



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN

LICENCIATURA EN DERECHO

RABAJO POR ESCRITO QUE
PRESENTA:

MAYRA GÓMEZ MEZA

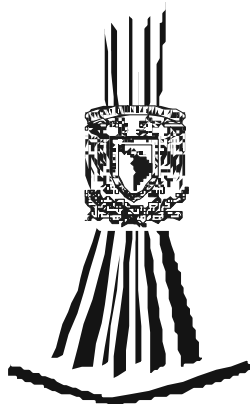
TEMA DEL TRABAJO:

**“USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS EN EL
DISTRITO FEDERAL”**

EN LA MODALIDAD DE "SEMINARIO
DE TITULACIÓN COLECTIVA"

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO



FES Aragón

Nezahualcóyotl, Estado de México, 2010



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

A DIOS

Gracias por permitirme vivir, por darme los padres y hermano que tengo, por compartir con ellos mis sueños, mis metas y mis alegrías, por todo lo maravilloso que me das, por permitirme llegar a este momento y lograr unos de mis sueños; Gracias padre mío.

A MIS PADRES

Gracias por darme la vida y la libertad de vivirla, por su amor incondicional, comprensión y sacrificio durante todos estos años y por darme la mejor de las herencias, esta carrera que les agradezco de corazón; por enseñarme que el amor, el estudio y el trabajo son mis armas para afrontar la vida; por todos sus consejos y valores que me han enseñado, por todo lo que soy, por estar a mi lado siempre, a ustedes les dedicó todo lo mejor que haga en mi vida, gracias mamá y papá.

A MI MAMÁ

Gracias por ser mi amiga, por amarme, cuidarme y apoyarme como lo haces, por todos tus consejos y horas de dedicación, por tus enormes sacrificios y por darme la vida. Quiero que sepas que eres la mujer que mas admiro porque eres una mujer que me ha enseñado a luchar en la vida. Te amo mamá.

A MI PAPÁ

Gracias por los valores que me inculcaste, por enseñarme que el trabajo es el mejor de los elementos de superación acompañado del amor, tu ejemplo lo tengo siempre presente, por protegerme. De niña eras mi súper héroe ahora quiero decirte que eres el hombre que más admiro. Te amo papá.

A MI HERMANO

Gracias por tu apoyo, cariño, comprensión y amistad; por compartir conmigo la alegría de alcanzar esta meta al ser mi hermano, mi cómplice, mi guía, mi compañero de juegos, por enseñarme a ver mis errores, por todo tu amor. Te amo.

A LA UNAM

Gracias por abrirme las puertas y permitirme ser miembro de tan hermosa institución al ser parte de los alumnos de Iniciación Universitarias y posteriormente por darme un lugar en tan bella Universidad, por todo lo aprendido y vivido dentro de las aulas e instalaciones, por permitirme alcanzar uno de mis sueños y ser orgullosamente universitaria.

A LA MAESTRA DIANA SELENE GARCÍA DOMÍNGUEZ

Por el apoyo, asesoría y comprensión que me brindó para la culminación del presente trabajo.

USO ILEGAL DE VÍAS PÚBLICAS EN EL DISTRITO FEDERAL

Pág.

ÍNDICE	I
INTRODUCCIÓN	III

CAPÍTULO 1

MARCO CONCEPTUAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS

1.1 CONCEPTO DE VÍA PÚBLICA	1
1.2 USO ILEGAL DE VÍAS PÚBLICAS	3
1.3 GARNTÍA INDIVIDUAL	5
1.3.1 Garantía de libre tránsito	6
1.4 SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA	8
1.4.1 Estructura	9
1.4.2 Funciones	11

CAPÍTULO 2

PANORAMA JURÍDICO DEL USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS EN EL DISTRITO FEDERAL

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	12
2.2 LEY DE TRANSPORT Y VÍALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	12
2.3 LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL	15
2.3 REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO	15

CAPÍTULO 3

FALTA DE APLICACIÓN DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL TRATÁNDOSE DEL USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS

3.1 PROBLEMÁTICA DEL USO ILEGAL DE VÍAS PÚBLICAS	18
3.2 VIOLACIÓN A LA GARANTÍA DE LIBRE TRÁNSITO	19
3.3 FALTA DE APLICACIÓN DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL TRATÁNDOSE DEL USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS	20
3.4 LA INADECUADA SANCIÓN A LAS PERSONAS QUE HACEN USO INDEBIDO DE LAS VÍAS PÚBLICAS	21

3.5 NECESIDAD DE AUMENTAR LAS SANCIONES A LAS PERSONAS
QUE HACEN UN USO INDEBIDO A LAS VÍAS PÚBLICAS 22

3.6 REFORMA A LOS ARTÍCULOS 24 FRACCIÓN I Y 25 FRACCIÓN II
DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL 23

CONCLUSIONES 28

FUENTES CONSULTADAS 29

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es planteado ante la inquietud que día a día sufren los ciudadanos del Distrito Federal al querer estacionarse en la vía pública y al encontrarse con sujetos que se les denomina franeleros los cuales cobran sus tarifas impuestas por el hecho de que un automovilista estacione su carro en las vías públicas, tal acontecimiento violenta los derechos que tienen las personas ya que las calles son de uso común las cuales pueden utilizar sin ningún tipo de tarifa. Estos franeleros infringen la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal al violentar la tranquilidad de las personas y por impedir o estorbar el uso de la vía pública y, por ende, la libertad de tránsito ya que nadie tiene derecho a prestar un servicio sin que le sea requerido y menos a pagar por estacionarse en estos lugares.

Por lo que en la actual investigación se hace un estudio de las normas jurídicas existentes hoy en día en nuestro Derecho Positivo Mexicano con el propósito de analizar como hay una falta de aplicación de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal en relación al uso ilegal de las Vía Pública, y proponer que por medio de la reforma de los artículos 24 fracción I y 25 fracción II de la Ley en comento sea eficiente la aplicación de estos y, así mejorar la utilización de estos espacios públicos sin que se de una ilegalidad.

Su justificación se debe a que todas las personas que se encuentren dentro de la República Mexicana tienen derechos a trasladarse de un lugar a otro y de usar todas las vías públicas sin ningún tipo de requisito o tarifa, ya que estas les pertenecen a la población en general, por lo cual nadie tiene derecho a exigir un cobro por estacionarse en ellas.

La presente investigación se compone de tres capítulos en los se abordara los siguientes apartados temáticos:

El Capítulo 1, se analizan diversos conceptos como vía pública, uso ilegal de estas, garantías individuales, garantía de libre tránsito, Secretaría de Seguridad Pública.

El Capítulo 2, es titulado “panorama jurídico de las vías públicas en el Distrito Federal”, donde se analiza la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Transporte y Vialidad, Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, Reglamento de Tránsito Metropolitano.

En el Capítulo 3, se analiza la falta de aplicación de la ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal tratándose del uso ilegal de las vías públicas. Al final del Capítulo y de la investigación se podrá hacer algunas propuestas resultado de la misma que se espera coadyuven para la solución de el problema que azotan el hecho que haya personas que le cobran a los automovilistas por hacer uso de la vía pública, siendo que es de uso público la puede usar cualquier persona sin requisito alguno las personas que estacionan sus automóvil en las vías públicas.

La metodología que se uso para esta investigación fue el método analítico, sistemático, hermenéutico y exegético.

CAPÍTULO 1

MARCO CONCEPTUAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS

1.1 CONCEPTO DE VÍA PÚBLICA

Para que sea más comprensible el estudio del tema central de este trabajo es necesario que se den los conceptos fundamentales. Se entiende como "Vía Pública al conjunto de calles, avenidas y parques, por donde circulan vehículos y caminan peatones; ésta a su vez se controla por autoridades sustentadas en reglamento y por dispositivos viales, como semáforos y señales de tránsito."¹

Además, en el caso del Distrito Federal se encuentra la definición de la vía pública en el Reglamento de Tránsito Metropolitano vigente en su artículo 4º, fracción IX, que a la letra indica:

"Artículo 4º. Además de lo que señala la Ley, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

...

IX. Vía pública, todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano..."

Por otra parte, la vía pública es "todo espacio terrestre de uso común delimitado por los perímetros de los propietarios y que éste destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano."²

Para Guillén Raymond las vías públicas son " las dependencias de dominio público que comprenden principalmente las carreteras, plazas públicas, pero también las bardas y las alcantarillas"³, entendiéndose entonces que son dotaciones urbanas, destinadas a la estancia, relación, desplazamiento y transporte de la población de una sociedad, cuyo uso es de dominio público por lo cual son dotaciones urbanas públicas.

¹ POLICÍA PREVENTIVA LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR. CONCEPTO. [Disponible] en: <http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/definicionesyconceptos.html#cvp:20-03-10:20:30hrs>.

² CHAVÉZ, CASTILLO, Raúl, **Diccionario Practico de Derecho**, 1ra. edición, Editorial Porrúa, México, 2005, p. 273.

³ GUILLÉN, Raymond, **Diccionario Jurídico**, 2da edición, Editorial Temis, Colombia, 2001. p. 400.

Con todo lo anterior se puede deducir que la vía pública, son aquellos paseos, avenidas, calles, aceras, caminos, jardines, zonas verdes, caminos terrosos, puentes, túneles peatonales y demás bienes de propiedad del Estado destinados directamente al uso común general de las personas que se encuentren dentro de la República Mexicana, para que todos hagan uso de ellos. Se excluirá por su carácter de no público a las urbanizaciones privadas como son casas, condominios, locales, hectáreas de tierras, predios, parcelas edificios, haciendas, departamentos, pasajes, patios, entre otros cuya propiedad son de particulares.

Así, todo espacio que rodea las casas, las obras públicas y el área que permite el tránsito de las personas ya sea a pie o en vehículos, con el fin de su utilización para diferentes actividades dentro de un marco legal una vía pública es un espacio de suma importante para la convivencia de los ciudadanos y el desarrollo cotidiano de estos y de ahí que, su uso sea para todas las personas que se encuentran dentro de la República México ya que cuentan con el carácter de que son de uso y dominio público.

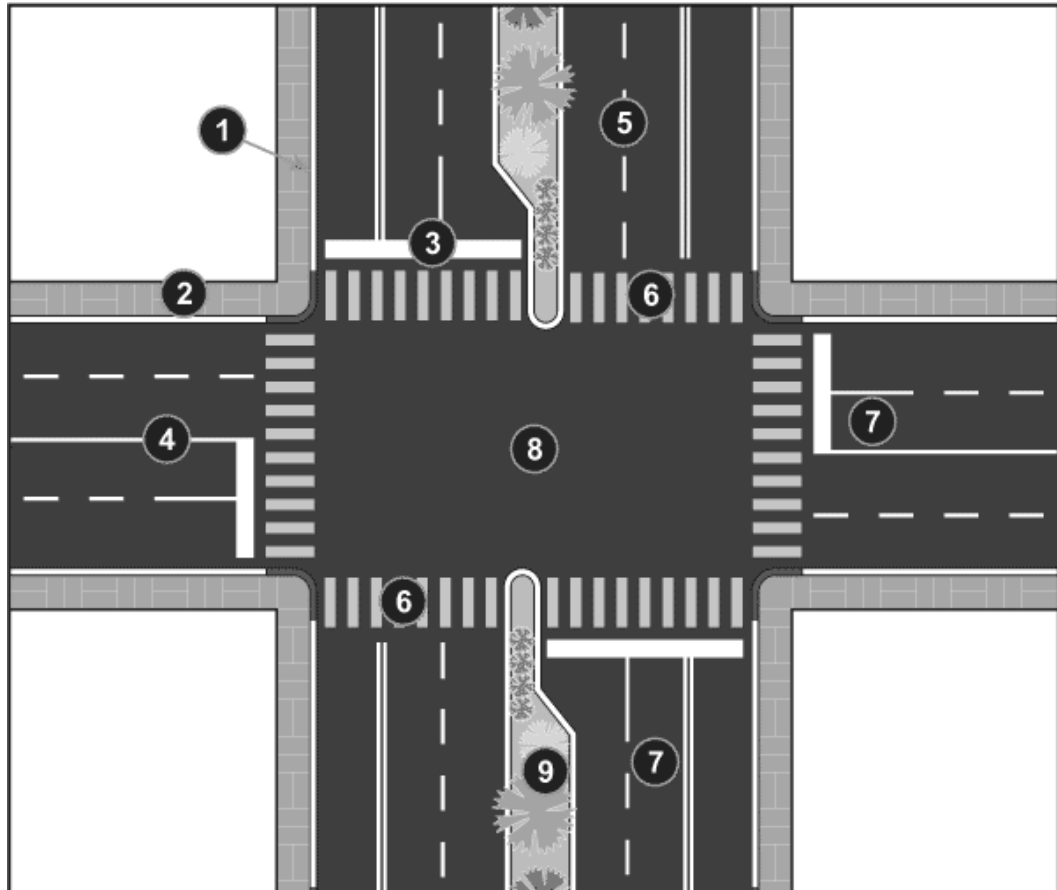
Es de suma importancia mencionar que la vía pública, tiene como elementos las zonas peatonales, banquetas, guarniciones, arroyo de circulación puntos de intersección, líneas divisoras de carriles de segmento o discontinuas, incluyendo el sistema de espacios destinados a la estancia, relación, desplazamiento peatonal, transporte vehicular, medios de transporte colectivo de la población así como al transporte de mercancías en áreas urbanas.

Por lo cual se entiende como vía pública al espacio de uso común, en donde cualquier persona tiene derecho de usar esa propiedad pública, ya sea destinada al tránsito de peatones y de vehículos, ya que estos son de uso público y todas las personas que se encuentran en territorio nacional pueden usar estas.

Para ilustrar un poco más lo que es la vía pública a continuación se muestra un esquema básico de éstas, el cual esta integrado por los siguientes elementos:

1. Guarnición.
2. Banqueta o acera.
3. Línea de contención o parada.
4. Línea divisoria de carriles.

5. Línea discontinua o segmento.
6. Zona peatonal.
7. Arroyo de circulación.
8. Punto de intersección.
9. Camellón.⁴



1.2 USO ILEGAL DE VÍAS PÚBLICAS

El termino de usar significa "hacer servir una cosa para algo. disfrutar alguna cosa, se sea dueño o no de ella. Emplazar o utilizar una cosas u objeto."⁵ Ahora bien, se entiende que uso es aprovechar una cosa, con el ánimo de utilizar, ya sea esta propia o ajena.

⁴ POLICÍA PREVENTIVA LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR, ESQUEMA BÁSICO DE LA VÍA PÚBLICA. [Disponible] en: <http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/elementosconformantransito.html#dtr:19/03/10:15:30 hrs.>

⁵ **Nuevo Diccionario de Derecho Penal**, 2a Edición, Editorial Librería MALEJ, México, 2004, p. 991.

Al igual que la definición de ilegal que se refiere lo "que es contrario a la ley."⁶ o la definición "ILEGAL. (de in-y legal) adj. que es contra ley. cfr. apremio ilegal, arresto, ilegal, detención ilegal, nombramiento ilegal, paro ilegal, presión ilegal."⁷ Es evidente que cuando se dice que hay vías públicas, se hace énfasis que por su carácter público todo individuo puede hacer uso de esto, entonces, cuando se obstruye a la vía pública surge una molestia pública, ya que se niega el acceso a esta. En la realidad, las vías públicas conectan a los individuos entre sí. Permiten a los miembros de la sociedad para hacer el uso cotidiano y de interactuar unos con otros, para pasar en cualquier momento y tantas veces como lo desean sea necesario, sin estorbos ni obstáculos, y sin ningún requisito.

No hay una definición como tal dentro de nuestra legislación mexicana pero con algunos elementos se puede hacer una definición de la misma, tales como, estructura vial, vialidad, vías públicas, las cuales se encuentran en el contenido de los artículos 4º fracción IX del Reglamento de Tránsito Metropolitano vigente, artículo 7 fracción XXV de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, artículo 2 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Entonces se le llama ilegal a toda acción u omisión, que están prohibidas por la ley, además rige el principio "Uti vía pública nemo recte prohibétur. (lat.) expr. Der. Nadie puede ser justamente impedido de utilizar la vía pública."⁸ Por lo tanto el uso ilegal de las vías públicas se conceptualiza como una forma ilícita de utilizar la vía pública, pidiendo algún requisito para hacer uso de esta, dando un sentido de propiedad, o bien obstruyéndola. Esto es ilegal porque le corresponde hacer uso de las vías públicas a todos las personas que se encuentren en territorio mexicano.

Un ejemplo de uso ilegal de vías públicas se ve reflejado en las personas que se adueñan de un pedazo de calle y cobran por hacer uso de esta, dando un sentido de propiedad y se olvida que es un espacio de uso común del que se deben de beneficiar todas las personas, que se encuentren dentro del Distrito Federal, es ilegal porque están pidiendo un requisito que es el de pagar para poder hacer uso de esta vía al estacionarse en ella.

⁶ Ibidem. p. 518.

⁷ Diccionario Para Juristas, Tomo 1, 2ª Edición, Editorial Porrúa, México, 2003, p. 793.

⁸ PALOMAR DE MIGUEL, Juan, **Diccionario Para Juristas**, Tomo II, Editorial Porrúa, México, 2003, p. 1600.

1.3 GARANTÍA INDIVIDUAL

Las normas jurídicas más tuteladas en México son las garantías individuales, que son aquellos derechos "que protegen la vida, la libertad, la igualdad, la seguridad y la integridad física de cada hombre o mujer, así como su propiedad."⁹ Por lo tanto, lo más protegido e importante que tiene el hombre son los derechos mismos que se tienen por el simple hecho de nacer, aclarando que se distinguen de las garantías individuales porque los primeros se encuentran dentro de la Constitución Federal, y los segundos no. Además para poder entender un poco más lo anterior, se tienen tres teorías:

- **Teoría naturalista**, esta habla de que el ser humano por el simple hecho de nacer ya tiene esos derechos por el acontecimiento de tener vida, ya que sin estos no podría ser posible la subsistencia de este porque son cuestiones de la naturaleza misma.
- **Teoría socialista**, postula que para que el hombre tenga derechos humanos y sean posibles respetarlo, el ser humano se debe encontrar inmerso dentro de una sociedad, ya que de lo contrario sería inútil tener derechos sin que alguien más se encuentre con obligación de respetarlos.
- **Teoría legalista**, estima que de nada sirve que haya derechos sin que estos se encuentren en algún ordenamiento jurídico, puesto que no habría algo que imponga su legalidad, porque los derechos que se encuentran en una ley son lo que tienen una defensa para aquellos que resultan víctimas de alguien que los violenta.¹⁰

Analizando lo anterior, se dice que las garantías individuales constituyen la protección más tutelada por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en virtud de que son derechos que tienen la característica de proteger a todo ser humano, y estos son esenciales e irrenunciables ya que no pueden ser separables con la vida misma. Ahora bien, las garantías individuales son, el "blindaje" constitucional de los derechos fundamentales del hombre, humanos

⁹ OROZCO HERNÁNDEZ, J. Jesús, **Los Derechos Humanos de los Mexicanos**, 2ª edición, Editorial Comisión Nacional de los Derechos humanos, México, 1994, p. 9.

¹⁰ Vid. BAZDRESCH, Luis, **Garantías Constitucionales**, Editorial Trillas, México, 2000, p.12.

o naturales y de aquellos esenciales socialmente adquiridos."¹¹ Por lo cual, todos los ciudadanos están protegidos, y ésta se ve reflejada en la Constitución Federal, y sólo pueden ser restringidas o suspendidas al tenor de dicha Ley.

Por lo tanto, las garantías individuales "son los derechos subjetivos públicos consagrados en la Constitución a favor del gobernado para la protección de sus derechos esenciales o humanos y elementales sociales adquiridos frente al ejercicio del poder público del Estado y su autoridades."¹²

En efecto, Rafael Martínez Morales dice que "las garantías individuales son los derechos fundamentales del hombre reconocidos y protegidos por el estado en su constitución política"¹³. En efecto la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su primer artículo hace mención de esto, al expresarlo en el artículo 1º, mismo que a la letra indica:

"Artículo 1o.- En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece..."

Las garantías individuales tienen como finalidad garantizar a los ciudadanos mexicanos el cumplimiento de sus derechos ante el gobierno de la república mexicana y dentro del territorio nacional, contenidos en los primeros 28 artículos, ya que el artículo 29 trata de la suspensión de garantías individuales por afectar la paz pública cuyos artículos se encuentran en la Constitución Federal.

1.3.1 Garantía de libre tránsito

En México, las "garantías de libertad establecen el derecho de toda persona a realizar libremente las actividades protegidas en la Constitución y prohíben a las autoridades limitar o privar a alguien de dichas libertades"¹⁴, por lo cual es

¹¹ CONTRERAS CASTELLANOS, Julio César, **Las Garantías Individuales en México**, Editorial Porrúa, México, 2006, p. 30.

¹² Ibidem, p. 33.

¹³ MARTÍNEZ MORALES, Rafael, **Garantías Constitucionales**, Editorial IURE Editores, México, 2007, p. 10.

¹⁴ OROZCO HERNÁNDEZ, J. Jesús, SILVAABAYA, Juan Carlos, **Los Derechos Humanos de los Mexicanos**, 3ra. Edición, Editorial Comisión nacional de derechos Humanos, México, 2000, p. 19.

de suma importancia que se reconozca, se garantice y se respete la libertad de tránsito. Por su parte, Juventino V. Castro dice que "la libertad sería un mero concepto teórico -una potencia que se enuncia- si a ella no le siguiera la acción que la dinamiza, o al menos la existencia de una posibilidad real de acción. La acción es el complemento de las facultades para que el individuo alcance su libertad"¹⁵, por lo cual, el ser humano puede desplazarse de un lugar a otro sin ningún tipo de limitante que no sea su propia voluntad de hacerlo o de no hacerlo y de acuerdo a su entorno.

Todas las personas que se encuentran en territorio mexicano se pueden trasladar de un lugar a otro, por las vías públicas, ya sea caminando o en vehículo sin ningún tipo de restricción, así lo permite la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos vigente, en su artículo 11 el cual a la letra indica:

"Artículo 11. Todo hombre tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvo-conducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país."

De lo anterior, se deduce que la garantía de libre tránsito se encuentra bien determinada por la Ley. Es muy claro lo que establece la constitución, por lo cual se puede deducir que el "tránsito es el derecho de los mexicanos a transportarse de un lugar a otro en el país, sin requerir pasaporte o salvoconducto."¹⁶ Cabe aclarar que el libre tránsito, contiene cuatro libertades; libertad de entrar, salir, viajar, mudarse de residencia dentro de la República Mexicana. Estos derechos, como la mayoría, no son derechos absolutos, y si bien, la propia constitución política, en su artículo 11 los prevé especificando que los mismos se disfrutarán sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte o salvoconducto u otros requisitos semejantes, ello no significa que no existan limitaciones. El mismo artículo prevé casos de excepción, los que enuncia en dos supuestos generales; esto es,

¹⁵ CASTRO, Juventino V., **Garantías y Amparo**, 14ª edición, Editorial Porrúa, México, 2006, p. 3.

¹⁶ MARTÍNEZ MORALES, Rafael, OP. Cit., p. 188.

cuando se trata de intervenciones de las autoridades o de las administrativas. Es evidente, que el espíritu de estos derechos así consignados por la ley, consisten en el hecho mismo de no exigir para su disfrute requisitos especiales; sin embargo, en aquellos supuestos de excepción se preserva las facultades de las autoridades.

Lo dicho con antelación es claro, y como lo dice Luis Bazdresh el "precepto permite la libre movilización personal en el territorio mexicano, indispensable para completar la libertad personal, sin necesidad de salvoconducto u otro documento similar"¹⁷. Por lo tanto las personas que se encuentran dentro de la República Mexicana poden desplazarse libremente y sin ninguna restricción por todo el país.

1.4 SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

La Secretaría de Seguridad Pública, es la dependencia de la Administración Pública Federal que tiene como fines salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como preservar libertades, el orden y paz pública, tal y como lo dispone la Estructura y Funcionamiento de la Administración Pública Federal.

En ese contexto, dicha secretaría le corresponde desarrollar las políticas de seguridad pública y proponer las políticas criminales en el ámbito federal, que comprenda las normas, instrumentos y acciones para prevenir de manera eficaz la comisión de los delitos. Por ello, la Secretaría de Seguridad Pública tiene bajo su mando la Policía del Distrito Federal, la cual esta integrada por la Policía Preventiva, con todas las unidades y agrupamientos que consigna su reglamento, y la policía complementaria esta integrada por la policía auxiliar, la Policía Bancaria e Industrial y las demás policías que se determinen en los reglamentos correspondientes.

Ahora bien, para el estudio de nuestro presente trabajo se aludirá a la Policía Preventiva del Distrito Federal pues que esta tiene la responsabilidad en nuestro tema central de esta investigación, porque se habla del uso ilegal de las vías públicas en el Distrito Federal.

¹⁷ BAZDRESCH, Luis, **Garantías Constitucionales**, 6ª edición, Editorial Trillas, México, 2006, p 131.

1.4.1 Estructura

La estructura de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, se encuentra integrada de acuerdo al artículo 16 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como los artículos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 del Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, la cual esta conformada por:

- Secretario.
- Subsecretaría de Operación Policial.
- Subsecretaría de Control de Tránsito.
- Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito.
- Subsecretaría de Desarrollo Institucional.
- Subsecretaría de información e Integración Policial.
- Oficialía Mayor.
- Jefatura del Estado Mayor.

Todas las subdirecciones de la Secretaría; tienen bien delimitadas sus funciones, para poder coadyuvar con la secretaría en su estudio, por eso se hace un análisis breve de esto.

- SECRETARIO DE SEGURIDAD PÚBLICA, tiene entre otras atribuciones las de la resolución de los asuntos competencia de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal; autorizar los programas administrativo y operativos, entre otras, tal y como lo dispone el artículo 8 del Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.
- SUBSECRETARÍA DE OPERACIÓN POLICIAL, le corresponde el mando operativo de la Policía Preventiva del Distrito Federal, vigilar su debido funcionamiento, supervisar el cumplimiento de sus actuaciones, vigilar la aplicación de la normatividad y procedimientos policiales entre otras atribuciones, todo esto con fundamento en el artículo 10 del Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

- SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO, tiene a cargo el mando operativo de la policía de tránsito del Distrito Federal, así como vigilar que la red vial y todos sus elementos sean utilizados de una forma adecuada, implementar programas para una buena vigilancia del control de tránsito y vialidad, vigilar la aplicación de la normatividad, etcétera, como a su letra lo dice el artículo 11 del reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.
- OFICIALÍA MAYOR POLICIAL, le corresponde acordar con el Secretario el despacho de los asuntos de unidades administrativas policiales; intervenir en la formación de proyectos de leyes, reglamentos, decretos, manuales, acuerdos y órdenes; participar en la elaboración de Programas de Seguridad Pública del Distrito Federal entre otras mas, tal y como lo dispone el artículo 15.
- SECRETARÍA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y PREVENCIÓN DEL DELITO son: Diseñar y desarrollar acciones que tiendan a fomentar la cultura de participación ciudadana; colaborar con el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia del Distrito Federal; implementar programas de educación vial, esto con fundamento jurídico en el artículo 12 de dicho reglamento.
- SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO INSTITUCIONAL, debe organizar el sistema de carrera policial, diseñar unidades de protección ciudadana, el funcionamiento del el sistema de carrera policial, entre otras, tal y como a su letra lo dice el artículo 13 del Reglamento Interior de la Secretaria de Seguridad Pública del Distrito Federal.
- SUBSECRETARÍA DE INFORMACIÓN E INTELIGENCIA POLICIAL, entre otras atribuciones tiene las de: Diseñar y coordinar el Sistema de Información de Seguridad Pública; fortalecer la función policial para la seguridad ciudadana; dirigir el sistema de registro vehicular y control de los prestadores de servicios de seguridad privada, tal y como lo sitúa el artículo 14 del reglamento con antelación mencionado.
- OFICIALÍA MAYOR, tiene tales atribuciones como coordinar la atención de los servicios administrativos de las áreas de la secretaría, aprobar

las políticas de la administración del personal, autorizar los movimientos de este, establecer las políticas para el control del parque vehicular, las políticas en materia de relaciones laborales, etcétera, todo esto fundamentado en el artículo 15.

- JEFATURA DEL ESTADO MAYOR POLICIAL, le corresponde transmitir las decisiones del Secretario de Seguridad Pública en cuestión policial, el cumplimiento de los Planes y Programas de operación, etcétera, como lo dispone el artículo 16 de dicho reglamento.

1.4.2. Funciones

En el artículo 2 de la Ley de Seguridad Pública del Distrito Federal establece; que dicha Secretaría tiene una gran diversidad de funciones, este a su letra indica:

"Artículo 2.-La seguridad pública es un servicio cuya prestación, en el marco de respeto a las garantías individuales, corresponde en forma exclusiva al Estado, y tiene por objeto:

I.- Mantener el orden público;

II.- Proteger la integridad física de las personas así como sus bienes;

II.- Prevenir la comisión de delitos e infracciones a los reglamentos gubernativos y de policía;

IV.- Colaborar en la investigación y persecución de los delitos, y

V.- Auxiliar a la población en caso de siniestros y desastres.

Estas funciones se entienden encomendadas al Departamento y a la Procuraduría, de acuerdo a la competencia que para cada uno de los cuerpos de seguridad pública establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos."

Entendiendo entonces como orden público el bienestar social, mismo que debe de cumplir con las normas jurídicas y el Estado tiene la obligación de hacerlas vale, porque estas no puedan ser violadas por los ciudadanos.

CAPÍTULO 2

PANORAMA JURÍDICO DE LAS VÍAS PÚBLICAS EN EL DISTRITO FEDERAL

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Siendo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos la Ley Suprema del Estado Mexicano, prevé en el artículo 11, lo referente a que las personas tienen el derecho de viajar libremente por territorio nacional. Por lo que dicho artículo a su letra dice:

"Artículo 11. Todo hombre tiene derecho para entrar en la república, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvo-conducto u otros requisitos semejantes..."

De lo anterior, se deduce que al mencionar claramente que dentro de la República Mexicana se puede viajar libremente, se entiende que toda persona que se encuentre dentro de este país puede usar las vías públicas para poder trasladarse de un lugar a otro sin necesidad de requisito alguno, salvo que ese sujeto se encuentre bajo responsabilidad penal, civil o administrativa. Por lo cual, claramente se destaca la libertad de libre tránsito dentro de nuestro país.

2.2 LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

La Ley de la materia prevé en artículo 2, lo que se entiende como vialidad, por lo cual a continuación se hace un análisis del párrafo sexto, que a su letra expresa lo siguiente:

"Artículo 2. Para la aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...
Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos."

Como se distingue en el artículo anterior, la vialidad es el camino por donde se transita habitualmente, al igual que el conjunto de servicios que pertenecen a las vías públicas, estas pueden ser de comunicación o de transporte y deben ser utilizadas por toda la población.

Ahora bien, en el artículo 91 de esta misma Ley da la clasificación de las vías públicas referente a la vialidad, numeral que a la letra indica:

"Artículo 91. Las vías públicas en lo referente a la vialidad se clasifican en:

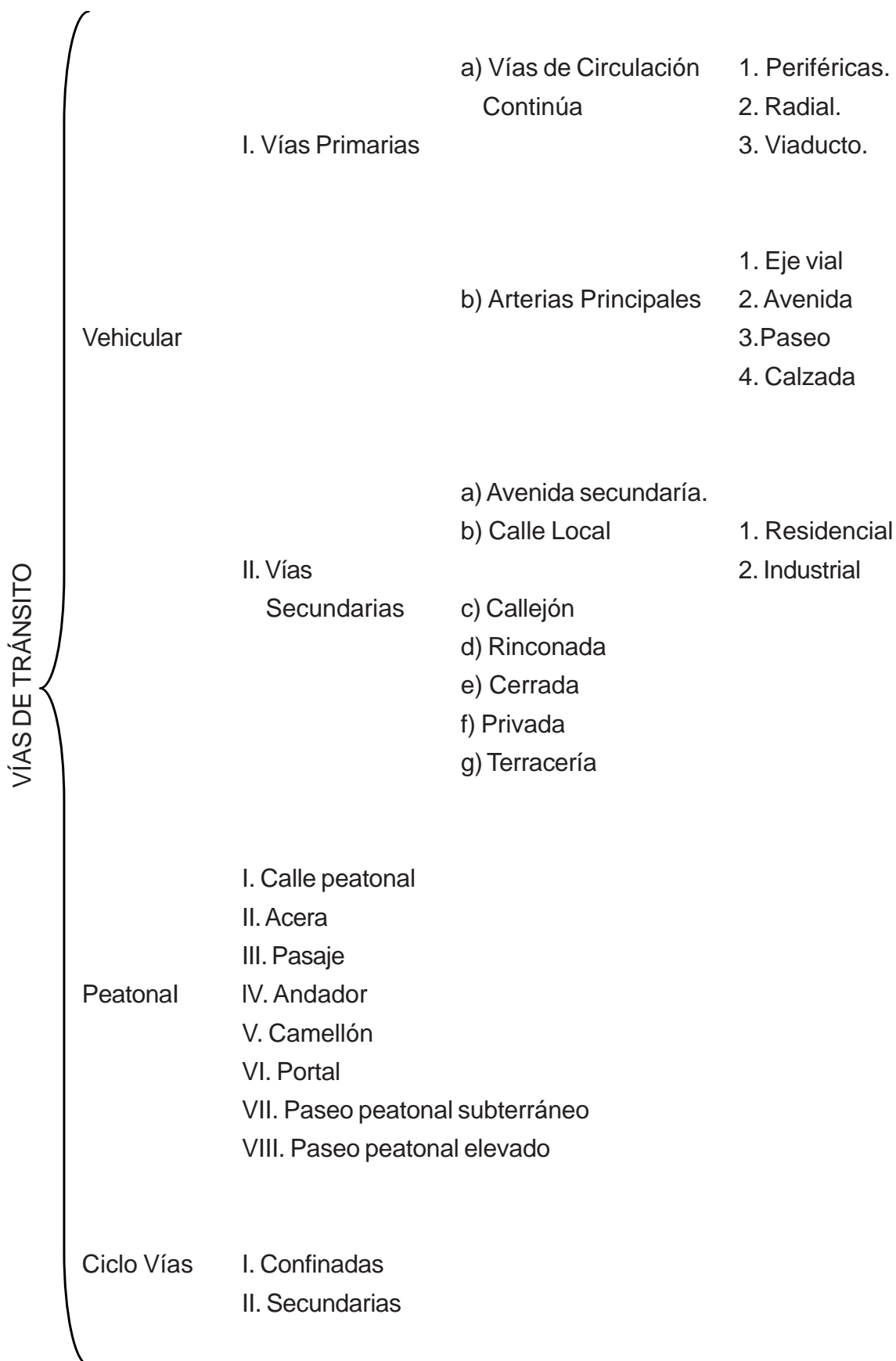
A. Vías de tránsito vehicular: Espacio físico destinado exclusivamente al tránsito de vehículos? considerado como componente de la vialidad:

...
B. Vías de Tránsito peatonal: Conjunto de espacios que integran el uso de suelo, destinándolo al tránsito de personas y alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y por lo tanto en ellos, no debe circular ningún tipo de vehículo:

...
C. Ciclo vías: Vía pública exclusiva para circulación en bicicleta:..."

De lo anterior, se deduce que las vías de tránsito vehicular son aquellas que son usadas por los automovilistas, en las cuales se subdividen por: primarias y secundarias. Las primeras se dividen en vías de circulación continua que son aquellas donde las entradas y salidas están ubicadas en ciertos puntos específicos, y están separadas por camellones y se dividen a su vez en periféricas, radial, viaducto, en donde cada una de estas tiene cosas particulares que las diferencian; las arterias principales cuenta con intersecciones controladas por semáforos, estas pueden contar con pasos a nivel y desnivel, las cuales se dividen en eje vial, avenida primaria, paseo, calzada. Las secundarias tienen tránsito vehicular no continuo, controlada por semáforos, la cual se divide por avenidas secundarias, calles locales, callejón, rinconada, cerrada, privada, y terracería. En cuanto a las de tránsito peatonal, como su nombre lo indica son destinadas al flujo de las personas a pie, y estas no son usadas por los vehículos, están integradas por calle peatonal, acera, pasaje, andador, callejón, cerrada, banquetas, camellón, portal, caminos departamentales así como los vecinales, paseo peatonal subterráneo y paseo peatonal elevado.

Ahora bien, se entiende por ciclo vía a aquellos caminos destinadas al tránsito en bicicleta en donde las personas pueden hacer uso de estas libremente, estas se dividen en confinadas y secundarias. Para un mejor entendimiento de dicha clasificación se presenta el siguiente cuadro sinóptico:



2.3 LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL

Para dar cabal cumplimiento a la seguridad de la ciudadanía la Ley expresa condiciones sociales que preserven el orden público y la paz social en la utilización de las vías públicas, para que los habitantes de la Ciudad de México cuenten con una certeza en su integridad física y que sus derechos estén protegidos, por lo cual es de vital importancia el estudio del artículo 25 de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal que a su letra dice:

"Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

...

II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica..."

Como se distingue, es de suma importancia el numeral en comento, ya que reviste la prevención y combate a todo tipo de conducta antisocial, así como la protección de las personas a gozar de su libertad de tránsito al permitir levantar una infracción a las personas que impidan el uso de la vía pública, con ello se da un reconocimiento a la igualdad de derechos, libertades, dignidad y obligaciones entre los ciudadanos del Distrito Federal.

Es de vital importancia que los ciudadanos tengan los conocimientos necesarios como son los valores, comprensión y habilidades que lleven a las personas a involucrarse de manera activa, informada y corresponsable en la construcción del bienestar colectivo, sin violentar los derechos de terceros.

2.4 REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO

Este Reglamento establece las normas relativas al tránsito de vehículos en el Distrito Federal y a la seguridad vial por lo cual a continuación se hará un estudio minucioso de él. Por lo que respecta a las vías públicas, se encuentran las fracciones VII, IX, XI y XII del artículo 4º de la Ley en comento, que a la letra expresa:

"Artículo 4º. Además de lo que señala la Ley, para los efectos de este Reglamento, se entiende por:

...

VIII. Seguridad Vial, conjunto de medidas tendientes a preservar la integridad física de las personas con motivo de su tránsito en las vías públicas;

IX. Vía pública, todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano;

X. Vía de Acceso controlado, aquella que presenta dos o más secciones, centrales y laterales, en un sólo sentido con separador central y accesos y salidas sin cruces a nivel controlados por semáforos;

XI. Vía primaria, aquella que por su anchura, longitud, señalización y equipamiento, posibilita un amplio volumen de tránsito vehicular; y

XII. Vía secundaria, aquella que permite la circulación al interior de las colonias, barrios y pueblos."

Por lo tanto, de acuerdo al numeral anterior la vía pública en sus diversas acepciones, por lo cual se entiende que vía pública es el espacio asociado, delimitado y destinado al transporte de la población, siendo estas de dominio público y de uso común, al igual que estas tienen la función de brindar el tránsito de las personas y de vehículos, al igual que este espacio puede contar con semáforos o no.

Como se puede notar claramente, las vías públicas se encuentran en todo el territorio nacional. Si es bien cierto, en las vías públicas todos pueden hacer uso de estas, también hay prohibiciones que se establecen para que no sean afectado ningún ciudadano. Tales prohibiciones se encuentran en el artículo 14 del Reglamento de Tránsito Metropolitano el cual a su letra dispone lo siguiente:

"Artículo 14.- En las vías públicas está prohibido:

...

II. Colocar señalamientos o cualquier otro objeto que obstaculicen o afecten la vialidad;

III. Arrojar, depositar o abandonar objetos o residuos que puedan entorpecer la libre circulación o estacionamiento de vehículos;

...
V. Colocar señalamientos o cualquier otro objeto para reserva de espacios de estacionamiento en la vía pública sin la autorización correspondiente..."

En las fracciones del artículo anterior se observa que el Reglamento en materia tiene como objeto primordial mencionar las prohibiciones que hay en el uso de las vías públicas, considerando esta de suma importancia para no dañar los derechos de terceros, ya que muchas personas tienen la costumbre de impedir el acceso o dañar con objetos las vías, o reserva un pedazo de esta para hacer uso solo ellos o para utilizarlo a su satisfacción.

CAPÍTULO 3

FALTA DE APLICACIÓN DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL TRATÁNDOSE DEL USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS

3.1 PROBLEMÁTICA DEL USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS

Cada vez son mas los sujetos que infringe contra el derecho que tiene toda persona de hacer uso de la vía pública, porque es un espacio el cual pueden utilizar todos sin pre requisito alguno, aunado a ello a que los automovilistas de forma directa se convierten en víctimas al pagar por estacionarse, con ello hay un detrimento económico en su patrimonio, por otro lado se fomenta que hayan mas personas que cobren de una forma indebida por el uso de un espacio de uso común.

Es notorio que de forma cotidiana se apoderan de las vías públicas al cobrar por estacionarse en las calles de la Ciudad de México, cuando absolutamente nadie se puede adueñar de estas. Es evidente que la problemática de que se de un uso ilegal de la vía pública da cavidad para que se cometan actos de profunda ilegalidad, puesto que los sujetos que piden dinero en muchas ocasiones lo hacen con violencia verbal al intimidar a las personas para que paguen sus cuotas, trasgrediendo con esto la tranquilidad, a causa de los usuarios al hacer caso omiso de sus tarifas se quedan con la incertidumbre de que le vaya a pasar algo a su automóvil porque algunos suelen decir que sino le dan lo que le pide, pues haber si cuando regrese se encuentra o también llegan a ofender o insultar por no aceptar el cobro.

Por otra parte, dan un sentido de propiedad del pedazo de calle que queda fuera de edificios públicos, parques, antros, bares, centros comerciales, en zonas donde se lleva acabo conciertos, eventos masivos, etc. exigiendo la entrega de \$20 ó \$30 pesos incluso hasta más, argumentando que esas calles les corresponden y que cuidarán a la unidad para que no se la roben.

Es notable la violación a los artículos 24 y 25 de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal a causa de que dicha ley prohíbe prestar algún servicio sin que sea solicitado y coaccionar de cualquier manera a quien lo reciba para obtener un pago por el mismo, al igual que impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas. Por tal actitud también se ven afectados los usuarios en su patrimonio económico,

porque con esas cantidades que pagan a diario podrían hacer u adquirir algo que realmente les favoreciera y que ellos quisieran.

El conflicto de que los sujetos hagan un uso ilegal de las vías públicas crea perjuicio en el patrimonio económico y al no permitir que se trasladen libremente de un lado a otro, como es notable hoy en día es una problemática que se ve reflejado en las zonas céntricas de la Ciudad de México, esto se ve reflejado en el individuo que comúnmente se apodera de la calle dando con ello un sentido de propiedad de este espacio olvidando que es un espacio común el cual pueden beneficiarse todos los ciudadanos, convirtiendo esta área en estacionamiento público, puesto que le dan la función de permitir que estacionen autos en la calle y cobrando por este supuesto servicio y así permitir estacionar vehículos.

3.2 VIOLACIÓN A LA GARANTÍA DE LIBRE TRÁNSITO

La garantía de libre tránsito se encuentra en la ley suprema, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 11, en donde claramente destaca que todo hombre tiene derecho para entrar en la República Mexicana, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvo-conducto u otros requisitos semejantes. Haciendo un análisis, de la flagrante violación constitucional de libre tránsito, cometida por las personas que cobran por hacer uso de las vías públicas, y cuyos usuarios no deben pagar por ello, debido a que uno puede circular libremente por cualquier calle.

En este caso se encuentran personas en las calles de delegaciones como; Miguel Hidalgo, Coyoacán, Benito Juárez, entre otras, cuyos usuarios, son agraviados diariamente por personas que agarran las vías primarias como estacionamiento público y tienen que pagar por el apoderamiento de estas, sin otra alternativa, porque de lo contrario no llegarían a tiempo a sus trabajos o peor aun, tendrían que caminar varias calles hasta llegar a su destino.

En las vías primarias, los usuarios pueden estacionarse en ella, siempre y cuando no invadan la entrada y salidas de las casas y sin necesidad de un pago, así como permitir el flujo de personas y vehículos. Las personas que comúnmente dan un sentido de apoderamiento de las calles, con esta actitud violan flagrantemente la garantía constitucional de libre tránsito.

Como ya se ha expresado con antelación, el ordenamiento jurídico que rige la libertad de tránsito es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y resulta importante dejar en claro que al violar la garantía de libre tránsito, no se consignan al hombre sino que también protegen sus derechos y esto se extiende a todo ente jurídico.

Las garantías de libre tránsito protegen al individuo en sus derechos, puesto que todo individuo puede hacer todo excepto lo que la ley prohíbe y al mostrar una conducta diferentes es evidente que se esta incumpliendo con la norma establecida y el objetivo del estado es velar por los derechos del individuo, que es lo que se denomina individualismo.

La libertad de tránsito es una libertad motriz la cual refiere a un desplazamiento o movilización física del individuo; por tanto, no incluye la prestación de ningún servicio para su finalidad, o sea no comprende la prestación de un servicio por parte de nadie y, que las personas pueden utilizar para su traslación dentro del territorio nacional, la única obligación impuesta es el no impedir a ningún sujeto su desplazamiento personal dentro de la República Mexicana.

Este análisis se hace con el objeto de recalcar el hecho de que hay sujetos, que violentan evidentemente lo estipulado en la constitución, dado que en el mismo artículo 11 de la Carta Magna lo establece, y no puede ser viable que haya personas que impidan hacer uso de las vías públicas o que cobren por hacer uso de estas.

3.3 FALTA DE APLICACIÓN DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL, TRATÁNDOSE DEL USO ILEGAL DE LAS VÍAS PÚBLICAS

En el territorio del Distrito Federal, es notorio que la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, no hay una aplicación correcta, ya que de lo contrario no se vería el incremento que hay en cuanto a este problema jurídico, por una parte porque las sanciones por violar el artículo 24 fracción I y 25 fracción II de la Ley en mención es mínima, y esto se presta a que surja corrupción con la autoridad y, por otro lado, las personas al saber esto no quieren perder su tiempo con el juez cívico, por lo cual es evidente que es ineficaz la aplicación de la Ley de Cultura Cívica tratándose del uso ilegal de la vía pública.

Examinando los artículo 24 fracción I y 25 fracción II de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal en los cuales estipulan claramente que cometen infracciones las personas que perturban la tranquilidad de las personas por prestar algún servicio sin que le sea solicitado y coaccionar de cualquier manera a quien lo reciba para obtener un pago por el mismo y, también cometen infracción cuando atacan contra la seguridad ciudadana por el hecho de impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de la persona, al examinar esto se encuentra con una falta de aplicación, aducidos como vicios esta, y es evidente que la norma no es empleada y esta debería aplicarse, para concluir entonces que, ciertamente, no se aplica eficazmente, menos aún, por el simple hecho que de ser así prácticamente estaría erradicado el problema de impedir o estorbar en las vías públicas y por ende poder hacer uso de estas sin ningún requisito.

Con tal acción los sujetos que incurren infringen en dos normas positivas: la primera, la contenida en el artículo 11 Constitucional; y la del artículo 25 fracción II de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, tales actitudes dan origen a este planteamiento, con sujeción a lo prescrito en ley en materia como estricto rigor legal, completo y formal. Lo expuesto permite concluir en la falta de aplicación.

3.4 LA INADECUADA SANCIÓN A LAS PERSONAS QUE HACEN USO INDEBIDO DE LAS VÍAS PÚBLICAS

Es evidente, que las sanciones que se establecen por realizar una conducta inadecuada que consta en prestar un servicio sin ser solicitado al igual que Impedir o estorba para hacer uso de las vías públicas, la libertad de tránsito, no son adecuadas, ya que estas infracción se sancionara con multa por el equivalente 1 a 10 días de salario mínimo o con arresto de 6 a 12 horas en el caso de prestar un servicio no solicitado y de 11 a 20 días de salario mínimo o con arresto de 13 a 24 horas.

Dichas sanciones son inadecuadas para hacer frente a la situación de impedir el uso de las vías públicas que actualmente se vive en la Ciudad de México, porque en vez de disminuir este problema aumenta, aunado a que conforme va pasando el tiempo cada vez se encuentran con mas frecuencia las calles llenas de sujetos a los cuales se les denomina como franeleros.

Por otra parte, estas acciones que violentan el libre tránsito de las personas que se encuentren dentro del Distrito Federal, deben ser castigadas de una forma más rigurosa para que así entiendan que hicieron mal y rectifiquen su conducta y modo de pensar de otros.

Primero, se debe precisar cual ha sido la falta que ha cometido el sujeto que hace un cobro indebido por la utilización de un espacio de uso común. Se debe tomar en cuenta la gravedad y consecuencias que tendrá dicha acción; ahora sí, con estos elementos a la mano se puede decidir de una manera mas apegada a la realidad que hacer con éste problemita que se tiene enfrente.

Las sanciones se consideran como un elemento esencial de una aplicación efectiva por la violación de las leyes establecidas en las legislaciones mexicanas. La posibilidad de una sanción comprueba el efecto disulutorio de la ejecución de esta. Para que una sanción sea eficaz deben basarse en la certeza y el impulso que los orilla actuar de esta forma para que de esta forma se pueda abolir esta.

3.5 NECESIDAD DE AUMENTAR LAS SANCIONES A LAS PERSONAS QUE HACEN UN USO INDEBIDO A LAS VÍAS PÚBLICAS

Para una regulación más adecuada en el caso de los individuos que hacen un uso inadecuado de de las vías públicas, debe ser más acorde con la problemática que atañe esta, porque el crecimiento de este fenómeno que se esta experimentado desde los años 90`s aproximadamente es acelerado, hoy solo se puede hablar de una ineficacia a las sanciones que se tienen por la violación de los artículos 24 fracción I y 25 fracción II de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, ya que se deben tomar los objetivos de dicha ley, los cuales son entre otros el procurara una convivencia armónica entre los habitantes; el respeto al ejercicio de derechos y libertades de terceros; el respeto, en beneficio colectivo, del uso y destino de los bienes del dominio público.

Es de suma necesidad aumentar las multas, donde se debe poner atención al problema general de los ciudadanos por el cobro de hacer uso de un espacio público y, por ende, un detrimento en su patrimonio económico, puesto que este dinero invertido puede ser usado en un mejor aprovechamiento.

Las leyes tienen como misión regular la convivencia social y sancionar a quienes las infringen. Pero lo que sucede en la vida cotidiana generalmente no

surte con eficacia las sanciones establecidas por la fracción II de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal.

Es notorio el daño que causan las personas que impiden el uso de las vías públicas, puesto que estos generan daños a los ciudadanos. Por supuesto, las sanciones pueden ser eficaces para disminuir este problema dentro de la ciudad. Para ser frente a esta problemática es necesaria la elevación de la multa sobre los efectos de la gravedad de la conducta cometida. El aumento en la aplicación de la sanción por el uso ilegal de las vías públicas, es sugerible para mejorar el cumplimiento de las normas establecidas, porque de de esta forma los sujetos que violan la norma jurídica lo pensarán dos veces antes de volverla a infringir. El aumento de estas sanciones sería por un lado el incremento las horas del arresto administrativo y por otro la multa pecuniaria.

3.6 REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 24 FRACCIÓN I Y 25 FRACCIÓN II DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA DEL DISTRITO FEDERAL

Para poder aplicar una sanción más severa a los sujetos que se les denomina franeleros o viene, viene, es necesario reformar el artículo 24 fracción I y el artículo 25 fracción II de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal; por lo que se debe tomar en cuenta lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

La problemática que se da en la actualidad en las vías públicas es sumamente impactante y perjudicial para los ciudadanos, ya que hay muchas personas que invaden estas, y al hacerlo violentan la tranquilidad y seguridad ciudadana y, por ende, hacer un uso de las áreas comunes, puesto que todos al estar en territorio mexicano pueden hacer aprovechamiento de estas. En particular, este problema es estudiado dentro del Distrito Federal, porque en la Ciudad de México hay muchas personas que obstruyen el libre tránsito y cobran tarifas ilegales por hacer uso de estos espacios.

Desde el punto de vista jurídico, todos tienen el mismo derecho de utilizar y ocupar un espacio público y vías públicas, al igual de transitar libremente por estas sin necesidad de un pago, pero hay individuos que se adueñan de las vías públicas para utilizarlas como estacionamientos, en los cuales cobrando

muchas veces de \$20 a \$30 pesos o hasta mas a los conductores por el hecho de estacionarse y usar ese espacio, por lo general esos son el pedazo de calle que tiene frente de su casa o en cualquier otra calle. Con tal acción dan un sentido de propiedad de estas áreas, olvidando que es un espacio de uso común del cual se deben de beneficiar todos los ciudadanos que se encuentre en territorio mexicano sin tener que pagar por ello, con esta acción atacan los derechos de terceros, la máxima ley mexicana al violentar la garantía de libre tránsito.

Sin duda, el cobro ilegal por usar vías publicas y apoderarse de ellas violentan contra las personas que usan vías de la Ciudad de México, atacando y violentando contra la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal. Los ciudadanos que quieren usar estas ya que no pueden hacerlo por delimitación unilateral de ciertas personas de manera ilegal. Asimismo, el impedimento de usar un espacio de uso común perturba el orden público pues, es un desorden en perjuicio de los habitantes del Distrito Federal.

Una solución para que este problema disminuya y con el tiempo se erradique es que las personas que cobren por hacer uso de las vías públicas y como consecuencia no hacer uso de estas, sean reformados los artículos 24 fracción I y 25 fracción II de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal que en la actualidad dice lo siguiente:

"Artículo 24.- Son infracciones contra la tranquilidad de las personas:

...
I. Prestar algún servicio sin que le sea solicitado y coaccionar de cualquier manera a quien lo reciba para obtener un pago por el mismo. La presentación del infractor solo procederá por queja previa;...

...
Las infracciones establecidas en las fracciones I y II se sancionarán con multa por el equivalente de 1 a 10 días de salario mínimo o con arresto de 6 a 12 horas...

"Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

...
II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas,

siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica;...

Las infracciones establecidas en las fracciones I, II, III y IV se sancionarán con multa por el equivalente de 11 a 20 días de salario mínimo o con arresto de 13 a 24 horas..."

Ahora bien, cabe señalar que el artículo 9 de el Reglamento de la Ley de tránsito establece que los jornaleros, obreros o asalariados pueden acreditar su calidad y que estos no podrán ser sancionados con multa mayor del importe de su jornada o salario de un día.

Los artículos con antelación escritos se tiene como problemática que es muy poca la sanción aplicable a las personas que comenten estas infracciones, al ser bajas permite que haya corrupción, o que muchas veces las personas afectadas no hagan la denuncia correspondiente ya que lo ven como pérdida de tiempo porque finalmente no se aplican la ley, aunado a ello si el sujeto que cometió la infracción es jornalero, obrero o asalariado y lo logra comprobar con recibo de pago o nómina, lista de raya o credencial de trabajo, no podrá ser sancionado con multa mayor del importe de su jornada o salario de un día y la mayoría de estas personas no cuentan con un trabajo. Por todo lo anterior es que se realiza la siguiente:

PROPUESTA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 24 FRACCIÓN I Y 25 FRACCIÓN II DE LA LEY DE CULTURA CÍVICA PARA EL DISTRITO FEDERAL, para quedar como la siguiente:

"Artículo 24.- Son infracciones contra la tranquilidad de las personas:

I. Prestar algún servicio sin que le sea solicitado y coaccionar de cualquier manera a quien lo reciba para obtener un pago por el mismo. La presentación del infractor solo procederá por queja previa;..."

Las infracciones establecidas en las fracción I se sancionarán con arresto de 24 a 36 horas...

"Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

...

II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica;..."

...

La infracción establecida en la fracción II se sancionará con arresto de 24 a 36 horas.

TRANSITORIOS

ÚNICO: El presente acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación

Realizándose tal reforma se obtendrían tales beneficios como:

1. Disminución de calles ocupadas por personas que cobren por el uso de esta. En donde los automovilistas harán uso de la vía pública para estacionar su automóvil sin necesidad de pagar y por ende sin que se le violen sus derechos.
2. Disminución de daños en los automóviles por no querer pagar por estacionarse en una vía pública. Al no haber franeleros que les cobren por estacionarse y al negarse el usuario a pagar por lo general las unidades eran dañadas por estos al no recibir sus tarifas que pone, y al erradicarse no se correría con la incertidumbre de que estos van a dañar el bien por no acceder a sus peticiones.
3. Una mejor economía para las personas que tienen autos. La economía les vendría favorable a los dueños de autos ya que sería notable el ahorro que tienen diariamente, ya que muchos de estos se ven obligados a estacionarse en las vías secundarias por falta de estacionamientos en sus trabajos o por el simple hecho de estar cerca de áreas de recreación, y ese dinero lo pueden invertir en algo que realmente les sea favorable.

4. Un uso de aéreas comunes de forma adecuadas, porque las personas estarán tranquilas y podrán trasladarse de un lugar a otro sin necesidad de un pre requisito para poder hacerlo.

Ahora bien, se debe tomar en cuenta como surge esta problemática a causa del desempleo, pues es notorio que es la principal raíz de la efectividad de los franeleros. Se debe tener en cuenta que el desempleo es aquella situación en la que se produce la falta de actividad económica por falta de trabajo de una persona que esta dispuesto a trabajar pero no lo consigue, por otra parte es necesario que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal implemente el programa de Franeleros de la Ciudad de México, el cual tiene por objetivo erradicar a los individuos que se encuentran en las principales vías públicas del Distrito Federal, los cuales cobran por estacionarse en estas. Lo que se pretende con este programa es impedir que se agudice esta situación y delitos que sufren las personas que estacionan su automóvil en las calles; atender las causas sociales, que conducen a estas personas a involucrarse en estas conductas ilegales; construir alternativas de desarrollo para que estos sujetos gocen de sus derechos sociales al trabajo.

Los sujetos que participen en dicho programa tendrán una capacitación para un trabajo temporal que se les dará, con ello abolir a los franeleros.

El programa de Franeleros de la Ciudad de México va dirigido a los sujetos que se apoderan de las calles del Distrito Federal y cobran por estacionarse en las vías públicas, y que por diversos motivos es su principal fuente de ingresos. Con este programa se busca la alternativa para que los franeleros tengan una capacitación en materia laboral.

La alternativa en materia de trabajo, les permitirá tener un futuro diferente. En el programa de Franelero de la Ciudad de México a los beneficiarios se les dará la oportunidad para que realicen durante 15 horas a la semana, trabajo en beneficio a la comunidad al mismo tiempo obtener a cambio lo equivalente a cinco salarios mínimos vigente para que se puedan apoyar en sus gastos familiares y personales.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Uno de los problemas que se han dado en las últimas décadas, es el mal uso de las vías públicas en el Distrito Federal, por lo cual se normatiza esta acción en la Ley de Cultura Cívica, por lo tanto se establece la presunción de una tranquilidad personal y una seguridad pública.

SEGUNDA.- Constantemente en algunas calles, ciertos sujetos denominados franeleros cobran por un supuesto servicio que se origina en el momento en que un automovilista estaciona su auto en la vía pública, con esto dichos sujetos tienen una administración y usufructo de las vías.

TERCERA.- Al llevarse la propuesta se respetara la tranquilidad de las personas así como la seguridad ciudadana y estos podrán transitar de una forma tranquila y en libertad de acción por las vías públicas y espacios públicos del Distrito Federal sin ser extorsionados por supuestos servicios que no se piden y que violentan contra los derechos, ya que los ciudadanos en la actualidad no se sienten seguros ante las amenazas e intimidación de los franeleros, porque se les debe pagar o de lo contrario se tienen repercusiones, por lo cual al llevarse dichas propuesta saldrán beneficiados todos los ciudadanos que habiten la Ciudad de México.

CUARTA.- Es necesario hacer una reforma a los artículos 24 fracción I y 25 fracción II de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, en la cual consiste en aumentar el arresto administrativo, dada la problemática que esta surgiendo por este fenómeno, para que la ciudadanía pueda sentirse segura y no resultar afectada en su patrimonio económico.

QUINTA.- Resulta emergente implemente el programa de Franeleros de la Ciudad de México, para abolir con los sujetos que le dan un sentido de propiedad a la vía pública y hacen un cobro indebido por estacionarse en esta, con esto se prevendrá y protegerá de cobros ilícitos, y garantizar con ello el ejercicio pleno de los derechos de los automovilistas.

SEXTA.- Al realizarse la propuesta se obtendría como beneficio que la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal sea eficiente y, con ello, poco a poco abolir con los sujetos que se apoderan de las calles y cobran por hacer uso de estas.

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOGRÁFICAS

- BAZDRESCH, Luis, **Garantías Constitucionales**, Editorial Trillas, México, 2000.
- BAZDRESCH, Luis, **Garantías Constitucionales**, Editorial Trillas, México, 2006.
- CASTRO, Juventino V., **Garantías y Amparo**, 14ª edición, Editorial Porrúa, México, 2006.
- CONTRERAS CASTELLANOS, Julio César, **Las Garantías Individuales en México**, Editorial Porrúa, México, 2006.
- MARTÍNEZ MORALES, Rafael, **Garantías Constitucionales**, Editorial IURE Editores, México, 2007.
- OROZCO HERNÁNDEZ, J. Jesús, **Los Derechos Humanos de los Mexicanos**, 2ª edición, Editorial Comisión Nacional de los Derechos humanos, México, 1994.
- OROZCO HERNÁNDEZ, J. Jesús, SILVA ABAYA, Juan Carlos, **Los Derechos Humanos de los Mexicanos**, 3ra. Edición, Editorial Comisión nacional de derechos Humanos, México, 2000.

BIBLIOGRAFÍA DE METODOLOGÍA

- FIX ZAMUDIO, Héctor, **Metodología, Docencia e Investigación Jurídica**, 3ra. Edición, Editorial Porrúa, México, 1998.
- WITKER, Jorge, **La Investigación Jurídica**, Editorial Mc Graw Hill, México, 1994.

LEGISLATIVAS

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
- LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL.
- LEY DE CULTURA CÍVICA PARA EL DISTRITO FEDERAL.
- LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.
- LEY DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.
- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.
- REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO.

ECONOGRAFÍAS

- CHAVÉZ, CASTILLO, Raúl, **Diccionario Practico de Derecho**, 1ra. edición, Editorial Porrúa, México, 2005.
- GUILLÉN, Raymond, **Diccionario Jurídico**, 2da edición, Editorial Temis, Colombia, 2001.
- **Diccionario para Juristas**, Tomo 1, 2ª Edición, Editorial Porrúa, México, 2003.
- **Nuevo Diccionario de Derecho Penal**, 2a Edición, Editorial Librería MALEJ, México, 2004.
- PALOMAR DE MIGUEL, Juan, **Diccionario Para Juristas**, Tomo II, Editorial Porrúa, México, 2003.

ELECTRÓNICAS

- POLICÍA PREVENTIVA LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR. CONCEPTO. [Disponible] en: [http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/definicionesyconceptos.html#cvp:20-03-10:20:30 hrs.](http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/definicionesyconceptos.html#cvp:20-03-10:20:30hrs)
- POLICÍA PREVENTIVA LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR, ESQUEMA BÁSICO DE LA VÍA PÚBLICA. [Disponible] en: [http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/elementosconformantransito.html#dtr:19/03/10:15:30 hrs.](http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/elementosconformantransito.html#dtr:19/03/10:15:30hrs)