael. *Administración estratégica del tráfico urbano. Alternativas de solución*. Instituto de Investigaciones Económicas y Social Lucas Alamán A. C., México, 1993, 79 páginas.

Pegrum, Dudley F. *Transportation:*

Economics and public policy. Homewood, Illinois. RichaOrd D. Irwin, Inc. 1963. 625 páginas.

Pineda, Juan de Dios (Coordinador). *Los retos del transporte urbano*. Agencia de Cooperación Internacional del Japón. 189 páginas.

Plan de Empresa 2001 - 2006. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad. (Versión 07-nov-2000), México, 159 páginas.

Plan Maestro de Transportes Eléctricos. Área Metropolitana de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, México, 1997, 121 páginas.

Plan rector de vialidad y transporte del Distrito Federal, Versión abreviada de la actualización a junio de 1982, Departamento del Distrito Federal. COVITUR, junio de 1982.

Planes en la Nación Mexicana. Ed. Senado de la República LIII Legislatura - El Colegio de México, México 1987, 503 páginas.

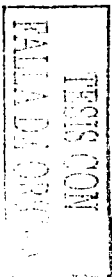
Programa integral de transporte y vialidad 1995 - 2000 (Versión 1999). Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, 221 páginas.

Programa maestro de ferrocarriles urbanos y suburbanos del área metropolitana de la Ciudad de México (tercera revisión). Departamento del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, Sistema de Transporte Colectivo Metro, México, 1996.

Rabasa, Emilio. *La Constitución y la Dictadura*, Ed. Porrúa, México, 1976, 246 páginas.

Rabasa, Emilio O. *El pensamiento político del Constituyente de 1824*. UNAM., México, 1986, 140 páginas.

Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España 1786. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas. Serie facsimilar Nueva España / 1. México 1984.



Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias. Tomo primero a cuarto.

Reunión de Análisis de Transporte de la Ciudad de México. México, 26 y 27 de octubre del 2000. Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Transportes y Vialidad, IPN-UPIICSA.

Revista de Administración Pública. 61/62 enero – junio. Departamento del Distrito Federal-INAP., México, 1985, 466 páginas.

Rives, Roberto. *La Constitución Mexicana hacia el siglo XXI.* Ed. Plaza y Valdez-Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública, México, 2000, 459 páginas.

Robles, Rosario. *III Informe de Gobierno. Ciudad de México. Septiembre 2000.* Gobierno del Distrito Federal, 190 páginas. *Anexo Delegacional.* 183 páginas. *Anexo Estadístico.* 238 páginas.

Rodríguez, Miguel. *Los Tranviarios y el Anarquismo en México (1920 – 1925).* ICUAP Centro de Estudios Contemporáneos Editorial-Universidad Autónoma de Puebla, México, 261 páginas.

Santibáñez, Enrique. *El Ejecutivo y su labor política.* México, 1916, 490 páginas.
Sierra, Carlos J. *Historia de la navegación en la Ciudad de México.* Colección popular Ciudad de México, Núm. 4, Departamento del Distrito Federal, México, 1973, 91 páginas.

Secretaría de Obras Públicas. *Obras Públicas en México. Documentos para su historia 2. Ferrocarriles de México. Reseña Histórica-Reglamentos (siglo XIX).* Ed. Secretaría de Obras Públicas, México, 1976, 61 páginas.

Secretaría de Obras y Servicios. *Memoria de actividades, 5 de diciembre de 1997 – 4 de diciembre del 2000.* Gobierno del Distrito Federal, México, 2000.

Secretaría General de Protección y Vialidad. Dirección General de Autotransporte Urbano. *Inventario de rutas de transporte de pasajeros que presta A.U.P.R. 100. Distrito Federal, 1993.* 540 páginas. Mimeo.

Segura, José Sebastián. *Boletín de las leyes del Imperio Mexicano, o sea, código de la Restauración.* Colección completa de las leyes y demás disposiciones dictadas por la Intervención Francesa, por el Supremo Poder Ejecutivo Provisional, y por el Imperio Mexicano, 4 Tomos, Imprenta Literaria, México, 1863-1865.

— *Prefecto municipal de México. 13 de junio de 1863. Nombramiento.* Tomo I, p. 37.

— *Nombramiento de Regidores, Síndicos y Secretario del Ayuntamiento de México, 14 de junio de 1863.* Tomo I, pp. 38-39.

— *Junta Superior de Gobierno. 16 de junio de 1863. Atribuciones.* Tomo I, pp. 48-51.

— *Poder Ejecutivo. 16 de junio de 1863. Atribuciones. Y 24 de junio de 1863. Miembros del Poder Ejecutivo.* Tomo I, pp. 55-56 y 59-60.

— *Asamblea de Notables. 16 de junio de 1863. Atribuciones.* Tomo I, pp. 51-54.

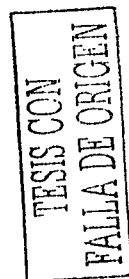
— *Asamblea de Notables. 8 de julio de 1863. Dictamen sobre la reforma de gobierno.* Tomo I, pp. 501-538.

— *Asamblea de Notables. Decreto de 11 de julio de 1863. Forma de gobierno.* Tomo I, pp. 123-124.

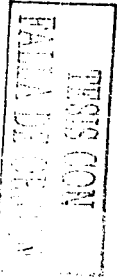
— *Asamblea de Notables. Decreto de 11 de julio de 1863.* Tomo I, pp. 125-126.

— *Decreto de 10 de abril de 1864. Se nombra al general Juan N. Almonte lugarteniente del gobierno del Imperio.* Tomo III, pp. 14-15.

— *Secretaría de Relaciones. 20 de mayo de 1864. Se comunica que cesa la Regencia del Imperio, en el ejercicio de sus funciones. Segura, José Sebastián. Boletín de Leyes del Imperio Mexicano, o sea, Código de*



- la *Restauración*. Tomo III, p. 15.
- *Acuerdo de 27 de diciembre de 1864. Se recomienda con preferencia, la desamortización y nacionalización de bienes eclesiásticos*. Tomo III, pp. 285-286.
- *Amnistía general concedida a los presos políticos. 6 de julio de 1864*. Tomo III, p. 39.
- *Ministerios. 19 de octubre de 1864. Se le señala el papel que han de servir en las oficinas y las fórmulas que han de usar en las comunicaciones*. Tomo III, pp. 175-176.
- *Prefectos políticos. 3 de noviembre de 1864. Se les da las instrucciones para que obren con igual los ciudadanos, sean del color político que fueren*. Tomo III, pp. 190-195.
- *Administración Pública. 9 de noviembre de 1864. Disposiciones para cortar los abusos introducidos en los ramos de ella*. Tomo III, pp. 108-210.
- *Consejo de Estado. 4 de diciembre de 1864. Se establece uno y se marcan sus atribuciones*. Tomo III, pp. 244-246.
- *Diario del Imperio. 31 de diciembre de 1864. Se instituye con este título el periódico oficial del Imperio Mexicano*. Tomo III, pp. 302-303.
- *Decreto de 26 de febrero de 1865. Al Consejo de Estado se le comisiona para revisar las operaciones de desamortización y nacionalización de bienes eclesiásticos ejecutados a consecuencia de las leyes que se ejerzan, y se le marca lo que debe hacer*. Tomo IV, pp. 194-198.
- *Reglamento de 13 de marzo de 1865. Para establecer el ramo de alumbrado y su resguardo nocturno, y para que los vecinos de México disfruten los beneficios de una regular policía*. Tomo IV, pp. 259-268.
- *Salubridad. 20 de marzo de 1865. Medidas dictadas en pro de la salubridad pública*. Tomo IV, pp. 184-185.
- *Estatuto. 10 de abril de 1865. Para preparar la organización definitiva del Imperio*. Tomo IV, pp. 342-354.
- *Reglamento de 15 de mayo de 1865. Para el servicio vecinal de policía y orden para la Ciudad de México*. Tomo IV, pp. 548-552.
- *Proposiciones. 20 de enero de 1874. Que aprobó el Excelentísimo Ayuntamiento de México*. Tomo III, pp. 100-101.
- Silva Herzog, Jesús. *Breve historia de la Revolución Mexicana*. 2 Tomos, Ed. FCE. México, 1973.
- Timothy, Anna. *La caída del Gobierno Español en la Ciudad de México*. FCE., México, 1981.
- Transporte Metropolitano*. Río de Janeiro, Gobierno del Estado de Sao Paulo, Secretaría de Transportes Metropolitanos y la Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de Sao Paulo, 1999. 155 páginas.
- T. de la Peña, Moisés. *El Servicio de Autobuses en el Distrito Federal*. Profesor de Problemas Económicos de México en la Escuela Nacional de Economía de la U.N.A., 208 páginas.
- Troxel, Emery. *Economics of transport*. New York. Rinehart and Company, Inc., 1955, 837 páginas.
- Vehículos: Coches, Sitio, Providencia. Periodo 1791-1915*. 8 Volúmenes, 4200-4207; 759 expedientes. Archivo Histórico del Distrito Federal.
- Vehículos: Tranvías Eléctricos. Periodo 1903-1906*. 9 volúmenes, 4287-4295; 194 expedientes. Archivo Histórico del Distrito Federal.



Ventura Beleña, Eusebio. *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España, y providencias de su superior Gobierno; de varias Reales Cédulas y Órdenes que después de publicada la Recopilación de Indias han podido recogerse así de las dirigidas a la misma Audiencia o Gobierno, como de algunas otras que por sus notables decisiones convendrá no ignorar.* Tomo primero, Universidad Nacional Autónoma de México, Primera edición, 1787, primera edición facsimilar, México, 1981.

Ventura Beleña, Eusebio. *Copias a la letra ofrecidas en el primer tomo de la Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España, y providencias de su superior Gobierno; de varias Reales Cédulas y Órdenes que después de publicada la Recopilación de Indias, han podido recogerse, así de las dirigidas a la misma Audiencia o Gobierno, como de algunas otras que por sus notables decisiones convendrá no ignorar.* Tomo segundo, Universidad Nacional Autónoma de México, Primera edición, 1787, primera edición facsimilar, México, 1981.

Vigencia de la Constitución de 1917. LXXX Aniversario. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917. Secretaría de Gobernación Archivo General de la Nación, México, 1997, 319 páginas.

Viogt, Fritz. *Economía de los sistemas de transporte.* México - Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica. 1964. 367 páginas.

Walter Roschlau, Michael. *Urban transport in developing countries: The peseros of México City.* Master thesis series, Center for transportation studies of British Columbia Vancouver, Canada.

Westmeyer, Russell E. *Economics of transportation.* New York. Prentice-Hall, Inc. 1952. 741 páginas.

Zamacois, Don Niceto de. *Historia de Méjico desde sus tiempos más remotos hasta el gobierno de Don Benito Juárez,* Barcelona, México, Ed., Juan de la Fuente Párres y Compañía. 1876-1882. 18 Tomos en 20 vols.

— *Acta General del Ejército.* 2 de enero de 1846, Tomo III, pp. 405-406.

— *Decreto del gobierno de 14 de septiembre de 1847. En caso de sucumbir o caer prisionero el Presidente Interino, le sustituya el Presidente de la Suprema Corte de Justicia.* Tomo XII, pp. 788-789.

— *Mensaje del Excmo. Ayuntamiento de la ciudad al pueblo, con motivo de la ocupación.* 14 de septiembre de 1847, Tomo XII, pp. 841-842.

— *Manifiesto para prevenir a los habitantes a cerca de las represiones.* 14 de septiembre de 1847, Tomo XII, pp. 846-847.

— *Circular del 27 de septiembre de 1847. El Presidente Provisional informa que entra en ejercicio del Ejecutivo.* Tomo XIII, pp. 19-22.

— *13 de octubre de 1847. El Presidente de la Suprema Corte de Justicia, en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo a la Nación Mexicana.* Tomo XIII, pp. 22-24.

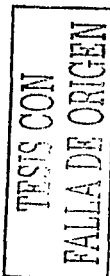
Ziccardi, Alicia y Bernardo Navarro. *Compiladores. Ciudad de México: Retos y propuestas para la coordinación metropolitana.* UAM-X., México, 1995, 177 páginas.

Zorita, Alonso de. *Cedulario de 1574.* Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 1984, 416 páginas.

12. Memorias

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores de la República Mexicana. 31 de diciembre de 1826.

Memoria del Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores de la República Mexicana. Leída en la Cámara de Diputados el 10, y en la de Senadores el 12 de enero de 1827. Firmada por Juan José Espinosa de



los Monteros, Imprenta del Supremo Gobierno, en Palacio, México 1827, 38 páginas.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores de la República Mexicana. Leída en la Cámara de Diputados el 8 y en la de Senadores el 10 de enero de 1829. Firmada por Juan de Dios Cañedo, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno, México, 1829, 26 páginas.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores, presentada por el Secretario del ramo a las Cámaras del Congreso general, en cumplimiento del artículo 120 de la Constitución, y leída en la de Diputados el día 7, y en la de Senadores el 8 de enero de 1831. Firmada por Lucas Alamán. Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno, Calle de Medinas N° 6, México, 1831, 67 páginas.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores, presentada por el Secretario del ramo a las Cámaras del Congreso general, en cumplimiento del artículo 120 de la Constitución, y leída en la de Diputados el día 26, y en la de Senadores el 30 de marzo de 1835. Firmada por José María Gutiérrez de Estrada. Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno, Calle de Medinas N° 6, México, 1835, 83 páginas.

Memoria del Ministerio de lo Interior de la República Mexicana leída en las Cámaras de su Congreso general en el mes de enero de 1838. Firmado por J. Antonio Romero, Imprenta del Águila, dirigida por José Ximeno, Calle de Medinas N°6, México, 1838, 88 páginas.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores, de los Estados Unidos Mexicanos, leída al Soberano Congreso Constituyente en los días 14, 15 y 16 de diciembre de 1846, por el Ministro del ramo, C. José María Lafragua. Impresa por acuerdo del Soberano Congreso, Imprenta de Vicente García Torres, en el Ex convento del Espíritu Santo, México 1847, 185 páginas.

Memoria leída en las Cámaras en 1851 por el Secretario de Relaciones Exteriores e Interiores C. José María Lacunza. Imprenta de Vicente G. Torres, México 1851, 43 páginas.

Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Escrita por el Ministro del ramo. C Manuel Siliceo, para dar cuenta con ella al Soberano Congreso Constitucional. Imprenta de Vicente García Torres, calle San Juan de Letrán número 3, México, 1857. 129 páginas de memoria, 207 páginas de documentos anexos.

Memoria de los Ramos Municipales.- Correspondiente al Semestre de Enero a Junio de 1866. Presentada por el Alcalde Municipal de la Ciudad de México D. Ignacio Trigueros. México Imprenta Económica, 1866. 66 páginas.

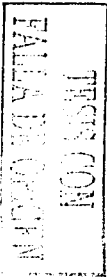
Memoria de los Ramos Municipales.- Correspondiente al Semestre de Julio a Diciembre de 1866. Presentada por el Alcalde Municipal de la Ciudad de México D. Ignacio Trigueros. México. Imprenta Económica, 1867. 167 páginas.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al Congreso de la Unión. Imprenta del Gobierno, en Palacio, a cargo de José M. Sandoval, México, 1868, 399 páginas.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional del año de 1868.- Comisión de Coches, pp. 139-141.

Memoria del Ayuntamiento Popular del año de 1869. Comisión de Coches. México, Tipografía del Comercio, 1870, 224 páginas. México, diciembre 31 de 1869, Juan Palacios.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional del año de 1870. Comisión de Coches. México. Imprenta del Comercio, 1871, 216 páginas. México, diciembre 31 de 1870, Vicente J. González.



Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al Congreso de la Unión. correspondiente al año transcurrido de 1° de julio de 1868 al 30 de junio de 1869. Imprenta del Gobierno, en Palacio, a cargo de José M. Sandoval, México, 1870, 355 páginas.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional del año de 1871. Ramo de Carruajes de Alquiler. México. Imprenta de Ignacio Cumplido, 1872, 219 páginas. México, diciembre 31 de 1871, A. Lozano.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional del año de 1872. Ramo de Carruajes de Alquiler. México. Imprenta de Ignacio Cumplido, 1873, 172 páginas. México, diciembre 31 de 1872, Vicente J. González.

Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al Congreso de la Unión. Conteniendo documentos hasta el 30 de junio de 1873. México. Imprenta en la calle de Tiburcio número 18. México, 1873, 1068 páginas.

Memoria del Ayuntamiento que comenzó el 5 de diciembre de 1876 y concluyó el 31 de diciembre de 1877. México. Imprenta de Ignacio Escalante, 1878. 255 páginas y Apéndice 41 páginas. Carruajes: José Izita, Regidor, México, diciembre 31, 1877. Comisión de Coches R. L. de Lascuráin, Regidor, México, diciembre 12 de 1876.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Vicente Riva Palacio. Corresponde al año transcurrido de diciembre de 1876 a noviembre de 1877. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, México, 1877, 560 páginas.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional de 1879. México. Imprenta de Francisco Díaz de León, 1880. 227 páginas. Firma el mensaje de la memoria: Eduardo Castañeda, 30 diciembre de 1879; firma Comisión de Coches: Ramón F. Pacheco, 31 diciembre de 1879.

Reseña leída por el Presidente Municipal en nombre de la Corporación que funcionó en 1882. México. Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883. 75 páginas. Firma la Reseña: Ignacio Cejudo; firma de quien contesta la Reseña: Lic. Guillermo Valle; firma el Discurso: Ramón Fernández.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. General Carlos Pacheco. Corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882. Tomo III. Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1885, 1039 páginas.

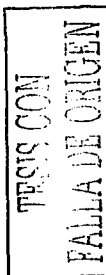
Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. General Carlos Pacheco. Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885. Tomo II. Oficina Tipográfica. de la Secretaría de Fomento, México, 1887, 1038 páginas.

Discurso leído el 1° de enero de 1889 por el C. Gral. Manuel González Cosío como Presidente del Ayuntamiento de 1888. Impreso por Francisco Díaz de León, México, 1889. 106 páginas.

Discurso leído el 1° de enero de 1890 por el C. Gral. Manuel González Cosío como Presidente del Ayuntamiento de 1889. México. Impreso por Francisco Díaz de León, México, 1890. 47 páginas de la Memoria y 175 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Discurso leído el 1° de enero de 1891 por el C. Gral. Manuel González Cosío como Presidente del Ayuntamiento de 1890. México. Impreso por Francisco Díaz de León, México, 1891. 58 páginas de la Memoria y 118 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Álbum de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1890 y comprendiendo datos generales relativos a los años anteriores, a partir de 1873. Oficina impresora de



estampillas. Tipografía. Palacio Nacional, México, 1892, 388 páginas.

Discurso leído el 1° de enero de 1892 por el C. Manuel Ma. Contreras como Presidente del Ayuntamiento de 1891. México. Imprenta de Francisco Díaz de León, México, 1892, 52 páginas de la Memoria y 176 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria Documentada de los Trabajos Municipales de 1893 formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. México. Imprenta y Lit. de Díaz de León, 1894, 139 páginas de la Memoria y 201 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria Documentada de los Trabajos Municipales de 1894 formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. México. Imprenta y Lit. "La Europea" de Fernando Camacho, 1895. 136 páginas de la Memoria y 229 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Discurso del C. Ing. Sebastián Camacho, Presidente del Ayuntamiento de 1895, y Memoria Documentada de 1895, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. México. Imprenta y Litografía. "La Europea" de Fernando Camacho, 1896, 157 páginas de la Memoria y 147 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Discurso del C. Ing. Sebastián Camacho, Presidente del Ayuntamiento de 1896, y Memoria Documentada de 1896, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Imprenta y Litografía. "La Europea" de Fernando Camacho, México, 1897, 195 páginas de la Memoria y 257 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Discurso del C. Ing. Sebastián Camacho, Presidente del Ayuntamiento de 1897 al instalarse el de 1898 y Memoria Documentada de 1897, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1898, 233 páginas de la Memoria y 207 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. General

Francisco Z. Mena. Corresponde a los años transcurridos de 1° de julio de 1891 a 30 de junio de 1896. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1899, 179 páginas.

Discurso del C. Lic. Miguel S. Macedo, Presidente del Ayuntamiento de 1898 y Memoria Documentada de 1898, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1899, 274 páginas de la Memoria y 355 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Secretaría de Estado y Despacho de Gobernación. 14 de diciembre de 1900. Decreto sobre autorización para reformar la organización municipal. Memoria del Ayuntamiento de México. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1900. pp. 7-9.

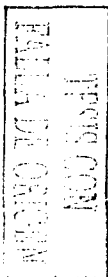
Discurso del C. Lic. Miguel S. Macedo, Presidente del Ayuntamiento de 1899, y Memoria Documentada de 1899, formada por Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1900, 327 páginas de la Memoria y 312 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. General Francisco Z. Mena. Corresponde a los años transcurridos del 1° de julio de 1896 a 30 de junio de 1899. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1900, 186 páginas.

Discurso del Sr. Don Guillermo de Landa y Escandón, Presidente del Ayuntamiento de 1900, y Memoria Documentada de 1900 Tomo I, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1901, 467 páginas.

Documentos de la Memoria Documentada de 1900 Tomo II, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1901, 566 páginas.

Discurso del Sr. Don Guillermo de Landa y Escandón, Presidente del Ayuntamiento en 1901, y Memoria Documentada de 1901 Tomo I, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. México Tip. y Lit. "La



Europea" de J. Aguilar, México, 1902, 517 páginas.

Documentos de la Memoria Documentada de 1901 Tomo II, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. México. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1902, 324 páginas.

Discurso del Sr. Don Fernando Pimentel y Fagoaga, Presidente Interino del Ayuntamiento de 1902, y Memoria Documentada de 1902 Tomo I, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1903, 571 páginas.

Documentos de la Memoria Documentada de 1902 Tomo II, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar, México, 1903, 466 páginas.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Ingeniero Leandro Fernández. Corresponde al periodo transcurrido del 1° de julio de 1902 a 30 de junio de 1903. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1904, 266 páginas.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Reseña Histórica y Estadística de los ferrocarriles de Jurisdicción Federal desde 1° de enero de 1900, hasta 31 de diciembre de 1903. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, México, 1905, 313 páginas.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Ingeniero Leandro Fernández. Corresponde al periodo transcurrido del 1° de julio de 1903 a 30 de junio de 1904. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1905, 216 páginas.

Memoria del Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal, correspondiente al periodo transcurrido del 1° de julio de 1903 al 31 de diciembre de 1904. Tomo I. Talleres de Tipografía Encuadernación y Rayados de Pablo Rodríguez, México, 1906, 431 páginas.

(Firma Guillermo de Landa y Escandón, Secretario de Gobernación).

Memoria del Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal, correspondiente al periodo transcurrido del 1° de julio de 1903 al 31 de diciembre de 1904. Tomo II. Talleres de Tipografía Encuadernación y Rayados de Pablo Rodríguez, México, 1906, 632 páginas. (Firma Guillermo de Landa y Escandón, Secretario de Gobernación).

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Ingeniero Leandro Fernández. Corresponde al periodo transcurrido del 1° de julio de 1906 a 30 de junio de 1907. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1908, 280 páginas.

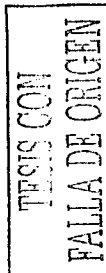
Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1905, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. México. Imprenta de Ignacio Escalante, 1909, 235 páginas de la Memoria y 83 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1906, formada por el Lic. Juan Bribiesca. Imprenta de Luis A. Aguilar, México, 1909, 255 páginas de la Memoria y 97 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1907, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Imprenta de Ignacio Escalante, México, 1910, 262 páginas de la Memoria y 120 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1908, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Imprenta dirigida por J. Aguilar Vera, México, 1910, 264 páginas de la Memoria y 79 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1909, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Imprenta Dirigida por J. Aguilar Vera, México, 1910. 299 páginas de la Memoria y 99 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.



Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1910, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Imprenta Dirigida por J. Aguilar Vera, México, 1911. 277 páginas de la Memoria y 70 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. Ingeniero David de la Fuente. Comprende el periodo transcurrido del 1° de julio de 1911 a 30 de junio de 1912. Talleres gráficos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1913, 423 páginas.

Memoria del H. Ayuntamiento de México en 1911, formada por el Secretario C. Lic. Juan Bribiesca. Imprenta Dirigida por J. Aguilar Vera, México, 1913. 253 páginas de la Memoria y 46 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Informe del Gobierno del Distrito Federal del 1° de agosto de 1922 al 31 de julio de 1923. Gobernador del D.F. C. Gasca. Tip. E. Correccional, México, 1923. 79 páginas.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de los Estados Unidos Mexicanos. Ramón Ross. Comprende el periodo transcurrido del 1° de agosto de 1927 al 31 de julio de 1928. Imprenta Galas, México, 50 páginas.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. Ingeniero Javier Sánchez Mejorada. Comprende el periodo transcurrido del 1° de agosto de 1928 al 31 de julio de 1929. Imprenta Galas, México, 45 páginas.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1936 al 30 de agosto de 1937. Presentada por Cosme Hinojosa, Jefe del Departamento del Distrito Federal. México, 1937. 122 páginas.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1938 al 31 de agosto de 1939. Presentada por Lic. Raúl Castellano, Jefe del Departamento del

Distrito Federal. Talleres Gráficos de la Penitenciaría, México, 1939. 367 páginas.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1939 al 31 de agosto de 1940. Presentada por Lic. Raúl Castellano, Jefe del Departamento del Distrito Federal. México, 1940. 103 páginas de la Memoria y 200 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1940 al 31 de agosto de 1941. Presentada por Lic. Javier Rojo Gómez, Jefe del Departamento del Distrito Federal. México, 1941. 164 páginas de la Memoria y 200 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1942 al 31 de agosto de 1943. Presentada por Lic. Javier Rojo Gómez, Jefe del Departamento del Distrito Federal. México, 1943. 154 páginas de la Memoria y 200 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1943 al 31 de agosto de 1944. Presentada por Lic. Javier Rojo Gómez, Jefe del Departamento del Distrito Federal. México. 137 páginas de la Memoria y 200 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

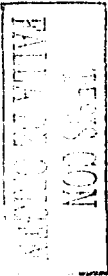
Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1944 al 31 de agosto de 1945. Presentada por Lic. Javier Rojo Gómez, Gobernador del Distrito Federal. México. 1945. 91 páginas de la Memoria y 200 páginas de Documentos Anexos a la Memoria.

Departamento del Distrito Federal. Resumen de Actividades del año de 1950. 210 páginas.

Memoria del Departamento del Distrito Federal; del año de 1951.

13. Tesis de licenciatura y postgrado

Barrón Sesma, Miguel. *Transporte de Pasajeros en Taxi en la Ciudad de México.* Tesis para obtener el Título de Licenciado en Economía. ITAM Instituto Tecnológico



Autónomo de México. México D.F., 1985. 135 páginas.

Hernández Tirado, Concepción. *El Sistema de Transporte de Colectivo Metro de la Ciudad de México*. México. Tesis, UNAM. 1991. 147 páginas.

Moyo Porras, Edmundo. *Los transportes Eléctricos en el Distrito Federal*. "Tesis para obtener el Título de Licenciado en Economía. UNAM., México, D.F., 1952. 104 páginas.

Walter Roschlau, Michael. *Urban Transport in Developing Countries: The Peseros of México City*. Master Thesis Series. Center for Transportation Studies University of British Columbia Vancouver, Canadá. 193 páginas.

14. Varios

Decreto del Rey uniendo a las cinco Secretarías de Estado y del Despacho de España. Los negocios respectivos a cada departamento en Las Indias. Impreso en México por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, año de 1790, 15 páginas.

Carruajes. Bando de 4 de febrero de 1850. Colección de Leyes, Supremas Órdenes, Bandos, Disposiciones de Policía y Reglamentos Municipales. De Administración del Distrito Federal. Segunda Edición. México 1874. pp. 98-100.

Coches de providencia. Disposición Municipal de enero de 1856. Colección de Leyes, Supremas Órdenes, Bandos, Disposiciones de Policía y Reglamentos Municipales de Administración del Distrito Federal. Segunda edición. México 1874. pp. 103-109.

Plan de Agua Prieta. Agua Prieta, Sonora, 23 de abril de 1920. Planes en la Nación Mexicana. Ed. Senado de la República LIII Legislatura – El Colegio de México, México 1987.

Acuerdo sobre paradas únicas obligatorias de autocamiones de pasajeros. Publicado en la prensa diaria del 23 de septiembre de 1943. Véase *Leyes y reglamentos sobre comunicaciones y transportes*. Tomo II, Ed. Andrade, México D.F., 1982.

Bando Informativo Número 9, sobre el combate a la circulación de taxis irregulares y la negativa de concesiones. Página en internet del Gobierno del Distrito Federal. 15 de diciembre del 2000. (<http://www.df.gob.mx/jefatura/bandos/bando09.html>)

Bando Informativo Número 17, referente a la sustitución de microbuses por autobuses nuevos, modelos anteriores a 1990. Página en internet del Gobierno del Distrito Federal. 8 de mayo del 2001. (<http://www.df.gob.mx/jefatura/bandos/bando17.html>)

Nombramiento del C. Javier González Garza, como Director General del organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 6 de febrero del 2001.

Resolución de carácter general por el que se condona a los concesionarios del servicio público de transporte individual de pasajeros, el pago de los derechos por vigencia anual de la concesión. Gaceta Oficial del Distrito Federal del 18 de diciembre del 2001.

Hemerografía

Periódico El Imparcial del 2 de abril de 1901.

Revista Tiempo. Sección La capital y la provincia. México, 31 de agosto de 1981.

Revista Tiempo. Sección La capital y la provincia. México, 5 de octubre de 1981.

Revista Tiempo. Sección Infraestructura y marcha económica. México, 19 de octubre de 1981.

Revista Tiempo. Sección La capital y la provincia. México, 23 de noviembre de 1981.

Revista Tiempo. Sección La capital y la provincia. México, 30 de noviembre de 1981.

Revista Tiempo. Sección La capital y la provincia. México, 21 de diciembre de 1981.

Revista Siempre. Número 1478. México, 21 de octubre de 1981.

