

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE ESTUDIOS  
JURIDICO ECONOMICOS



**TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS  
EN EL DISTRITO FEDERAL  
SU NATURALEZA JURIDICA Y ECONOMICA**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN DERECHO  
PRESENTA EL PASANTE**

**HUGO LUIS DE JESUS BAZ DUARTE**

**MEXICO, D. F.**

**1969**



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.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO

TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL

HUGO LUIS DE JESUS BAZ DUARTE

MEXICO, D. F.

1969

El presente trabajo fué elaborado en el Seminario de Estudios Jurídico Economicos, bajo la dirección del señor Licenciado Angel Martín Pérez, Director del Seminario.



## INTRODUCCION

El origen de las ciudades se encuentra estrechamente ligado a factores geográficos, que han condicionado su evolución y grado de desarrollo a lo largo de la historia hasta llegar a la estructura económica y social que hoy conocemos.

Desde la más remota antigüedad, el desarrollo de las más diversas actividades productivas sólo fue posible cuando el hombre tuvo a su alcance los recursos naturales, especialmente vegetales, minerales, animales, etc., que permitió la formación de los primeros centros de atracción demográfica como Babilonia, Menfis, Tebas, Atenas, Alejandría, etc.

La actividad que mayor influencia ejerció en la integración de las grandes ciudades fue la comercial porque implicaba no sólo el transporte de las mercancías, sino también el de las personas. Esta situación explica, que se haya considerado que los centros urbanos surgieran en los lugares en que se presenta una interrupción del transporte, para continuarse en forma diferente. Es decir, en aquellas zonas o lugares de la tierra en donde se unen o cruzan las vías de comunicación, ya sea de tipo natural como las corrientes fluviales y marítimas, o aquellas que son producto de la inteligencia del hombre como los ferrocarriles y carreteras.

El crecimiento actual de las ciudades puede decirse que se inicia a fines del siglo XVIII, con la Revolución Industrial, transformándolas en centros de producción y de consumo de los más variados tipos de mercancías.

De acuerdo con lo anterior, debemos señalar que a medida que la población urbana crece, la organización económica de las ciudades tiende hacia una complejidad creciente porque en ella se lleva a cabo la producción de una gran variedad de bienes y de servicios.

Dentro de este conjunto de procesos productivos, el transporte urbano de pasajeros forma parte no sólo de la estructura económica, sino también de la especialización a que han llegado en la actualidad los centros urbanos y que Hicks y Hart resumen en su expresión "usted me ha

ce esto y yo le haré aquello", que es la base del sistema de cambio y— que caracteriza a la vida económica moderna. (1)

La importancia económica del transporte urbano de pasajeros no — está representada sólo por la circunstancia de constituir una actividad productiva, que tiene como finalidad satisfacer la necesidad de despla— zamiento de las personas entre los diferentes lugares de la ciudad, si— no también por su influencia en otros fenómenos económicos como los cam— bios que experimenta la renta de la tierra, la formación de zonas indus— triales, comerciales, etc..

De acuerdo con esto, debe señalarse que el transporte urbano de — pasajeros influye en el desarrollo de todas las manifestaciones económi— cas, sociales y políticas de las ciudades. Al mismo tiempo, permite la formación de los diversos sectores productivos de las urbes, así como — la intercomunicación.

El transporte urbano en general contribuye para que los terrenos— de las zonas "marginales" eleven su renta, independientemente del clima o de cualquier otro factor.

También, se advierte la importancia del transporte urbano en la — distribución de la población y en el incremento de las actividades co— merciales o industriales en diferentes zonas de las ciudades. En esta— forma, podemos afirmar que el servicio de transporte urbano de pasaje— ros condiciona e influye en la localización de los sectores comerciales e industriales.

Edgar M. Hoover al referirse a las estructuras de localización en las comunidades urbanas y metropolitanas, señala la influencia de la — red de transportes en el desarrollo de las ciudades, considerando que — gran parte de su crecimiento se debe a la ventaja de encontrarse en con— tacto directo con diversas clases de productores y consumidores, pero — aclarando que las características de las ciudades pueden cambiar si ev— lucionan los medios de transporte y las comunicaciones. Existen fuer— zas que mueven a los productores y consumidores, dando lugar a que es— tos dos sectores se localicen en zonas diferentes, por lo que la pobla— ción consumidora trata de establecerse donde la vida es más segura, ba— rata y satisfactoria. Como población productora, existe una preferen—

cia por las zonas en las que obtiene ingresos elevados, seguros y las condiciones de trabajo resulten agradables.

Consideramos, que el transporte urbano de pasajeros influye en el desarrollo de los núcleos urbanos porque constituye a su integración económica al constituir el medio por el cual se establecen las diversas corrientes de población, ya sea de las zonas de habitación a los centros de producción o a los de consumo.

Otro aspecto del transporte urbano de pasajeros, es el que señala la Frederic Benham al hacer la división de las distintas clases de transacciones, estableciendo como este servicio satisface directamente las necesidades de los consumidores y como debe formar parte de los bienes de consumo, en tanto que el servicio de transporte de carga, por satisfacer las necesidades de los productores, lo clasifica dentro de los bienes de producción y concluye diciendo que "el análisis económico, y no de su origen ni de sus cualidades intrínsecas." (2)

En esta forma el servicio de transporte de personas se convierte en un bien de consumo para la población urbana.

Así mismo, por satisfacer una necesidad colectiva, el transporte urbano de pasajeros tiene el carácter de servicio público, con funciones sociales, sobre todo para la población económicamente débil. Esta situación determina que su influencia no sólo se perciba en la esfera económica de la ciudad, sino también en lo político y en lo social.

Por lo que hemos expuesto, se deduce que el transporte urbano de pasajeros no constituye una actividad productiva, sino más bien, forma parte de la estructura económica de las ciudades, siendo un factor importante dentro de su integración industrial y comercial.

La importancia económica del servicio que nos ocupa, puede corroborarse si se toma en cuenta que "desde el punto de vista estrictamente económico, el transporte de personas y bienes sirve a la producción distribución y consumo de la riqueza; de aquí que se diga que en el sistema y en el desarrollo de los transportes de toda clase se hace manifiesto el desenvolvimiento de toda la economía social. Hay una estrecha relación de interdependencia entre progreso económico, aumento y mejora de los transportes porque es evidente que cuanto más extensi-

va e intensivamente se desarrollen las relaciones de comercio y todas las manifestaciones de la economía social, más necesario es que el sistema de transporte acuda con eficacia a corresponder a tal desarrollo. De la misma manera, cuanto más se multiplican y perfeccionan los sistemas de transporte, con tanta mayor fuerza se desarrolla, bajo su impulso, la economía humana. Es cierto que los progresos sorprendentes realizados en el mundo civilizado y los que todavía se esperan han sido posibles en gran parte, por la facilidad del movimiento para el traslado de personas de un lugar a otro, ha crecido constantemente, ya que el progreso es, en fin de cuentas, el resultado de continuas relaciones morales, políticas, intelectuales y económicas entre los hombres pertenecientes a las varias regiones de la tierra. La influencia que los medios de comunicación y transporte ejercen sobre la producción es manifiesta. Las actividades productivas reciben las materias, bienes instrumentales y fuerza de trabajo humano, pero el transporte hace más porque independiza la producción respecto al mercado de comercio de aquellos elementos económicos, de manera que la industria puede localizarse o establecerse donde se dan otras condiciones económicas o políticas favorables, aunque falten en el lugar las materias primas que han de transformarse." (3)

Según lo expresado, vamos a referirnos a las características generales, tales como velocidad, capacidad de transportación, comodidad de los diferentes vehículos de transporte urbano que actualmente se encuentran en servicio en la capital de la República.

Para señalar dichas características sólo tomaremos en cuenta la clase de energía que los mueve, ya sea motriz o eléctrica, pero sin considerar los aspectos técnicos particulares de cada tipo de vehículo, ya que estos se encuentran determinados por los diferentes modelos que existen en el mercado.

Los vehículos de transporte urbano de pasajeros, en la Ciudad de México, están representados por los camiones, tranvías y "trolebuses", además de, automóviles de servicio público; sin contar con el servicio del "Metro" que hasta la fecha no ha entrado en operaciones, pues es sabido que continúan las pruebas de revisión y comprobación del sistema.

**PRIMERA PARTE**  
**TRANSPORTES ELECTRICOS**



### 1. ANTECEDENTES

El transporte urbano, en la ciudad de México, se inicia con carruajes de tracción animal, las calandrias; servicio que no estaba sujeto a rutas ni a horario determinado.

Un paso importante en el progreso del transporte urbano fue la utilización del tranvía de tracción animal que tenía la ventaja, en relación con los demás medios de su tiempo, de tener rutas determinadas a seguir, así como sujetarse a un horario, que hacían de este sistema un medio cómodo y económico de viajar.

El Presidente de la República, Mariano Arista, aprobó, el 7 de octubre de 1852, las bases para construir un ferrocarril que iría de la ciudad de México a la de Tlalpan, pasando por Tacubaya, Mixcoac y San Angel.

En 1855, el trayecto México-Guadalupe será, en la vía México-Veracruz, el primero que servirá para trasladar, de la capital al santuario, a una población ávida de movimiento. No podemos considerarlo como el antecedente de los tranvías, ya que, desde sus orígenes fue concebido como parte integrante de una línea ferroviaria más amplia; sin embargo, el hecho de que haya permanecido, durante varios años, como el único tramo construido y estableciendo una comunicación suburbana permite considerarlo como tal.

La concesión de este camino se dio a los Sres. Mosso, por Santa Anna, el 2 de agosto de 1855, con el fin que comunicara Veracruz con el puerto de Acapulco. Esta obra se realizaría en el término de un año, para evitar la caducidad de la concesión. Fue dirigida por el Ing. Manuel Restory, quien construyó una estación de madera, niveló una parte del camino y comenzó a edificar en la Villa una estación de mampostería; para casa de máquinas se adquirieron los terrenos del antiguo Colegio de Santiago Tlatelolco. Más tarde, de Nueva York, vino el Ing. W. B. Gorsuch para proseguir las obras. De Filadelfia, se trajo la locomotora "La Guadalupe", dos coches de lujo y varias plataformas y de Londres, los rieles. Se construyeron varios puentes que allanaron una extensión de 7,000 varas, cerca de legua y media.

El 13 de agosto de 1856, se otorgó una concesión, al Sr. Jorge - Luis Hamaken, para construir un camino de fierro desde la plaza de Armas a Tacubaya.

En este año, la línea México-Guadalupe tuvo que ser vendida a -- Don Antonio Escandón, quien formó una nueva compañía, la cual se encargó de proseguir los trabajos. El 16 de junio de 1857, los diarios --- anunciaban que varios ensayos se habían hecho ya, con buen éxito, del ferrocarril que correría de México a la Villa de Guadalupe.

El 3 de julio de 1857, El Siglo Diez y Nueve informaba a sus lectores que "Mañana a las 12 se inaugura con toda solemnidad el ferrocarril de México-Guadalupe. Los trenes harán pasado mañana cuatro viajes, saliendo de México a las 7, 9 y 11 de la mañana y de Guadalupe a las 6." (4)

El 4 de julio, se llevó a cabo la inauguración de este tramo en forma solemne y a la ceremonia asistieron: Don Ignacio Comonfort, su gabinete y altos personajes, habiéndose distribuido a cada uno de los asistentes un boleto personal. Además, se anunciaba al público que -- con el objeto de satisfacer los deseos de muchas personas se había dispuesto que el domingo 5 del corriente se hicieran cuatro viajes de ida y vuelta, a las horas antes citadas. El pasaje costaba 4 reales y se ofrecía poner un número suficiente de carros para evitar molestias al público, deseoso de hacer el viaje.

Ocho días más tarde, el servicio estaría regularizado, según lo afirmaba el Ing. Gorsuch, quien fungía como superintendente de la línea, con el siguiente horario: de México, a las 8:00, 9:15 y 11:00 A.M.; de Guadalupe, 8:30, 10:00 y 11:45 A.M.; por las tardes, 2:30, 3:45 y 5:00 P.M. y 3:00, 4:30 y 5:45 respectivamente. La salida se haría -- en el local de la Compañía, vecino al jardín de Santiago, en México y a un costado de la Colegiata.

Si fue un negocio próspero o no, no tenemos noticias, pero un periódico de la época nos dice: "...el ferrocarril es para nuestra capital una agradable novedad y un paseo de buen tono bastante favorecido por el bello sexo. Los asientos se toman por asalto y se necesita que intervenga la policía para moderar el entusiasmo de los viajeros. Los-

devotos se aprovechan de la mejora para ir a su misa al Santuario de --  
Gusdalupe y, en fin, todo promete el mejor éxito a la empresa. El do-  
mingo último tomaron pasaje en el ferrocarril 4622 personas cuyos bi-  
lletes produjeron \$760 y el domingo 2 de agosto el número de pasajeros  
ascendió a cerca de 6000 que produjeron \$949.62 y  $\frac{1}{2}$  centavos." (5)

La empresa ante el éxito alcanzado y con el fin de facilitar al-  
público el arribo a la terminal determinó trasladar ésta a la Plaza de  
Villamil, cerca de la Mariscala. El representante de la empresa, Sr.-  
López y Meoqui, anunciaba poner nuevos vagones para el servicio a fin-  
de evitar aglomeraciones; así como, instalar para el 12 de marzo un --  
elegante coche de la. clase, en el cual las personas de tono podían --  
viajar con mayor comodidad.

Un año más tarde, al hacer balance se concluyó que el ferroca---  
rril que estuvo en movimiento 285 días transportó 339,335 pasajeros, -  
produciendo \$60,854.75; afirmándose que durante ese tiempo no se lamen-  
tó desgracia personal entre los pasajeros, pero no así entre los curio-  
sos que se acercaban demasiado a ver la máquina. Ante estos acciden-  
tes el gobernador del Distrito, Agustín Alcerreca, expidió un reglame-  
to, el 12 de enero de 1858, en el cual se regulaba la conducta que el-  
público debería observar al pasar el tren o al abordarlo.

Para 1860, el ferrocarril de Tacubaya había prosperado, por lo -  
que tuvo que mejorar su servicio. Para ello, anunció un arreglo en --  
sus horarios, los viajes se harían cada 45 minutos desde las 7 de la -  
mañana hasta las 12:45 de la noche y los días festivos, las corridas y  
sus tarifas aumentaban. El precio del pasaje en los carros amarillos-  
de la. clase costaba un real (12 centavos) y en los verdes de 2a. cla-  
se la mitad.

El 9 de diciembre de 1870, se dio la autorización para construir  
una doble vía entre México y Tacubaya y un ramal que partiendo de la -  
Calzada de Hombres Ilustres llegue a Popotla; ésta última se autorizó-  
en 1873, por acuerdo presidencial, hasta Tacuba.

El 13 de octubre de 1877, se concede permiso, a los Sres. Luis -  
Miranda y Carlos Rul Alvarez, para explotar un ramal de ferrocarril --  
que partiendo de la garita de Belem (Glorieta de la Piedad Chapulte --

pec) llegue al pueblo de la Piedad.

El 19 de febrero de 1878, se otorgó una concesión, al Sr. Agustín López, representante de la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito Federal, para construir un camino de hierro entre la garita de Bellem y el Panteón de la Piedad (Panteón Francés); autorizándose, además la construcción de tres tramos de doble vía en la Calzada de la Villa de Guadalupe.

Concesión otorgada, el 19 de octubre de 1879, a la Empresa de los Ferrocarriles del D. F. para construir una vía férrea entre Tacuba y Atzacapotzalco. A la misma, se le otorgó otra concesión para construir y explotar un tramo de vía entre la Plazuela de San Lucas y la Hacienda de San Antonio.

A la Empresa de Tranvías con Correspondencia del Distrito Federal se le otorgaron las siguientes concesiones: el 21 de agosto de 1881, para construir y explotar una vía angosta entre la Plazuela de Tequesquite (la. de Comonfort) y la Plaza de Guadalupe Hidalgo (La Villa). Una línea del depósito de la Empresa en el Paseo de Bucareli (Indianilla) al Panteón Francés. Entroncamiento de la línea anterior con otra que partiendo de la segunda glorieta del Paseo de Bucareli llegue a los baños de Chapultepec (Av. Chapultepec y la Piedad). Entroncamiento de la línea anterior con la segunda glorieta de la Reforma y otra que partiendo de la misma glorieta de la Calzada de la Piedad llegue a los ranchos de Barreno y de la Concepción.

El 21 de julio de 1882, se celebró un contrato, entre la Secretaría de Fomento y la Cía. de los Ferrocarriles del D.F., para ajustar concesiones a la ley de 25 de diciembre de 1877. En vista de esta concesión, se autorizó a esa Cía. para organizarse como Sociedad Anónima de Responsabilidad Limitada, autorizándola para construir las siguientes líneas: de Atzacapotzalco a Tlanepantla; de San Angel a Contreras; de la Hda. de los Morales (Chapultepec Morales) hasta Tacuba y Atzacapotzalco; doble vía en la línea de Tacubaya; de la Hda. de los Morales a San Cosme; de los puntos en que terminan las líneas construídas a uno y otro lado de la Calzada de la Reforma hasta el término de la Calzada de Chapultepec, uniéndose a la línea de Tacubaya; prolongación de

la doble vía de la Garita de la Tlaxpana; unión de la línea de Tacubaya con la de la Colonia de los Arquitectos; prolongación de las vías de las calles de Providencia hasta el Paseo de Bucareli y unir en doble vía en la entrada de las calles del Calvario (4a. de Av. Juárez).

Contrato otorgado al Sr. Salvador Malo, el 10. de marzo de 1882, para construir, explotar y prolongar hasta Tacubaya las líneas concesionadas anteriormente citadas, llegando a las calles de Juárez, el Risco de la Primavera y las Moras.

El 10 de octubre de 1882, se otorgó un contrato a la Empresa de Ferrocarriles del D.F. y a la Empresa de Tranvías con Correspondencia, para los siguientes efectos: se aprueba el traspaso, hecho por el Sr. Salvador Malo, de las concesiones de 11 de agosto de 1881, de la línea de Tequesquite (la. de Comonfort) a la Plaza de Guadalupe Hidalgo (Villa de Guadalupe), de 31 de agosto del mismo año y de 10. de marzo de 1882 a favor de la Cía. de Ferrocarriles del D.F.; se aprueba el traspaso de todas las líneas de la Cía. Limitada de Tranvías del D.F. y se especifica que en lo sucesivo las líneas expresadas están comprendidas en las estipulaciones del contrato de 21 de julio de 1882.

Cabe señalar que en este año de 1882, eran cuatro las compañías más importantes que operaban en el Distrito Federal: Cía. de Ferrocarriles de México a Tacubaya, Cía. de Ferrocarriles de México a Tlalpan y Chalco, Cía. de Tranvías con Correspondencia del D.F. y la Cía. del Ferrocarril del Valle de México. En este año se fusionaron las dos primeras y formaron la Cía. Limitada de los Ferrocarriles del Distrito Federal; la que, en el mismo año, adquirió los intereses de la 3a. y posteriormente, en 1896, los de la 4a. La Cía. Limitada de los Ferrocarriles del D.F. vendió todo su negocio a la Cía. de los Ferrocarriles del D.F. de México, S.A..

El 24 de febrero de 1883, se celebró un contrato entre la Cía. de los Ferrocarriles del D.F. y el Ayuntamiento de la ciudad; fijándose bases para la ejecución de las líneas de tranvías; además, se autoriza la ejecución de 7 uniones, 3 prolongaciones y 2 circuitos.

El 2 de agosto de 1887, se celebró un contrato entre la Secretaría de Fomento y el Sr. Ramón Díaz Barreiro para construir y explotar,



por el término de 50 años, un ferrocarril de sistema decauville entre el puente de Molino al pueblo de Ixtacalco, con facultad de hacer una prolongación hasta Mexicaltzingo. Se convino que al final del plazo de 50 años este ferrocarril pasaría al Estado con todo y accesorios, debiendo el gobierno el material rodante.

Contrato del 31 de agosto de 1888, suscrito ante la Secretaría de Fomento por el Sr. Agustín Cerdán, para construir y explotar, por un término de 50 años, una línea de ferrocarril que partiendo de la Av. Juárez terminara en el pueblo de Teozonapa del Distrito de Xochimilco, tocando Coyoacán, Huipulco y Xochimilco, con facultad de construir dos ramales: uno, que partiendo de la línea principal ligara las poblaciones de Tacubaya, San Angel y Contreras, y el otro, que de Huipulco pasara por Talpan, ligando así la Fábrica de la Fama y San Fernando.

El 16 de enero de 1889, se celebró un contrato entre la Secretaría de Fomento y la Cía. de los Ferrocarriles del D.F. para establecer un ramal, que partiría de San Sebastián (3a. y 4a. de Bolívar) y la Mariscala (1a. de Av. Hidalgo) hasta llegar al Peñón de los Baños, pudiendo ligarse con las líneas de la Cía. en la Garita de Peralvillo. El 28 de octubre del mismo año, se le autorizó para prolongar la línea de la Piedad hasta Mixcoac, pasando por San Borja.

El 18 de enero de 1890, se celebró un contrato entre la Secretaría de Fomento y la Cía. de Ferrocarriles de Ixtacalco, reformando la concesión del 2 de agosto de 1887, autorizándola para construir un ferrocarril de la Garita de Porfirio Díaz (Av. Chapultepec) hasta la Garita de Arteaga, pasando por Belem, Chapultepec, la Verónica (Melchor-Ocampo) y el Consulado.

En este año, el Sr. Lesem con la ayuda del entonces Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Gral. Carlos Pacheco, propusieron el establecimiento de vías férreas aplicando la electricidad como fuerza motriz. Fue el 9 de diciembre cuando se celebró el contrato, por el cual el Sr. Lesem quedó facultado para establecer y explotar, durante 50 años, líneas de ferrocarril en el Distrito para ligar dos o más poblaciones. Pero como todas las nuevas empresas, se enfrentó a gran-

des obstáculos y profundos intereses, dificultades que le impidieron-- desarrollar su idea de dotar a la ciudad de un sistema de tranvías mo-- vido ya no por sangre, sino por electricidad. El proyecto Lesem no -- prosperó y su idea quedó como una más entre tantas, sin embargo, se le debe considerar como uno de los precursores de la tracción eléctrica -- en nuestra Patria. Su fracaso se debió a la imposibilidad de crear r<sup>á</sup>pidamente una red de líneas y a la oposición de las empresas ya esta-- blecidas que vieron en él a un temible competidor.

El 8 de mayo de 1891, se dio la concesión, al Sr. Agustín Cer-- dán, para el establecimiento de un ferrocarril, que partiría de la Cal-- zada de Nonoalco hasta llegar a los límites del D.F., pasando por Gua-- dalupe Hidalgo.

Se otorgó una concesión a la Cía. Limitada de Ferrocarriles del-- D.F., el 8 de febrero de 1892, para el establecimiento de un ramal que comience en Aztecapotzalco, Tacuba, y termine en San Antonio Naucaupan.

El 19 de diciembre de 1892, se otorgó una concesión a la Cía. de Ferrocarriles del Valle de México, refundiendo los contratos otorgados a Agustín Cerdán, en 31 de agosto y 8 de mayo de 1891, y autorizando a la Cía. para construir 5 líneas más.

Fue otorgada otra concesión, el 10 de noviembre de 1893, a la -- Cía. Limitada de Ferrocarriles del D.F. para el establecimiento de una línea férrea, que partiendo de Chapultepec llegue a la Garita de Artes-- ga. El 30 de marzo de 1895, se celebra un contrato para la construc-- ción de una línea férrea de Tlalpan a Xochimilco.

## 2. PRIMER TRANVIA ELECTRICO

La Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, por conducto de su representante Fco. P. de Castillo, solicitó del Ayuntamiento de la ciudad, el 14 de abril de 1896, permiso de ensayar en un tramo de-- terminado de sus líneas el sistema de tracción eléctrica.

El Cabildo comenzó por estudiar las ventajas e inconvenientes -- que a la ciudad podía ocasionar el cambio de tracción. Encontró que-- además de la mejor conservación de pavimentos y mayor limpieza en las--

calles, se podían obtener otras ventajas, como por ejemplo: que los viajes se hicieran en menos tiempo y que los trenes se fraccionaran de modo que pudieran salir con más frecuencia, lo que era una gran ganancia para el público; además, presenta la ventaja de que los coches pueden parar más rápidamente y con mayor suavidad. En contra de estas ventajas tiene el inconveniente de ocupar las calles con construcciones que le traen una servidumbre. Como las ventajas que se obtienen son superiores a los inconvenientes se decidió autorizar el cambio de tracción, estudiando el modo de que los inconvenientes fueran menores.

La Compañía solicitaba el sistema conocido con el nombre de "Trolley System", pero se creyó necesario estudiar los otros sistemas conocidos, para que, con vista en las ventajas o inconvenientes que presentara aceptar o no el sistema propuesto por la Compañía.

Tres sistemas de tracción eléctrica existían en uso en el mundo, que son: el de acumuladores, el de hilo subterráneo y el de hilo aéreo.

El primer sistema, que no necesita grandes cambios en la vía, es muy costoso, tanto porque la misma construcción de los acumuladores lo es, como porque el peso de estos es considerable, lo que aumenta mucho el peso muerto que se tiene que arrastrar; obliga, además, en líneas largas a multiplicar mucho las instalaciones para cargar los acumuladores, lo que aumenta el costo de primera instalación y no quita la obligación de llevar hilos cuando la energía eléctrica se tiene que transportar a distancia. Por lo que no se ha generalizado, quedando reducido a unas cuantas líneas de escasa longitud, en las cuales la energía eléctrica se produce en el lugar donde se cargan los acumuladores.

El segundo, emplea los conductores subterráneos sin ningún resultado verdaderamente práctico, pues si bien hay algunas líneas de corta extensión que lo usan, no se puede decir que haya salido del campo de la experimentación; es, además, sumamente costoso pues puede llegar el gasto de instalación, según las circunstancias, hasta cuatro o cinco veces el del sistema aéreo. Por esto y por el suelo húmedo de la ciudad de México no es posible su instalación.

El único inconveniente que presenta el sistema de hilo aéreo es la vista de los hilos en las calles y la molestia que ocasionan los

postes. Es este sistema el que se encontró más aplicable, por lo que fue aceptado; buscando el modo de que los inconvenientes que presentase compensaran con las ventajas que dará el nuevo servicio a la ciudad.

En vista de estas razones, el Cabildo concedió el permiso en los siguientes términos: "Única: Se concede permiso a la "Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito" para sustituir la tracción animal por la tracción eléctrica en las calles de la ciudad por donde transitan actualmente las líneas foráneas bajo las siguientes bases:

10.- La Compañía empleará el sistema de tracción eléctrica conocido con el nombre de "Trolley System".

20.- Los postes que empleará para llevar los hilos serán de fierro y su dibujo y modo de asegurarlos serán aceptados previamente por la Dirección de Obras Públicas, cuya oficina deberá aprobar también la colocación de esos postes con el objeto de que, ni se entorpezca la circulación ni ofrezca peligro para el público.

30.- La Compañía se compromete a permitir que en sus postes se fijen las luces para el servicio de la ciudad y se lleven hilos ya sea para la luz eléctrica o para los teléfonos, tomando este último las precauciones necesarias para que las corrientes que circulen por esas líneas no perturben de ninguna manera las pertenecientes a la Compañía. Los postes deberán tener la resistencia necesaria para sostener las lámparas.

40.- La tensión máxima que podrá tener la corriente en la línea de los tranvías será de 500 volts, pudiendo en casos especiales y con permiso de la Secretaría de Comunicaciones usar mayor tensión. La Compañía será responsable por cualquier accidente que tenga lugar por la corriente que pase de sus líneas, siempre que sea por su culpa o de sus empleados.

50.- La altura del hilo sobre el pavimento de las calles será cuando menos de 6.50 metros.

60.- Los coches que use la Compañía para tracción eléctrica deberán estar siempre en buen estado de servicio y prestarán toda clase de seguridad y comodidad para los viajeros que transiten en ellos.

70.- La velocidad máxima a que podrán andar los coches en las ca

lles de la Ciudad, será a razón de 10 Kms. por hora, y el conductor de la tranvía deberá llevar una trompeta que tocará en el paso de las bocacalles o cuando tenga que llamar la atención de algún vehículo o transeunte.

80.- La Compañía tendrá obligación de introducir en sus líneas - todas las mejoras del Sistema Trolley que se acepten con buen éxito en la generalidad de los ferrocarriles movidos por tracción eléctrica, -- siempre que esas mejoras tengan por objeto asegurar el buen servicio - de las líneas o la comodidad de los pasajeros.

Si el costo de las mejoras que se hubieren de introducir excediere del 10% del dividendo que la Compañía hubiere pagado a sus accionistas el año anterior o aquel en que se le prevenga que adopte las mejoras, no estará obligada a introducirla desde luego, sino a medida que vaya reparando sus líneas o sustituyendo sus carros por otros nuevos, - según que las mejoras sean para las líneas o para los carros.

90.- La Compañía antes de poner en explotación cualquiera de sus líneas, deberá pedir la autorización necesaria al Ayuntamiento, quien la dará en vista del informe que rinda la Dirección de Obras Públicas.

100.- La Compañía queda obligada a cumplir los reglamentos que - se den sobre la transmisión de fuerza motriz.

110.- El presente permiso no exime a la Compañía de la obligación de cumplir los reglamentos sobre la explotación de ferrocarriles urbanos, ni modifica sino en lo relativo a tracción los contratos vigentes entre el Ayuntamiento y la Compañía." (6)

Este dictamen fue aprobado en la Sesión del 5 de junio de 1896; - en la celebrada el día 16 del mismo se dio cuenta con el oficio del Gobierno del Distrito, comunicando haber tenido a bien el Presidente de la República otorgarle su aprobación, así como, el mismo Gobierno del Distrito.

Animados por las facilidades que se otorgaron a la Compañía, éste solicitó autorización para hacer extensivo el cambio de tracción a todas sus líneas, permiso que desde luego les fue concedido y comunicado a la Compañía el 8 de agosto de 1896.

Ante el éxito alcanzado en el Ayuntamiento por la Cía. Limitada-



de los Ferrocarriles del D.F., los Sres. Bischoff y Braniff solicitaron permiso para modificar la tracción en sus líneas, pero dándose cuenta de lo costoso y complicado que resultaría la tracción eléctrica - pensaron en un medio más barato y sencillo que éste y propusieron al H. Cabildo, el 12 de junio de 1896, se les concediera permiso para mover sus transportes por medio de aire comprimido, sistema utilizado en Europa y Estados Unidos. En sesión de Cabildo, 26 de junio del mismo año, fue desechada su proposición, no por ser juzgada poco práctica, - sino porque con fecha anterior se había otorgado permiso para ensayar con la tracción eléctrica y de haberse otorgado aquel permiso se habría provocado dificultades entre ambas empresas.

Antes de la electrificación de los tranvías, existieron los ferrocarriles suburbanos movidos por vapor y los urbanos de tracción animal. (El último carro movido por esta fuerza fue retirado el 24 de noviembre de 1932)

La Cía. Limitada de los Ferrocarriles, con la autorización otorgada, hizo los preparativos necesarios; contrató técnicos y obreros calificados, importó maquinaria, vagones, cables e inició las obras de transformación. Lo primero que hizo fue el cambio de rieles, sustituyendo el de hongo por el de tranvía, llamado "Standard Gage", de 1.44mts. de ancho; construyó la central, que proporcionaría la fuerza necesaria para mover los trenes, y el local que alojaría oficinas, almacenes, talleres, etc., estas obras se iniciaron en 1898. Fueron adquiridos los terrenos de la Indianilla por la Cía., que había cambiado su nombre de Cía. Limitada de los Ferrocarriles del D.F. por el de Cía. - Limitada de Tranvías Eléctricos. Durante todo 1898 y 1899 se trabajó en las obras y a fines de 1899 quedaron terminadas las obras; en 1900 se pondría en marcha el primer tranvía eléctrico.

En enero de 1900, los principales diarios de la ciudad publicaron extensos artículos acerca de la electrificación de los tranvías, - de los nuevos adelantos, preparando así al público.

El Imparcial publicó el domingo 14, víspera de la inauguración, - un artículo llamado "Inauguración de los tranvías eléctricos", en el que informaba al lector del sistema, forma y mecanismo de los tranvías

eléctricos, desde su planta proveedora de energía hasta su mecanismo - concreto y señalaba las ventajas de estos sobre los movidos por otras - fuerzas. Asimismo, anunciaba que, al día siguiente, sería inaugurado - oficialmente por el Sr. Presidente de la República.

La ceremonia, fijada para las 16:00 hrs., fue descrita por un - testigo presencial de la siguiente manera: "Desde las primeras horas - de la tarde, empezaron a llegar a los talleres varios invitados al fes - tival, siendo recibidos por los Sres. Chandos Stanhope, Visitador de - la Junta Directiva de Londres y Director Gerente de la Cía., y el Sr. - Ing. Worswick, quien dirigió los trabajos de instalación eléctrica. - El Sr. Don Tomás Morán, Secretario de la Junta Directiva, atendió de - manera especial a los invitados que iban llegando a los campos de la - Indianilla. Como a las 14:30 hrs. se presentaron los Sres. Don José - Ives Limantour, Ministro de Hacienda, el Gral. Rincón Gallardo, Ing. - Don Ignacio L. de la Barra y otras personalidades. Todos estaban en - espera del Sr. Presidente, quien recibiría los honores del 13o. Bata - llón de Infantería y la música y banda de ese cuerpo. Todo el campo - se hallaba adornado con las banderas de México, Estados Unidos e Ingla - terra. Después emprendieron la marcha hacia donde aguardaban los nue - vos carros de tracción eléctrica a efecto de dirigirse a Tacubaya. --- Los carros, que en número de diez, se encontraban distribuidos de la - siguiente manera: el primero, para el Sr. Presidente, Secretarios de - Estado y miembros del H. Cuerpo Diplomático; el segundo, para el Sr. - Gobernador del Distrito Federal y empleados superiores del mismo; el - tercero, para miembros del H. Ayuntamiento de la Ciudad; el cuarto, pa - ra miembros de los Ayuntamientos de Tacubaya y Mixcoac; el quinto, pa - ra los miembros de los Ayuntamientos de San Angel y Villa de Guadalu - pe, los cinco restantes para los demás invitados. Los trolley de los - carros servían de asta a las banderas de las naciones mencionadas y da - ban un magnífico golpe de vista. Poco antes de las cuatro de la tarde - llegó el Sr. Capitán Porfirio Díaz, quien anunció que el Sr. Presiden - te no podría concurrir al festejo debido a una indisposición que le a - quejó a última hora. Al recibirse esta noticia, se dio la orden para - que empezara el desfile. Del número de 208 invitados a la ceremonia -

concurrieron la mayor parte de ellos.

Al llegar a Tacubaya, en las calles y casas de esta ciudad había muchos espectadores y, al regreso de los trenes se detuvieron estos -- frente a la puerta del restaurant de Chapultepec, en donde se sirvió -- el banquete, -- durante el cual el Sr. Don Joaquín A. Casasús habló en representación de la Cía. y agradeció al Sr. Presidente su inmensa ayuda que hizo posible la consecución material de sus anhelos; contestó a -- sus palabras el Sr. Secretario de Relaciones a nombre y representación del Sr. Presidente. Acto seguido se procedió a los brindis haciendo -- votos por el éxito de la Cía. y por nuestro país. A las seis de la -- tarde terminó el banquete y los invitados aboraron los transportes -- que les esperaban. Al día siguiente se puso al servicio del público, -- que lo acepto con gran contento y curiosidad. La Cía. no altero el pre cio del pasaje, disposición que subsistió por bastante tiempo." (7)

En la dirección de los Ferrocarriles, se tenía el proyecto de te ner terminada para marzo la vía entre Tacubaya y Mixcoac y para mayo -- la de Mixcoac a San Angel.

El cambio de tracción trajo como consecuencia que numerosos em-- pleados que conducían los trenes de mulas fuesen despedidos y que a -- otros, se les capacitara para la conducción de los nuevos transportes.

Para impedir que los nuevos conductores fuesen víctimas del "vér tigo de la velocidad" la Cía. dispuso que un empleado, situado en la -- Garita de Belem, cambiara el manubrio de los carros, a fin de que no -- pudieran correr con la misma velocidad dentro de la ciudad como lo ha-- cían en la Calzada de Chapultepec, que estaba en despoblado. Pero, a-- pesar de las medidas de seguridad tomadas por la Cía., se produjeron -- algunos accidentes sin importancia; no obstante esto el movimiento de-- pasajeros entre esta ciudad y Tacubaya aumentó en casi un 400%, por lo que se introdujeron nuevos carros de doble piso.

Para el 24 de febrero de 1900, se expidió el primer reglamento -- para los ferrocarriles eléctricos, el cual contiene, en sus 30 artícu-- los, disposiciones de carácter eminentemente técnico, por lo que juzga-- mos poco importante.

### 3. DESARROLLO DEL SERVICIO

El 12 de enero de 1900, se había dado permiso a la misma Cía. pa-  
ra explotar una nueva línea de tracción eléctrica que correría de la -  
Plaza de la Constitución hasta Tacubaya, debiéndose sujetar a los re-  
glamentos dados por la Secretaría de Comunicaciones.

La Cía. de Ferrocarriles del D.F. de México, S.A. trajo a esta -  
ciudad los primeros tranvías eléctricos para el servicio de pasajeros,  
estos tranvías tenían una capacidad de 24 a 32 asientos por carro, do-  
tados de dos motores de 19 K.W. cada uno, de 8 a 12 toneladas de peso  
y con carrocería de madera.

Es de sobra conocido por todos, que bajo la administración de Dí-  
az nuestro país resultaba un lugar ideal para los inversionistas ex-  
tranjeros; los ingleses, que no podían ser la excepción, se encontra-  
ban representados por la "Mexican Light and Power", organizada en el -  
Canadá, empresa que tenía la concesión de proporcionar la energía eléc-  
trica a la ciudad. Esta Cía., con un gran sentido para los negocios, -  
se percató que la mejor inversión que podía hacer era la de adquirir -  
el servicio de transportes eléctricos, recientemente creados, en el --  
cual se utilizaba la energía que ellos proporcionaban; además, la faci-  
lidad que tenían para allegarse el material y el equipo indispensable-  
para su empresa. Cuando la Cía. Limitada de los Ferrocarriles del D.-  
F., en abril de 1896, había solicitado autorización para ensayar la --  
tracción eléctrica, de hecho, había traspasado sus concesiones a una -  
compañía inglesa, que representaban los Sres. Julius Wernher y Alfred-  
Beit; traspaso que significaba que hombres como Ramón Guzmán, Antonio-  
Escandón y Lerdo de Tejada sucumbiesen ante el capital extranjero.

El objetivo principal de la Cía. fue la electrificación de las -  
líneas, así como el arreglo del servicio combinado.

En 1900, la extensión de las vías tranviarias en el Distrito Fe-  
deral era de 357,637 mts., según la memoria de la Secretaría de Comuni-  
caciones de ese año.

El 15 de enero del mismo año, se inauguró el tramo México-Chapul-  
tepec; para el 2 de febrero se electrificaba la línea a la Villa; el -  
21 de marzo, se inauguró el servicio entre Peralvillo y Belem, y ese--

mismo mes, se comenzaron los trabajos entre México y Tlalpan.

El 30 de marzo de 1900, se concedió permiso a la Cía. para construir y explotar, por un período de 50 años, un tramo de vía férrea — que partiendo del extremo de la línea de Niño Perdido atravesase la Colonia Hidalgo hasta llegar a la línea de la 4a. Calle Ancha.

Para el 28 de diciembre, la Cía. de Ferrocarriles del D.F. celebró un contrato de explotación con la Cía., inglesa, "Mexico Electric-Tranways, LTD"; el cual fue sometido a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, siendo aprobado el 25 de febrero de 1901, y así, la Cía. cambió su nombre por el de "Tranvías Eléctricos de México, S.A.". Esta empresa realizó una magnífica labor al grado de que, al finalizar el año, informó que para el 30 de junio de 1901 había tenido 260 km de vía, de los cuales, 190 eran de vía ancha y 170 de angosta. En la explotación se empleaba los tres tipos de tracción más usuales, eléctricas, vapor y sangre.

La Cía. había trabajado en su modificación de tracción y en su ampliación, y para ese año había inaugurado las siguientes líneas: 8 de agosto, México-Coyoacán; 18 de septiembre, Coyoacán-San Angel; 1 de noviembre, México-Tacuba; 4 de noviembre, Don Toribio y Santiago, 5 de diciembre, Reforma; 24 de diciembre, Guerrero.

Cabe señalar que, para el día 10 de febrero de 1900, se había inaugurado ya la línea electrificada a la Villa de Guadalupe, que partía del costado norte de la Plaza de Armas, siguiendo por las calles de Argentina hasta llegar al lugar antes indicado.

El 31 de diciembre de 1901, el H. Cabildo del Ayuntamiento de la ciudad acordó conceder el permiso, al Sr. Ramón Miranda y Marrón, para emplear el sistema de tracción eléctrica en la línea de que es concesionario, siempre que se sujete en la instalación y explotación de sus vías a determinadas condiciones. Estas condiciones son las mismas a las que sujetó a la Cía. Limitada de los Ferrocarriles del Distrito en 1897, con excepción de algunas cláusulas que se modificaron.

Para 1902, la Cía. Limitada de los Ferrocarriles del Distrito — inauguró las siguientes líneas férreas: el 10 de marzo, la Santa María por San Cosme; el 15 de junio, la Santa María por Buenavista.



Contaba para 1902 con 170 vehículos para tracción eléctrica, sin contar con los que disponía para otros tipos de tracción.

Con fechas: 12 de septiembre, 8 de octubre y 21 del mismo, el Ayuntamiento de la ciudad otorgó permisos para hacer modificaciones a las líneas tranviarias que estuviesen en vía de transformación y reparaciones a las que estuviesen en malas condiciones.

Para 1903-1904, se inauguraron: la Martínez de la Torre, 27 de julio; la Buenavista y Loreto, 6 de octubre; la Piedad, los circuitos de Mixcoac y el Rastro, 30 de mayo.

La línea Tacuba-Atzacapotzalco se había ya electrificado y el total de kilómetros de vía era de 241 km 504 mts., de los cuales 156 Km 490 mts. eran de vía eléctrica; 77 Km 312 mts., urbanas; 79 Km 173 mts., foráneas; de tracción animal, 65 Km 821 mts.; de tracción a vapor, 19 Km 229 mts..

En 1903, el H. Cabildo dictó varios acuerdos otorgando diversas autorizaciones a las compañías tranviarias que se encontraban en operaciones para las construcciones, reparaciones de vías eléctricas en varias calles de nuestra ciudad, y el 3 de marzo tuvo bien acordar la refundición de las concesiones otorgadas al Ferrocarril de México, al Sr. Ramón Miranda y Marrón y a la Cía. Mexicana de Tracción.

"Se aprueba el contrato concertado entre la Compañía de Obras Públicas y el Síndico Primero, por el Ayuntamiento de la Capital y el Sr. Don Ramón Miranda y Marrón, en representación de la Compañía Mexicana de Tracción relativo a las concesiones de vías férreas otorgadas a esa Compañía." (8)

Las condiciones a que está sujeta son las mismas que se le dieron a la Cía. Limitada de los Ferrocarriles del Distrito en 1897 y a la línea férrea de la que era concesionario don Ramón Miranda y Marrón en 1901, a excepción de algunas modificaciones que sufrieron.

En acuerdo de Cabildo de 31 de marzo, se concedió permiso a la Cía. de Tranvías Eléctricos para que conservara el kiosco que tenía en la Plaza de la Constitución, con la condición de que en caso de tener que hacerse alguna reforma o modificación en ella, bastaría dar a aviso a la citada compañía para que procediera a levantarlo a -

su costa dentro de los meses siguientes de recibida la notificación.

El 16 de junio, se dictó acuerdo favoreciendo a la Compañía Mexicana de Tracción, Ferrocarril Industrial, en los siguientes términos:

"Establecimiento de una línea férrea en la Colonia Condesa;

Primero.- Se concede permiso a la Compañía Mexicana de Tracción (THE MEXICAN TRACTION COMPANY) para que establezca en la Colonia Condesa una vía férrea que ocupará las calles señaladas en el plano.

Segundo.- La concesión se sujetará a todas las condiciones que fueron aprobadas por acuerdo de Cabildo de 3 de marzo del corriente año (las referentes a la refundición de las concesiones del Sr. Miranda y Marrón que hemos relatado anteriormente) con las siguientes modificaciones:

I.- La vía que construye actualmente el concesionario en la Colonia Condesa, serán consideradas como provisionales quedando obligado a que con sujeción a la concesión de 3 de marzo hará la reconstrucción de la vía en cada calle cuando en ella se proceda a ejecutar obras de urbanización. Para dicha reconstrucción se sujetará el concesionario a los trazos y niveles que determine la autoridad municipal, debiendo así mismo ejecutar todas las demás obras necesarias para que la vía tenga el carácter de definitiva.

II.- A medida que en las calles de la Colonia Condesa, ocupadas por el concesionario, se determine establecer pavimentos distintos al de empedrado común, el concesionario cambiará los rieles de hongo por rieles de ranura, con la sección que acepte la autoridad municipal, haciendo el concesionario dicho cambio en las calles en las que haya de ser cambiado el pavimento y dentro del plazo prudente que al efecto se señale y que no será menor de cuatro meses.

III.- El concesionario pagará el costo de la construcción y conservación de los pavimentos de cualquier clase que se construyan entre las vías, quedando relevado por lo que se refiere al tramo de que se trata el presente acuerdo, de pagar las cuotas de \$1.50 por metro-lineal a que respectivamente se refieren las cláusulas décimoa octava y décimanovena de la concesión de 3 de marzo.

IV.- El concesionario queda obligado a rellenar a su costa las sanjas que ha abierto con el objeto de formar los terraplenes. Dicho relleno deberá estar terminado a más tardar el 31 de diciembre del corriente año; pero si antes de esa fecha se procediere en una calle a ejecutar las obras de urbanización, el concesionario estará obligado a terminar el relleno de dicha calle en el plazo prudente que oportunamente se le fije.

V.- En tanto que subsistan los terraplenes de las vías del concesionario, éste construira a su costa, en los lugares que le indique la Dirección de Obras Públicas, el número de alcantarillas que aquella designare a fin de facilitar debidamente el desagüe de los terrenos. Las alcantarillas quedarán terminadas a los 15 días siguientes en que la Dirección de Obras Públicas diere el aviso respectivo.

VI.- Siempre que el concesionario no ejecutare dentro de los respectivos términos las diversas obras que se mencionan en los incisos IV y V de la cláusula segunda de la concesión, la Dirección de Obras Públicas procedera a ejecutar esas obras a costa del concesionario, quedando éste obligado a cubrir desde luego el costo que aparezca en las obras o comprobantes de la propia Dirección.

VII.- Además de las causas de caducidad expresadas en la concesión de 3 de marzo, será también causa de caducidad por lo que mira al tramo aquí concedido, la falta de cumplimiento de las obligaciones que el concesionario se impone por los incisos I y II de la cláusula segunda del presente acuerdo." (9)

El 31 de julio de 1905, se celebró un contrato, entre la Secretaría de Comunicaciones y la Cía. de Tranvías Eléctricos de México, fijando las bases para las concesiones futuras. En virtud de este contrato, se pacta que las concesiones presentes y las otorgadas a la Cía. de Ferrocarriles del D.F., o sea la Cía. de Tranvías Eléctricos de México, se regiran por los contratos de 24 de febrero de 1883 y de 3 de mayo de 1900.

En este mismo año, se construyó una doble vía en la línea de Tlalpan, en el tramo de San Antonio Abad-Churubusco, con extensión de

7,880 mts..

La adquisición del importante sistema tranviario era, a todas luces, esencial en la política expansionista de la Mexican Light and Power Co., por lo que organizó, en 1906, la "Mexico Trarways Company" que estaba capitalizada en 30 millones de dólares; figurando en su Consejo Directivo los ares. Brown, Hubbard, Lash y Conway de la Mexican Light and Power. Al año siguiente, esa empresa adquirió las propiedades tranviarias por la suma de \$11,250.000 dólares, comprometiéndose simultáneamente a comprar una determinada cantidad de fuerza a la Mexican Light and Power Co..

Entre los años de 1906 y 1907, se construyeron 12 Km 423 mts. de vía eléctrica y se colocaban los rieles de algunas otras líneas.

Entre la Cía. Limitada de Tranvías Eléctricos de México y la Secretaría de Comunicaciones, se celebraron los siguientes contratos: - 27 de marzo, para construir una línea de la terminal de San Lázaro a la Escuela de Tiro; 18 de mayo, para la construcción de dos vías en la Calzada de Insurgentes; 20 de mayo, para construir las líneas o circuitos llamados de Roma y Condesa; 24 de junio, para la construcción de una línea que será continuación hacia el sur de la que actualmente tiene la empresa en la calle Sur 10; 10 de julio, para prolongar la línea del circuito Zaragoza, desde la esquina de las calles de Corona, siguiendo por el lado occidental de la Plaza de Zaragoza hacia el norte hasta la esquina de la la. calle del Mercado, donde dará vuelta, seguirá por las calles del mismo nombre para voltear por las calles de 21 de Junio y Miguel López hasta unirse con dicho circuito en la esquina de las calles de Juárez; 25 de julio, para construir 3 líneas: una doble vía que partiendo del Puente de Molino siga por el Paseo de la Viga (Calzada de la Viga) hasta llegar a la ex garita de la Viga (Jamaica); una prolongación de la línea de Tlalpan de subida y una curva que ligue las vías existentes en las calles de Tepozán. - (4a. calle de Rep. de Brasil y la. de Peralvillo).

Todos estos contratos se celebraron en 1907, año en que inician sus actividades la Cía. de Tranvías de México, S.A. como subsidiaria de la Cía. Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S.A.; a partir de este —

año ambas empresas se encontrarán íntimamente relacionadas.

La absorción del sistema de tranvías del D.F. por la Cía. Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S.A. tuvo una doble finalidad: por una parte, se aseguró una demanda constante de energía eléctrica, en una época en que el abastecimiento a industriales y particulares era reducido; además, en 1906, se había puesto en marcha la Planta de Necaxa con una capacidad de 40,000 H.P.; por otra parte, adquirió una empresa cuyas utilidades eran considerables y con grandes posibilidades de acrecentarlas.

El 8 de enero de 1908, se celebró, entre la Cía. de Tranvías de México y la Secretaría de Comunicaciones, un contrato para construir un ramal y dos conexiones: el ramal, de San Angel a la Col. Alta Vista; una conexión de San Angel con el ramal de la Cantera de Sta. Catarina a Panzacola y una curva de conexión de la línea del Ferrocarril del Valle con el Ferrocarril del Distrito Federal, en sustitución del crucero de Guadalupe.

El 17 de octubre, celebraron otro contrato para construir y explotar una doble vía en el tramo de la línea de Tlalpan, de la Hda. de San Antonio a Huipulco.

En 1908, se aprobaron y construyeron las vías de Santa María, Niño Perdido, La Viga y circuito Roma con extensión de 13,881 mts., los que hacían un total de 184,870 mts. de vía eléctrica.

El 9 de enero de 1909, se celebró un contrato, entre la Secretaría de Comunicaciones y Tranvías de México, para la construcción de una vía que conectara con la existente en la Calle del Amor de Dios (Emiliano Zapata), se especificaba que llegaría hasta la calle de Rodán y Puente de Leña (3a. calle de Corregidora); además, se celebraron otros contratos: 17 de junio, para reformar el contrato de 28 de febrero de 1908 referente a la construcción del circuito "Merced-Condesa", y para la construcción de una línea que pase por las calles de las Moras y Cuadrante de San Sebastián; y dos curvas, una en las calles de los Plateados (la. de Lecumberri) y Puente de San Sebastián y otra en la esquina de las calles de las Moras con la de Sepulcros (Sto. Domingo a 4a. calle de Rep. de Brasil).

El 23 de octubre, para la construcción de una doble vía en el tramo de la ruta de la línea Tlalpan a México, comprendida entre la Taxqueña y la Hda. de San Antonio y un ramal en Mixcoac que se conecte con el Ferrocarril del Valle; además, para la construcción de una vía y curva desde el Hospital hasta la Indianilla; 9 de diciembre, para construir y explotar una doble vía en las calles que se abrirán en el sur de la de Gante, así como, las dobles conexiones en las calles de 16 de Septiembre.

Para este año, 1909, el total de vías era de 272,514 mts. y para el año del centenario llegó a 286,380 mts., de los cuales 240,880 eran de vía eléctrica.

#### 4. EPOCA REVOLUCIONARIA

La Revolución Mexicana que convulsionó a todo el país persiguiendo y luchando por los claros y altos ideales de mejoramiento social y económico trajo consigo, como es natural en un movimiento semejante, la lucha armada y ésta afectó no sólo a las personas físicas que en ella tomaron parte, sino también a otras ajenas a la contienda. De igual modo sufrieron, en razón de las sangrientas batallas militares, la ocupación de las ciudades, los cuartelazos y otras vicisitudes, — las instituciones establecidas en nuestra patria y así, la Cía. de Tranvías de México no dejó de experimentar grandes y graves daños, no sólo por el hecho de la ocupación militar de la ciudad por grupos beligerantes antagónicos, sino porque una parte de su personal se lanzó a la lucha o bien fue llevado a ella en contra de su voluntad y ese personal fue, en muchos casos, personal calificado que era considerado de extrema importancia dentro de la compañía.

A pesar de esta situación se siguieron celebrando contratos entre la Secretaría de Comunicaciones y la Cía. de Tranvías de México.

El 20 de junio de 1910, se dio permiso para construir una línea como prolongación de la del Rastro; 16 de agosto, para la construcción de una línea entre el D.F. y la ciudad de Puebla, se estipuló — que partiría del pueblo de Ixtapalapa; en la misma fecha, se celebró



otro contrato para la construcción de una línea entre el D.F. y el Edo. de México, que partiendo del pueblo de Santa Fe terminara en la ciudad de Toluca; 20 de septiembre, para la construcción de un ramal desde la línea troncal de la Piedad a Mixcoac hasta la fábrica de ladrillos, denominada La Noche Buena.

El 29 de octubre, se reforma el contrato otorgado a la Cía. para construir la línea férrea México-Puebla, en que se señala como punto de partida el pueblo de Kochimilco en lugar del de Ixtapalapa; el 19 de noviembre, se celebra un contrato para construir las siguientes líneas: una en esta capital, que partiendo de la Plazuela de San Sebastián se siga por las calles del mismo nombre, dé vuelta en Lecumburi para encontrar allí con la línea de Penitenciaría y Niño Perdido, y una doble vía en la línea del Panteón de Dolores entre el Rancho de la Horaiga y la Calzada de la Fundición Nacional; 3 de diciembre, para la construcción de una línea que partiendo de la Col. Roma, pasando por Tacubaya, llegue a Mixcoac.

En 1912, existían 280,111 mts. de vías eléctricas y se trabajaba, de acuerdo a las últimas concesiones otorgadas, en las líneas: -- Santa Fe-Toluca, de la cual se había concluido el tramo Tacubaya-Santa Fe con extensión de 6,600 mts., y Kochimilco-Puebla, de la que estaban listos 3,500 mts.; estas dos líneas jamás llegaron a terminarse pues la 1a. quedó trunca en la Venta y la 2a., en Tulyehualco.

En 1913, la Ciudad de México se encontraba cruzada por amplias líneas de tranvías que se encargaban de conducir a todos los centros de interés, movilizand<sup>o</sup> gran cantidad de pasajeros que reeditaban buenos ingresos a la Cía., que se encontraba ya con un capital social autorizado de \$20.922,644.16.

El servicio que prestaba la Cía. resultaba vital para los combatientes pues permitía trasladar no sólo a las tropas a través de la ciudad, sino también a sus efectivos, lo cual les permitía hacer más fácil su aprovisionamiento. Además, como hemos dicho, las líneas férreas cruzaban casi toda la ciudad y la lucha se desarrollaba entre los bandos del norte y del sur lo que hacía más fácil el transporte de uno a otro punto, aparte de que les permitía salir o entrar rápida

y fácilmente a la ciudad según lo exigiesen los acontecimientos.

La situación reinante en la ciudad y los problemas internos de la Cía. la pusieron en una situación extremadamente crítica, una de las primeras dificultades a las que se encaró fue de tipo económico, originada por la escasez de numerario y el exceso de papel moneda circulante, ya que, cada grupo emitía su propio papel moneda. Esto, los cierres de las fuentes de trabajo y la inseguridad imperante ocasionó a la Cía. tan sólo en el mes de enero de 1914 una reducción en sus ingresos por la cantidad de \$5,233.32, ya el año anterior debido a la Decena Trágica había sentido otra disminución considerable en sus ingresos.

En abril de 1914, debido al incidente en Tampico con marinos estadounidenses que motivó la ocupación de Veracruz, surgieron disturbios anti-yanquis que hicieron que varios altos empleados de la Cía. se vieran precisados a refugiarse en su embajada y en la Cía. de Luz, otros abandonaron el país protegidos por la bandera diplomática. En mayo, debido a la ausencia de numerario y a la alarmante circulación de bilimiques, la Cía. puso a la venta planillas para facilitar el pago de pasaje.

El 8 de octubre se declaró una huelga en virtud de que la Cía. no había accedido a conceder a sus empleados un aumento del 50% en sus salarios, la huelga se prolongó hasta el día 12 del mismo mes en el que por ordenes del Sr. Venustiano Carranza, Jefe de las Fuerzas Constitucionalistas, el Gral. Heriberto Jara ocupó militarmente las instalaciones de la empresa y nombró a Felipe Pescador como Superintendente General, quien otorgó a los empleados un aumento consistente en el 25% de sus salarios.

En noviembre, la estación de Tlalpan fue ocupada por los zapattistas quienes destruyeron la mayor parte de las instalaciones y robaron las mulas y efectivo que allí se encontraban; lo propio sucedió en Xochimilco.

Al ocupar Francisco Villa la ciudad ordenó la devolución de instalaciones y bienes a la Cía., pero cuatro días después se presentaron algunos empleados de aquella para informarle que el aumento que -

se les había concedido había sido nulificado, lo que provocó nuevamente la ocupación de la empresa.

El 15 de enero de 1915, las fuerzas de Zapata detuvieron cerca de 46 trenes que no fueron recuperados, sino hasta muchos meses después. - El servicio se suspendió en las líneas que corrían al sur, a partir de Churubusco, y no fue reanudado hasta febrero, mes en el cual nuevamente Zapata se apropió de varios carros para ser utilizados por sus seguidores.

El 2 de marzo, por orden del Sindicato de Tranviarios, se suspendió el servicio, habiéndose concentrado todos los trenes en la estación de Indianilla. Fue hasta el 13 de ese mes cuando se reanudó el servicio.

En julio, al abandonar la ciudad, Zapata se llevó varios carros e incendió otros en Tlalpan; además, se recogieron en Xochimilco 31 tranvías que había tomado.

Durante el período de 1917-1918 el servicio fue pésimo debido a problemas laborales.

En enero de 1919, se inauguró la línea Correo-Roma, para ese año se contaba con 42 líneas, trabajadas por un total de 217 carros.

El 7 de mayo, el gobierno devolvió a la Cía. los bienes intervenidos y aquella procedió a reparar sus unidades que se encontraban en un estado deplorable para así poder hacer frente a la competencia que planteaban los camiones y a la cual nos dedicaremos posteriormente y que a principios de junio sumaba 775 camiones que le hacían percibir beneficios por \$6,472.45 diariamente.

Hemos venido narrando cronológicamente el desarrollo del servicio hasta 1919, pero a partir de este año a 1945 se encuentra tratado en la tercera parte de este trabajo porque en esos años se desarrollan conflictos en la empresa que van a desembocar en la creación del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, por lo que pasaremos a ver la situación actual de este organismo.

## 5. SITUACION ACTUAL

El STEDF se encuentra actualmente organizado en tres grandes grupos, que son: mantenimiento, administración y operación, los cuales se encuentran divididos en diversos departamentos. Su funcionamiento es el siguiente:

### MANTENIMIENTO

Ingeniería Civil encargada de los departamentos de vías y edificios, tiene como misión principalísima la del tendido y construcción de vías y de la vigilancia técnica. A la sección de edificios corresponde la reparación y conservación de estos, mobiliario de las oficinas.

Ingeniería Eléctrica responsable de tres secciones: sub-estaciones, línea elevada y comunicaciones. La primera, encargada del suministro de energía a todos los carros del sistema; la segunda, de la reparación y conservación de la línea elevada y la tercera, responsable del buen funcionamiento de las comunicaciones internas del servicio.

Superintendencia de Taller y Equipo dividida en la de tranvías, "trolebuses" y talleres, en las dos primeras se hacen las reparaciones de las unidades y en la última se encargan de la fabricación e instalación de las piezas que aquéllos necesitan.

### ADMINISTRACION

En este grupo encontramos mayor número de departamentos y esto es motivado por el sistema contable de la Cfa., ya que, la Contraloría se divide en una Caja General que a su vez se subdivide en : Caja, Recaudación y Pagaduría, pero su función principal es la de recaudar todos los ingresos que percibe el STEDF para luego ser concentrados a su superior, así mismo la Contraloría se divide en Contaduría General que se encarga de la contabilidad de la empresa, la elaboración de las listas de raya, etcétera.

Una última rama de la Contraloría es el Almacén General que se encarga de la recepción y control de los materiales indispensables para el buen funcionamiento del sistema; el Departamento de Existencias y Despachos se encarga de la formulación de las listas de materiales -

faltantes y de la distribución de los mismos.

Funcionan cuatro departamentos, podríamos decir que, independientes de la Contraloría, que son:

Legal, en sus varias ramas, es el encargado de los asuntos de la Cía.; en su departamento de trabajo se ventilan los problemas obrero - patronales y se solucionan para que no llegen a constituir verdaderos problemas; el departamento penal se encarga de la defensa de los trabajadores que sufren accidentes en el desempeño de sus labores y, por último, el civil encargado del asesoramiento en la firma de contratos, - etc..

Compras. El Almacén General remite periódicamente a este departamento las requisiciones de material debidamente autorizadas por la - Dirección General y es el departamento de compras quien se encarga de realizar las operaciones tendientes para conseguir esos materiales, ya sea comprando al mercado nacional o al internacional.

Publicidad tiene a su cargo la recepción de anuncios del público en general para ser colocados en los carros del sistema, estos anuncios comerciales le reportan un magnífico ingreso.

Servicio Médico, actualmente, se encuentra convertido en un puesto de primeros auxilios, ya que, en virtud de que todos los trabajadores y empleados se encuentran afiliados al IMSS, no tienen necesidad de acudir a aquel y sólo lo hacen cuando se suscita algún accidente leve que puede ser fácil y rápidamente atendido.

#### OPERACION

Tiene a su cargo el depósito material de las unidades del servicio, así como la buena marcha de éste; cuenta con aparatos modernos de radio para en caso de accidentes u otras contrariedades del tránsito - rápidamente reponer la unidad que deje de estar en servicio por esta causa, así como por descomposturas de las unidades y así tener un servicio regular en beneficio del usuario; horarios se encarga, como su nombre lo indica, de la elaboración de estos para las distintas rutas del sistema, tanto de tranvías como de "trolebuses" procurando que haya siempre unidades en servicio y a no dejar sin éste a la ciudad; co-

no veremos adelante, logra su cometido.

Por último, el departamento de personal se encarga de la contratación y colocación de la gente que necesite la empresa.

Departamento de Quejas tiene una actividad reducida, en virtud de que las pocas quejas que se presentan, generalmente, no son atendidas.

Como se puede apreciar todo el sistema se encuentra por disposición legal bajo los órdenes del Consejo de Administración, que como se vio es presidido por el C. Jefe del Dpto. del D.F., lo que evita que haya diversidad de mandos que casi siempre tiene como consecuencia la anarquía que lleva a cualquier empresa a una bancarrota segura. Es pausable esta unidad en el mando, ya que, así se facilita la buena marcha y el buen servicio dentro de la empresa que nos ocupa, que a la fecha cuenta con un número de 3,570 empleados, distribuidos de la siguiente forma:

Vías y estructuras -----	321
Talleres -----	758
Subestación y línea elevada -----	162
Operadores y personal de transporte -----	1803
Oficinas -----	151
Administración -----	114
Empleados de confianza -----	261

Por lo que hace a las prestaciones de carácter social que la empresa proporciona a sus empleados tenemos la fomentación de actividades deportivas mediante una cantidad fijada en el contrato colectivo. Cuenta, además, con tiendas dependientes del Dpto., en las cuales se consiguen las mercancías con magníficos descuentos; se proporcionan pasajes personales para el uso del servicio y para el personal de planta se proporcionan pasajes familiares con el mismo objeto; para el personal nocturno, generalmente operarios, la Cía. proporciona dormitorios en sus terminales de San Andrés Tetepilco, Atzacapotzalco y San Juan de Aragón.

Cuenta con un fondo de ahorros al cual contribuye la empresa --



aportando un 9% de los salarios mensuales y el trabajador contribuye con otro tanto, la cantidad ahorrada durante el año es devuelta a los trabajadores la primera quincena del mes de diciembre.

Hemos dejado asentado que los trabajadores se encuentran afiliados al IMSS y es la empresa quien cubre las cuotas de éste; además, de estas prestaciones, cuentan con otras muchas que se encuentran consignadas en el contrato colectivo de trabajo.

En las hojas siguientes se proporciona el número actual de rutas de tranvías y "trolebuses", sus kilometrajes totales, sus tiempos e intervalos, sus horarios, el número de pasajeros transportados y estadísticas de ingresos y de pasajeros.

Funcionamiento de las líneas de lunes a sábado.

TRANVIAS PCC	Co.	Ca.	T.C.	T.F.	T.	P.	T.T.
Guerrero-Plomo	14	14	36	1	37	5	42
La Villa-Mixcoac	31	31	67	4	71	11	82
La Villa-Tlalpan	23	23	65	2	67	8	75
La Villa-Zócalo	7	7	14	2	16	3	19
Obregón-Buacareli	31	31	70	1	71	10	81
Obregón-Insurgentes	27	27	60	6	66	9	75
Palma-M.Ma. Contreras	10	10	20	1	21	2	23
La Rosa	7	7	15	1	16	2	18
Tetepilco-Mixcoac	7	7	16	-	16	2	18
Valle	19	19	39	2	41	5	46
Kochimilco	21	21	61	1	62	9	71
Varias líneas						2	2
<b>TOTAL</b>	<b>197</b>	<b>197</b>	<b>463</b>	<b>21</b>	<b>484</b>	<b>66</b>	<b>550</b>

Co.= Corridos  
 Ca.= Carros  
 T.C.= Turnos Corridos  
 T.F.= Turnos Fraccionados  
 T.= Total  
 P.= Paseos  
 T.T.= Total de Turnos

El funcionamiento dominical, kilometraje, tiempo de recorrido e intervalos.

TRANVIAS PCC	Co.	Ca.	T.C.	T.F.	T.	KM	T.M.	I.M.
Guerrero-Plomo	11	11	25	5	30	15,093	84	6-7
La Villa-Mixcoac	22	22	42	8	50	40,267	162	6-7
La Villa-Tlalpa	20	20	42	7	49	49,858	177	8-9
La Villa-Zócalo	15	15	20	4	24	12,708	72	10-11
Obregón-Bucareli	26	26	57	7	64	33,900	161	6-7
Obregón-Insurgentes	23	23	50	3	53	31,250	147	6-7
Palma-M.Ma. Contreras	8	8	14	2	16	8,376	64	7-8
La Rosa	5	5	9	3	12	10,460	71	11-12
Tetepilco-Mixcoac	5	5	12	-	12	12,561	56	8-9
Valle	15	15	24	5	29	23,052	124	7-8
Xochimilco	29	29	60	7	67	46,890	129	7-8
<b>TOTAL</b>	<b>179</b>	<b>179</b>	<b>355</b>	<b>51</b>	<b>406</b>			

Co.= Corridos  
 Ca.= Carros  
 T.C.= Turnos Corridos  
 T.F.= Turnos Fraccionados  
 T.= Total  
 KM.= Kilometraje  
 T.M.= Tiempos por minuto  
 I.M.= Intervalos por minuto

Funcionamiento de las líneas de lunes a sábado

"TROLEBUSES"	Co.	Ca.	T.C.	T.F.	T.	P.	T.T.
Circuito 1	23	23	48	5	53	7	60
Circuito 2	24	24	49	6	55	7	62
C.U.-Cd. Dep.	20	20	40	-	40	5	45
Ixt.-Atz.	31	31	58	8	66	9	75
Ixt.-C.U.	10	10	20	-	20	2	22
Ixt.-Tizapán	11	11	21	4	25	4	29
Ixt.-U. Ind.	12	12	22	5	27	4	31
La Villa-Atz.	14	14	27	4	31	4	35
La Villa-Dep.	40	40	85	5	90	13	103
Poli.-C.U.	33	33	73	6	39	6	85
Poli.-U. Ind.	20	20	42	8	50	6	56
P. Aéreo-U. Ind.	19	19	45	3	48	6	54
P. Aéreo-Pant. Esp.	16	16	32	6	38	6	44
Sn Pedro-Cd. Dep.	16	16	30	4	34	3	37
<b>TOTAL</b>	<b>289</b>	<b>289</b>	<b>592</b>	<b>64</b>	<b>656</b>	<b>82</b>	<b>738</b>
<b>TOTAL GRAL.</b>	<b>486</b>	<b>486</b>	<b>1055</b>	<b>85</b>	<b>1140</b>	<b>148</b>	<b>1288</b>

El funcionamiento dominical, kilometraje, tiempo de recorrido e intervalos.

<u>"TROLEBUSES"</u>	<u>Co.</u>	<u>Ca.</u>	<u>T.O.</u>	<u>T.F.</u>	<u>T.</u>	<u>KM</u>	<u>T.M.</u>	<u>I.M.</u>
Circuito 1	20	20	40	2	42	25,550	100	5-6
Circuito 2	20	20	38	3	41	25,800	102	5-6
C.U.-Cd. Dep.	15	15	30	-	30	32,000	100	5-6
Ixt.-Atz.	25	25	53	4	57	46,400	197	3-4
Ixt.-C.U.	9	9	9	3	12	26,300	89	9-10
Ixt.-Tizapán	10	10	21	3	24	28,190	98	9-10
Ixt.-U. Ind.	11	11	21	3	24	31,500	106	9-10
La Villa-Atz.	12	12	23	3	26	18,900	71	5-6
La Villa-Dep.	42	42	56	13	69	33,250	146	4-5
Polí.-C.U.	18	18	32	6	38	44,200	168	6-7
Polí.-U. Ind.	16	16	30	5	35	47,850	169	9-10
F. Aéreo-U. Ind.	16	16	31	6	37	43,990	148	8-9
P. Aéreo-Pant. Esp.	16	16	32	5	37	38,383	148	10-11
San Pedro-Cd. Dep.	8	8	16	1	17	22,500	82	6-7
<b>TOTAL</b>	<b>238</b>	<b>238</b>	<b>432</b>	<b>57</b>	<b>489</b>			

NOTA: El total de "trolebuses" es de 495 unidades y el de tranvías 286, haciendo un total de 781 en servicio.

Horas de salida y llegada de tranvías y "trolebuses" a su terminal de San Andrés Tetepilco.

TRANVIAS PCC	SALIDAS	RINDE
Guerrero-Plomo	3:29 A.M.	3:18 A.M.
La Villa-Mixcoac	3:17 " "	3:16 " "
La Villa-Tlalpan	3:00 " "	2:16 " "
La Villa-3ócalo	5:53 " "	0:47 " "
Obregón-Bucareli	3:57 " "	3:29 " "
Obregón-Insurgentes	4:33 " "	2:23 " "
Palma-M.Ma. Contreras	6:18 " "	0:55 " "
La Rosa	5:12 " "	23:48 P.M.
Tetepilco-Mixcoac	2:45 " "	2:45 A.M.
Valle	4:59 " "	4:00 " "
Xochimilco	4:06 " "	1:18 " "

"TROLEBUSES"	SALIDAS	RINDE
Circuito 1	4:25 A.M.	1:30 A.M.
Circuito 2	2:25 " "	3:30 " "
C.U.-Cd. Dep.	5:22 " "	0:40 " "
Ixt.-Atz.	4:14 " "	2:50 " "
Ixt.-C.U.	6:00 " "	23:30 P.M.
Ixt.-Tizapón	4:44 " "	0:50 A.M.
Ixt.-U. Ind.	4:29 " "	1:19 " "
La Villa-Atz.	5:10 " "	0:26 " "
La Villa-Dep.	4:34 " "	3:21 " "
Poli.-C.U.	4:25 " "	1:30 " "
Poli.-U. Ind.	5:02 " "	2:42 " "
P. Aéreo-U. Ind.	4:21 " "	2:00 " "
P. Aéreo-Pant. Esp.	4:00 " "	2:45 " "
San Pedro-Cd. Dep.	5:21 " "	23:56 P.M.



TOTAL GENERAL DE TRANVIAS Y "TROLEBUSES"  
ESTADISTICAS DE INGRESOS Y PASAJEROS

	PASAJEROS TRANSPORTADOS		INGRESOS POR PASAJEROS		INGRESOS MEDIO POR PASAJERO	
	1966	1967	1966	1967	1966	1967
<b>TOTAL GRAL.</b>						
Enero	20 902 717	20 108 251	7 161 993.49	6 869 797.15	Ø 34.26	Ø
Febrero	19 974 164	19 341 348	6 842 938.14	6 621 366.82	Ø 34.26	Ø 34.23
Marzo	21 556 873	20 702 591	7 391 354.07	7 079 930.49	Ø 34.29	Ø 34.20
Abril	20 296 029	21 102 500	6 962 538.28	7 225 471.42	Ø 34.30	Ø 34.24
Mayo	20 520 269	20 537 044	7 051 403.40	7 031 679.38	Ø 34.36	Ø 34.24
Junio	19 418 977	20 935 250	6 659 912.76	7 162 027.77	Ø 34.30	Ø 34.21
Julio	21 444 685	21 455 566	7 347 502.98	7 336 074.72	Ø 34.26	Ø 34.21
Agosto	21 163 796	21 399 906	7 270 383.03	7 293 585.50	Ø 34.35	Ø 34.08
Septiembre	18 457 096	19 492 432	6 336 040.80	6 665 152.91	Ø 34.33	Ø 34.19
Octubre	19 007 611	20 653 786	6 524 172.90	7 070 268.73	Ø 34.32	Ø 34.24
Noviembre	19 213 622	20 478 796	6 598 036.00	7 015 946.89	Ø 34.34	Ø 34.26
Diciembre	19 229 386	20 374 045	6 531 231.97	7 024 327.33	Ø 33.96	Ø 34.47
<b>TOTAL</b>	<b>241 185 225</b>	<b>246 581 515</b>	<b>82 677 507.82</b>	<b>84 395 629.11</b>	<b>Ø 34.27</b>	<b>Ø 34.22</b>

SEGUNDA PARTE  
AUTOTRANSPORTES

Habiendo analizado el servicio de transporte eléctrico pasaremos a hacer lo propio con el de autotransporte con que cuenta nuestra ciudad.

El uso del motor de combustión interna en la tracción de vehículos fue el principio de una nueva etapa en el esfuerzo inintermitido, que desde la más remota antigüedad venía realizando el hombre por acortar la distancia que lo separaba de sus semejantes. En esta forma, se inició una transformación total en la estructura económica y social de los países, porque con ello surgieron nuevos mercados y se llevó a cabo la explotación de recursos naturales que antes no había sido posible por la falta de medios de transporte.

El transporte urbano de pasajeros ha ejercido siempre una gran influencia en todas las manifestaciones económicas de los centros urbanos, ya que facilita la distribución de las zonas de producción y de consumo.

En las ciudades es donde se ha llegado a observar con mayor claridad que el motor de combustión interna trajo consigo una serie de necesidades, entre las que creemos que se destaca, como la más imprescindible, la urbanización de las calles y, en la actualidad, las grandes obras de ingeniería vial.

La velocidad y capacidad, seguramente que, son los dos aspectos más importantes de los vehículos de combustión interna porque permiten reducir el tiempo de transportación de los usuarios, transformando así mismo el modo de vivir y de pensar de las personas que viven en las comunidades urbanas.

Las constantes innovaciones que se han introducido en los autotransportes urbanos representan cada vez mayores comodidades para los pasajeros. Sin embargo, la velocidad lograda con estos cambios en los vehículos siempre será un peligro para la vida humana.

#### 1. ANTECEDENTES

La red de tranvías y ferrocarriles urbana y suburbana de la ciudad.

dad, tal como la hemos reseñado, era a principios de siglo si no del todo perfecta, si lo bastante útil y capaz de satisfacer las necesidades de transporte de los habitantes de la ciudad que por entonces no pasaba del medio millón. A más de ella, prestaba servicio de transporte, principalmente foráneo, los omnibus que iban a Tacubaya, Mixcoac, San Angel, Tlalpan y otros lugares, así como, carretelas y carros tirados por sangre. Las carretelas se hallaban divididas en tres categorías, que cobraban \$1.00, \$0.75 y \$0.30 por hora. Estas carretelas o "calandrias", como se llamaban usualmente, realizaban un servicio de transporte urbano que beneficiaba a un reducido número de habitantes. No se podría afirmar que estos tipos de vehículos representaban un serio competidor para los tranvías, sino que operaban a manera de auxiliar de aquellos con la misión de conducir de un sitio a otro de la capital a sus vecinos.

## 2. NACIMIENTO DEL SERVICIO

Fue poco antes de la salida de Porfirio Díaz para Europa, que el tranquilo tránsito que la ciudad presentaba, constituido por trenes eléctricos y de mulas y por los omnibus, así como, por las mencionadas carretelas, vio nacer a un nuevo elemento, más dinámico, revolucionario y acorde a la época, el automóvil.

No se trataba del automóvil de placer, reservado a satisfacer la vanidad de las personas ricas, las cuales se lucían en él, sino el automóvil más modesto destinado a la gran masa del pueblo. Hay que hacer notar que ya desde 1909, según consta en los Archivos del Ayuntamiento, una sociedad americana había establecido un sitio de autos de alquiler en el ángulo que forman las calles que actualmente son la de Angela Peralta y la Av. Juárez, pero el alto costo de su alquiler lo hacía sólo accesible a la gente de posición económicamente desahogada.

En 1912, había cerca de 20 autos de alquiler cuyas tarifas eran de \$4.00 por hora dentro de la ciudad y de \$8.00 fuera de ella. Estas cifras tan elevadas para aquel tiempo era, como lo afirma justamente - Moisés T. de la Peña, "resultante de la rareza del servicio y del alto

costo de las reparaciones, mantenimiento y de explotación en general."

(10)

De toda suerte, el número de automóviles, bien particulares o bien de alquiler, crecía y a la par el número de refaccionarias y talleres destinados a la compostura de los mismos, lo que produjo una lógica disminución en los costos de mantenimiento y refacción.

El adelanto técnico alcanzado por las fábricas productoras, el auge del automovilismo y las ventajas económicas que se proporcionaron al público en general para la adquisición de este nuevo medio de locomoción, después de 1918 o sea una vez concluida la primera conflagración mundial, hicieron que la posesión de los automóviles fuera cosa fácil; cualquier persona podía adquirir uno con facilidad, manejarlo y, más aún, repararlo dada la simplicidad mecánica alcanzada. De tal suerte, el número de autos en todas partes del mundo y en México en especial creció; estando, buena parte de ellos, dedicados al servicio público. En nuestro país el aumento de autos se operó desde 1915, en plena época revolucionaria.

A la entrada de las fuerzas de Carranza en la ciudad buena parte de los conductores de trenes eléctricos se unieron al movimiento. La inseguridad reinante que existía en esa época, más la difícil situación por la que atravesaba el mundo en esos años, debido a la la. Guerra Mundial que atraía los esfuerzos de todos los grandes fabricantes, hacían difícil encontrar equipo tranviario necesario para sustituir al que quedaba fuera de servicio. Las unidades que sufrían algunas descomposturas eran difícilmente reparadas en Indianilla, lo que hacía que las rutas fuesen disminuyendo en su servicio. Todo esto, hizo que el servicio de tranvías resultara insuficiente para satisfacer las necesidades de la población y que se acentuara la demanda de automóviles y la reducción de sus cuotas; en las horas de mayor afluencia los pasajeros de puntos intermedios no hallaban acomodo en los tranvías y se hacía sentir, además, la necesidad de ampliar las líneas y de establecer otras para servir nuevas zonas pobladas, pero la Cía. de Tranvías de México aducía que la época no era propicia para hacer cuantiosas inversiones en vías y equipo.



Como hemos visto, esta situación se prolongó durante mucho tiempo, el público que los utilizaba fue seriamente afectado pues en ausencia del servicio se veía precisado a caminar grandes distancias para trasladarse de un lugar a otro.

Así pues, ante la carencia de tranvías, un día la ciudad vio aparecer un vehículo dedicado a transportar personas de un sitio a otro. Ese vehículo no era otra cosa más que un automóvil, pero adaptado a la conducción de pasajeros, un camión como desde entonces se les ha venido llamando. Así, ese primer camión aparece ante los incrédulos ojos de los capitalinos, en los primeros días del mes de mayo de 1916. Es así como, el pésimo servicio de tranvías dio origen a la aparición de numerosos camiones.

Los autotransportes que se multiplicaron con las facilidades antes descritas no eran aún transportes colectivos, sino unidades que alquilaban su servicio a un particular, quien lo abordaba solo o en compañía de familiares y amigos, por una cuota que primero fue de \$2.50 por hora y más tarde se rebajó a \$1.50. Tiempo después, esos automóviles empezaron a realizar un servicio al que se le denominaba como "dejada", esto es, se prestaban para trasladar a 2 ó 3 personas que iban en la misma dirección y por la cantidad de \$0.30 cada uno. Con esas dejadas a cualquier parte de la ciudad y cuyo importe llegó a ser de \$0.50, las carretelas no pudieron competir y sufrieron un golpe mortal y, a partir de ese momento, se fueron reduciendo en número hasta que poco a poco fueron desapareciendo hasta casi extinguirse y, las que existen actualmente, se conservan como símbolo de romanticismo de aquella época.

Con motivo de la huelga general que declaró en el D.F. la Federación de Sindicatos del mismo, la que estalló el 31 de julio de 1916, se paralizaron todas las actividades industriales, entre ellas la eléctrica y la de tranvías. Huelga que tenía por objeto exigir el pago de los salarios en oro pues circulaban los "bilimbiques, sumamente despreciados, el establecimiento del salario mínimo a razón de \$1.00, la jornada de 8 hrs. y la indemnización con el salario de 3 meses por despido injustificado. Los choferes de los camiones "hicieron la pri



mera 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 toldo de manta sujeto con varas como carrocería." (11)

Al reanudarse el servicio de tranvías como lo afirma de la Peña "había nacido la nueva industria, que, desarrapada y todo, encontró fácil demanda." (12)

Malísimo como debe de haber sido el servicio, que proporcionaron aquellos improvisados autobuses, no había necesidad de esforzarse en mejorarlo para contar con el abundante pasaje que no tenía cabida en los tranvías, siendo iguales las tarifas para ambos servicios. El servicio nace pues como un auxiliar al de los tranvías, no como lo es actualmente fortísimo competidor, porque los vehículos comenzaron limitando sus corridas a las horas de llegada y salida de trenes y a las en que el tránsito resultaba avasallador y el sufrido pasaje no tenía cabida en los tranvías por ser estos insuficientes. Fuera de tales horas el pasaje prefería la comodidad y seguridad relativa que el tranvía le proporcionaba y los autobuses no hacían corridas pues resultaban incosteables y permanecían inactivos; sin ingresos, pero también, es cierto que lo hacían, sin gastos.

Se generalizó en poco tiempo el tipo de autocamión o camioneta que recibía el nombre de "julia", era aquella que sobre el chasis de un Ford, generalmente, se adaptaba una burda carrocería de madera con asientos laterales para 8 pasajeros, estribo trasero, 4 puntales para sostener el techo y asegurar 2 angostas tablas laterales a manera de respaldos; cuando llovía se bajaban las cortinas de lona y en el interior de la "julia" reinaba la oscuridad. Su precio oscilaba entre \$1, 200 y \$1,400, también se daban facilidades para su pago y la ciudad se vio invadida por dichos vehículos capaces de transportar 10 pasajeros (2 a un lado del chofer, los más incómodos, y 4 por banca lateral). A medida que, se fueron introduciendo este tipo de camionetas, tuvieron los trenes eléctricos un permanente competidor, que día a día aumentaba en número.

Fácil es suponer que en este tiempo no existían ni rutas ni hora

rios, ya que, operaban tan libremente como los automóviles de alquiler sólo que cobrando, dentro de los límites de las garitas, \$0.10 por persona al igual que los tranvías, tarifa adoptada motu proprio por los camioneros.

Cuando el competidor, la Cía. de Tranvías, está sujeto a itinerarios y a horarios que le obligan a prestar permanentemente el servicio dentro de las horas hábiles, con una frecuencia de corridas que garantiza al público la continuidad del servicio, así sea éste incosteable para la empresa en determinados períodos del día; las camionetas no podían hacer caso omiso de estos principios generales que regulan al servicio público de los transportes. Pero como las rutas no se improvisan y menos aún las agrupaciones de permisionarios, cuando nada hay -- que los obligue a sujetarse a taxativas se observó un raro proceso conforme al cual había siempre vehículos sujetos a rutas fijas, pero nunca podía saberse cuales eran esos vehículos. Sucede que las camionetas traían consigo numerosos cartones con leyendas de todas las rutas servidas por trenes eléctricos y así cada camioneta empezaba su recorrido llevando en el parabrisa el cartón con el nombre de la ruta en la cual esperaba encontrar mayor afluencia de pasaje.

El estacionamiento tenía lugar en el Zócalo, ya fuese frente al Palacio del antiguo Ayuntamiento, frente al portal de Mercaderes, a la Catedral o al Monte de Piedad y a lo largo de la Av. 5 de Mayo; el cobrador anunciaba a voz en cuello los puntos del recorrido, operación que se repetía en todas y cada una de las esquinas del trayecto, con lo que ciertas calles muy concurridas como 5 de Febrero, Argentina, 16 de Septiembre, Tacuba, Bucareli y otras se hacían insoportables a causa del atronador ruido de los escapes de las camionetas, el monótono rodar de los tranvías, bocinas de automóviles y sobre todo los pregones de los cobradores.

Pero no porque se iniciara el recorrido con el nombre de una ruta había de entenderse que sería fiel a la misma, ya que, un camión al llegar a su destino si encontraba pasaje regresaba por aquella pues de lo contrario seguía el rumbo que mejor le acomodara para que en cuanto al llegar al Zócalo tomara otra ruta que el inspirase mayor simpatía o

para la que obtuviera mayor número de pasaje. Era muy frecuente el caso de que llevando 1 ó 2 pasajeros a lo largo de una ruta determinada en cualquier esquina se presentara un grupo de 5 ó 6 pasajeros con rumbo distinto, con lo que se hacía bajar a los primeros para llevar a los segundos al rumbo solicitado. Estos abusos causaban gravísimos inconvenientes y fuertes discusiones, pero los trabajadores del volante eran gente acostumbrada a tratar sus asuntos en forma airada y sin reparar en medios. Todo el año de 1917 persistió este estado de cosas sin que dejaran de irse definiendo paulativamente grupos de choferes que preferían mantenerse en una ruta y solo hacían incursiones por otras o fuera de toda ruta cuando la situación apremiaba por la falta de pasaje.

El personal de las camionetas, de las que en su mayoría eran propietarios, los choferes y los cobradores, familiares de los dueños, iba formando su clientela dentro de una ruta determinada y en virtud del constante aumento de vehículos se hacía cada vez más reñida la lucha; por lo que, aun siendo fieles a una ruta, los choferes se tomaban la molestia de ir a buscar sus clientes a sus domicilios en las horas en que estos acostumbraban salir, así, era usual que las camionetas que recorrían la colonia Roma y la de San Rafael, en aquel entonces en pleno auge de construcción, recogieran a sus clientes en sus domicilios, principalmente a los albañiles para despertarlos a golpe de bocina y llevarlos a sus labores sin dejar de pasar a recogerlos por la tarde, estacionándose frente a la obra para no dejarse ganar el pasaje. También, los estudiantes universitarios constituían buena clientela los lunes de cada semana, que era el día en que tenían dinero y en esta ocasión los choferes no perdían la oportunidad de buscarlos.

Es así como va corriendo la primera infancia de la industria de autobuses en nuestra ciudad que como hemos visto nace en forma anárquica e improvisada como fruto del esfuerzo e iniciativa de gente numerosa, pero desorganizada sin más nexo de unión que el de ganarse la vida en una misma fuente de trabajo; nexo en potencia, pero de ninguna manera válido en aquellos primeros tiempos porque entonces lo que hoy es lazo de unión, era motivo de choque y peleas permanentes en las que mu

chas veces participaba, aun en contra de su voluntad, el mismo pasaje; ya que, frecuentemente, era la víctima de las "correteadas" y de los "carrones" para ganarse los clientes. (13)

Fue a fines de 1917 cuando el Gobierno del Distrito adoptó el sistema de asignar los permisos a líneas y rutas determinadas, no por propia iniciativa, sino, simplemente, reconociendo las situaciones de hecho y que se presentaban con el fin de contener la anarquía reinante. El desorden y la violencia era lo característico en este importante servicio público, abandonado a su capricho por la autoridad que debería señalarle los principios normativos de sus actividades.

### 3. DESARROLLO DEL SERVICIO

En 1917, gracias a la iniciativa de un grupo de choferes, se organizó la primera línea, la Santa María Mixcoelco y Anexas. Este grupo de choferes se había unido a un pequeño núcleo de vecinos de esa colonia, propietarios de camionetas, para defender colectivamente sus intereses y acabar con la anarquía reinante; carecían de un organismo, pero lo que buscaban era establecer una ruta o rutas determinadas para su línea. Desde ese momento el Gobierno del Distrito les concedió cuanto permiso solicitaban o refrendaban, sin que por esto estuviesen obligados a trabajar en las rutas de esta línea, aunque moralmente sí lo estaban.

Los componentes de la línea dieron, en poco tiempo, un cierto aspecto formal a su organización, nombrando directores y señalando algunas disposiciones que iban dando cuerpo a sus estatutos. Carecían de local y sus reuniones las efectuaban al aire libre en la Alameda de Santa María, en algún garage o en una cervecería.

El principal beneficio obtenido por los componentes de la línea fue el de pagar un despachador, a razón de \$0.10 diarios por camioneta, para que de la terminal, en 5 de Mayo, diera la salida a cada vehículo y evitara así las disputas y los accidentes; otro de los objetivos era-

la defensa de los infractores por parte de la línea, así como, el de asegurar el derecho de ruta.

No es casualidad que la línea Sta. Ma. Mixcalco fuera la primera en organizarse, concurren circunstancias determinantes, como el hecho de ser una ruta con calles asfaltadas, la afluencia de pasaje de las estaciones y el malísimo servicio que daba la Cía. de Tranvías, -- acentuado, más aquí, por el crecimiento de la colonia.

El considerable recargo de permisos en esta línea hizo que se fueran separando grupos y surgieran de ahí otras líneas, como la Peralvillo-Belem (Peralvillo-Cozumel), la Guerrero-San Lázaro y otras organizadas en 1918, como la Gustavo A. Madero, la Martínez de la Torre -- (San Rafael-Aviación) y, en general, entre 1918 y 1923, quedaron constituidas más del 90% de las líneas actuales; concretándose la autoridad en todos los casos a reconocer situaciones de hecho en cuanto a rutas.

La línea Villa de Guadalupe, por ejemplo, daba servicio entre este lugar y la ciudad, pero, además, incursionaba por Aztecapotzalco y San Juan Teotihuacán, en poco tiempo se crearon estas dos nuevas líneas con sus rutas respectivas. La Peralvillo-Cozumel incursionaba, entre otros rumbos, por Coyoacán y al fin un grupo de choferes, que radicaba en este lugar y que pertenecía a la línea citada, dieron origen a ciertas corridas a una hora determinada; formando, así, un grupo independiente y creando su propia línea. Otros vehículos llegaban hasta Tacubaya, por Chapultepec, surgiendo la línea México-Tacubaya, que enseguida prolongó su ruta hasta Mixcoac y al fin hasta San Angel, donde ya funcionaba una pequeña línea con ruta hasta Contreras, pasando por Tizapán. De la línea Peralvillo-Cozumel nacieron la Peralvillo-Viga, la Colonia Peralvillo y la Villa de Guadalupe; por su parte, la San Rafael-Artes, Guerrero-San Lázaro y San Rafael-Aviación tuvieron su origen en la San Rafael-San Lázaro y de la Roma-Mérida surgieron la Santa María-Roma, Puebla-Piedad y Roma-Mérida.

La falta de reglamentación oficial en materia de permisos y de rutas trajo consigo graves complicaciones, entre otras, la superabundancia de vehículos en las principales y más disputadas rutas. No se



hicieron estudios para determinar cuantos permisos requería y resistía cada una; ya que, a solicitud individual las autoridades los otorgaban en la ruta que se deseara, esto dio lugar a la creciente incosteabilidad de la industria y a la formación de grupos que organizaban nuevas líneas.

Se asignaban rutas con la tendencia al seccionamiento en pequeñas y múltiples organizaciones que, a su vez, contaban en el transcurso de poco tiempo con un excesivo número de vehículos. En mayo de 1919, existían 775 camiones que operaban en 8 líneas, las cuales obtenían un beneficio diario de \$6,462.45; en octubre, el número de camiones era un poco menor y funcionaban igual número de líneas. Los ingresos en cambio habían disminuído debido a que la actividad normal de cada camión, con un trabajo de 16 hrs. diarias, no era mayor de 18 a 24 meses, después de este tiempo las reparaciones se hacían más frecuentes hasta que quedaba inutilizado.

Un año después, noviembre de 1920, los camiones en servicio eran aún menos y ya algunos propietarios de camiones habían comenzado, ante el desorden que reinaba en las diversas líneas, a vender los suyos. En este año, aparecieron 519 unidades, trabajando dentro de las 10 líneas que operaban y las que producían \$5,978.75 diarios. Se establecieron dos nuevas líneas, la que corría de Atzacapotzalco a Tlanepantla y que hacía la competencia a una línea de trenes tirados por mulas muy mal servida y la Rastro-Viga.

Esta es la situación que guardaba la competencia entre tranvías y camiones cuando sucedió que a falta de agua en la Presa de Necaxa la energía eléctrica disminuyó, lo que trajo como consecuencia que los tranvías se viesen forzados a disminuir sus corridas a partir de las 12:30 hrs. de la noche. Este hecho lejos de perjudicar a los camiones les favoreció, ya que, ampliaron sus viajes hasta las dos de la madrugada con el fin de servir a numerosos pasajeros. Provoocando un nuevo incremento en la industria de los camiones que bien pronto aumentó su número y el de sus líneas.

El público que, como resultado de los contratiempos sufridos por la Cía. de Tranvías, se había acostumbrado a los camiones; ya que le -

resultaban más baratos, rápidos y favorables a sus intereses, continuó prefiriéndolos porque consideraba que el servicio de autotransportes tenía las siguientes ventajas sobre los tranvías: su servicio era más frecuente, en algunas líneas urbanas pasaba un camión cada minuto y su recorrido lo ejecutaba más rápidamente que el tranvía; llevaba menor número de pasajeros, 10 como máximo, por consiguiente hacía menos paradas; cuando iba con el cupo completo no se detenía ya, sino que hacía la seña a los pasajeros, que esperaban, que deberían abordar el siguiente; cuando operaban a lo largo de las rutas tranviarias no se hacía la competencia entre sí, sino a su competidor.

Presentaban, además, otras ventajas: en ellos sí estaba permitido fumar; paraban en cualquier parte; su personal era reducido pues se componía sólo del "chauffer" y de su ayudante que en ocasiones era el encargado de cobrar los pasajes; no producían demasiados accidentes debido a que tenían marcado un tiempo determinado para cada viaje; mantenían un servicio de inspectores y despachadores que regulaban el servicio; contaban con teléfono en sus terminales, lo que hacía posible el rápido reemplazo de las unidades que se llegaban a descomponer o paraponer extras en donde fueran necesarios. Mantenía una regularidad en el servicio, permitía a los pasajeros llevar bultos que sólo en vagones de 2a. de las líneas foráneas de los tranvías se permitían llevar. Aun cuando, las damas se quejaban, de que no fueran muy confortables y de que el chofer y el cobrador no tuviesen una muy limpia presencia, utilizaban el servicio.

En 1921, había 15 líneas de camiones o autobuses, divididas en urbanas y suburbanas, que eran:

Urbanas: Guerrero-San Lázaro, San Rafael-San Lázaro, Santa María Mixcalco, Peralvillo-Viña, Peralvillo-Cozumel, Roma y Zaragoza.

Suburbanas: Aztecapotzalco, Tacuba, Coyoacán, Tlalpan, Guadalupe, San Angel, Tacubaya y Tlanepantla.

Respecto a la rapidez, como hemos dejado asentado, los camiones resultaban más veloces en comparación con los tranvías, ya que, sobre un mismo recorrido tenían diferencias de 38 minutos en un viaje de ida y vuelta.



Los productos obtenidos, en 1921, por los 1,319 camiones en servicio fue de \$11,000 diarios; frente a esta cantidad los gastos que -- diariamente hacía un camión, durante las 16 hrs. de su jornada, dividida en dos turnos, eran de \$28.85; esto es, \$14.42 por turno de 8 hrs. de trabajo, divididos estos gastos en licencias, salario del chofer y ayudante y un 6% sobre el producto de cada camión para gastos de gasolina, aceite, llantas, etc.; lo cual trae como beneficio diario por cada camión \$1.15.

Por algún tiempo la anarquía que existía en este servicio persistió, tanto porque el Ayuntamiento y más tarde el Departamento del D.F. continuó otorgando licencias a nuevos vehículos y nuevas rutas, cuanto porque los particulares al ver que esos camiones representaban un buen negocio se empeñaron en aumentar el número de unidades destinadas a -- realizar el servicio en las mejores líneas. Como consecuencia de ello pronto la nascente industria de los autotransportes comenzó a hacerse incosteable y difícil de manejar. Ante tal situación algunos permisionarios buscaron la manera de dar a su negocio una organización definida, saneándola económicamente. Como primer paso, después de haber organizado la Unión de Propietarios de Camiones, fue necesario saber que número de vehículos necesitaba cada línea para ser servida de manera eficiente y regular, con el objeto de poder eliminar a los sobrantes -- que no hacían más que entorpecer el servicio y provocar una concurrencia desleal dentro de la misma línea con consecuencias fáciles de imaginar. Tal medida, se encontró con la fuerte oposición de un núcleo -- que resultaba perjudicado, pero un buen número de propietarios y trabajadores, de diversas líneas, no se detuvieron ante ningún obstáculo y lucharon agrupados en el Centro Social de Choferes, que se encontraba afiliada a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), intentando acabar con la anarquía y hacer patente la mala política seguida por el gobierno, en lo concerniente al otorgamiento de permisos que de una manera tan impensada venía realizando el Ayuntamiento de la ciudad y -- algunos otros municipios.

Frente a esta actitud, numerosos choferes con autorización o sin ruta fija reaccionaron, bajando sus tarifas. La lucha que se había --

iniciado, llegó a su clímax el 27 de febrero de 1922, día en que los componentes de diversas líneas efectuaron un paro y una manifestación de protesta ante el Ayuntamiento. Su objetivo era tratar de llegar a un acuerdo con las autoridades competentes para que se diera una solución equitativa y segura a sus problemas. La manifestación fue disuelta a balazos, habiendo, este salvaje y artero atentado, causado numerosas bajas entre los del gremio; los resultados fueron las grandes protestas que se levantaron y la intervención directa del gobierno. Y dice de la Peña que como resultado de esta intervención se dio cabida a "que los miembros del Centro Social de Choferes asesoraran al Departamento de Tránsito para que las disposiciones de éste, no lesionaran arbitrariamente los intereses del gremio y la prestación de sus servicios; y lo que es más, poco tiempo después varios miembros del Centro Social de Choferes ocuparan altos puestos como Consejales de los Ayuntamientos y en la Jefatura de Tránsito, con lo que fue posible llevar a su realización el propósito de cerrar las líneas, es decir, de limitar los permisos a los que se estimaren necesarios y con la intervención de las líneas interesadas, para lo cual se adoptó el sistema de los números económicos de los vehículos, de tal modo, que todo nuevo vehículo sólo podría obtener su número económico sustituyendo a uno ya existente dentro de la línea." (14)

El cierre de las líneas se operó después de varios estudios preliminares y no sin vencer fuertes obstáculos que los intereses creados presentaron, estos sucesos se efectuaron entre 1922 a 1926, y en 1935, es decir, a casi 10 años de distancia, se hizo un nuevo recuento, en el que se pudo observar en que forma el cierre de las líneas respondió a una necesidad real y como esa misma realidad se impuso en los años posteriores. La reducción efectuada no significó una disminución en el número de pasajeros transportados, sino por el contrario; esto se debió a que los camiones pequeños o camionetas adaptadas para el servicio, cuyo cupo no era mayor de 10 personas, fueran en lo sucesivo desechadas para dar cabida a otro tipo de vehículos con chasis de camión o "truck", los cuales podían llevar 15 pasajeros. Esto quiere decir, que si, en 1922, había aproximadamente 1,800 camionetas con capacidad-

nominal de 18,000 asientos, a partir de 1926, las 1,500 que quedaron -- tenían una capacidad de 22,500 asientos. Si se toma en cuenta el au-- mento real de la población se podrá pensar que este aumento en la capa-- cidad apenas si bastaba para satisfacer sus demandas, lo cual es cier-- to, pero también, lo es, que la capacidad de transportación lograda en 1922 no iba en relación directa o no resultaba suficiente a satisfacer sus demandas, por lo que algunos de esos pequeños camiones trabajaban con pérdidas o por lo menos sin grandes ganancias. Después de 1935 se operaron nuevas reducciones y fusiones y en la actualidad son pocas -- las líneas que han aparecido, ya que, en términos generales, las actua-- les líneas que operan en la ciudad se encuentran constituidas desde -- aquellos tiempos.

El 10 de marzo de 1923 empieza a funcionar la Alianza de Camione-- ros de México como una agrupación de defensa y resistencia, con esa fe-- cha lanza, por escrito, su declaración de principios, su programa de -- sociación y la justificación de tal determinación. La emancipación de la Alianza, del Centro Social de Choferes, se realizó por un comité orga-- nizador, actuando conjuntamente con una comisión de trabajo designada-- por el propio Centro, compuesta por 13 miembros. La Alianza siguió -- trabajando, cerca de un año, dentro del Centro Social de Choferes, uti-- lizando su mismo edificio, pagando sus respectivas cuotas y adelantan-- do los trabajos que más tarde culminarían en su total y auténtica eman-- cipación.

Cuando empezó a organizarse la Alianza era Subjefe de Tránsito -- el Sr. Echart Alegre, quien ayudó a la organización de las líneas ca-- mioneras que existían. Para 1924-25, la Cía. de Tranvías tenía lis-- tos 54 ómnibus de la marca WHITE dispuestos a circular, compitiendo -- con la industria del autotransporte y no para mejorar el servicio.

En 1924, durante el gobierno del Sr. Gral. Alvaro Obregón, el -- Centro Social de Choferes del D.F. y la Alianza de Camioneros de Méxi-- co gestionaron y obtuvieron conjuntamente la derogación del impuesto -- de patente que se pagaba al Ayuntamiento a cambio de un impuesto sobre el consumo de gasolina que efectuaban los vehículos de transporte de -- pasajeros.

En sustitución del modelo "T" vinieron, después, las llamadas -- "trucas", que tenían mayor capacidad y contaban con carrocería abierta y cortinas de lona ahulada para el tiempo de lluvias.

En 1925, se formó el 2o. comité de la Alianza, en este año la línea de Tacubaya llegó a tener 141 carros. La "camionada" se hizo in--costeable, el gobierno ordenó que todo carro que dejara de trabajar 15 días consecutivos perdería sus derechos, ya que, la mayoría de los camioneros trabajaban a las horas que les convenía y lo hacían sólo los días que consideraban como buenos.

En esta época, 1917-1926, hubo un intenso proceso de creación y organización. No había legislación, precedentes, ni fuertes organizaciones con técnica y capital necesarios para dar forma, en tan poco -- tiempo, a una organización como la que necesitaba esta nueva industria. Así es que, fácil es suponer que todo tuvo que improvisarse, se experimentó en carne propia para que, poco a poco, se fueran encontrando las soluciones adecuadas a cada uno de los problemas y que imaginamos no -- han de haber sido pocos. Se pudo observar que la organización sindical no podía satisfacer las exigencias de una explotación industrial y se adoptó por las Asociaciones de Propietarios, que hubo en cada línea, las que, en sus orígenes, carecían de reglamentos o estatutos; algunas ideas o principios generales les servían de norma, los directores desempeñaban sus comisiones honoríficamente en el tiempo libre y reunían, en asambleas, a los permisionarios cuando había asuntos urgentes que -- tratar.

Cada propietario se entendía con las cuentas de egresos e ingresos de su vehículo y lo encerraba en donde mejor le parecía. En la explotación nada había en común, sino era la ruta o rutas de la línea.

Más tarde, fueron formalizándose los gastos en común que hacían necesarios los pagos de ciertas cuotas para cada vehículo, por ejemplo: la ocupación de un local, instalación de oficinas, sueldos de despachadores, honorarios del presidente con el objeto de que dedicara todo su tiempo a los problemas de la línea, pago de gastos menores, impuestos, etc.. El prorrateo de todos estos gastos mensuales entre el número de vehículos es lo que recibe el nombre, en el argot de los camioneros, -

de tarjeta, que comenzó costando \$0.05 ó \$0.10 diarios por carro, según la línea, por el solo pago del despachador; después, se elevó a -- \$3.00 y \$5.00 diarios al presidente. En 1924 ya había líneas en donde la tarjeta costaba \$0.35 ó \$1.00 diarios por cada vehículo, sobre todo en las grandes líneas donde fue necesario pagar abogados con iguala -- permanente, sueldos a la mayoría de los miembros de la directiva para que se dividieran el trabajo y le consagraran todo su tiempo.

No se trataban, ni se han tratado nunca, no obstante los intentos que se han hecho, de sociedades mercantiles; sino que las agrupaciones que detentaban las líneas siguieron teniendo un carácter marcadamente sindical, tanto que, indiferentemente y sin cambiar su estructura, se han denominado asociaciones de propietarios o sindicatos de permisionarios y es que, en efecto, las líneas carecían de bienes propios que no fueran los muebles de oficina.

Se fueron definiendo reglas comunes para normar las relaciones obrero patronales para establecer medidas disciplinarias, descansos, turnos, número de vueltas, etc.; puede decirse que en 1926 estaban ya definidas las finalidades de las organizaciones y vigorosamente asegurada su estabilidad, que se reafirmó con el cierre de líneas.

Queremos dejar la historia de los autotransportes hasta esta época, ya que, a partir de este año, las líneas comienzan a organizarse en diversas formas que examinaremos posteriormente. Por lo que procederemos a dar al lector la visión actual de este servicio.

#### 4. ASPECTOS GENERALES DE LA ORGANIZACION DE LAS LINEAS Y SITUACION ACTUAL

La estructura administrativa de las líneas descansa fundamentalmente en el presidente, secretario y tesorero, que son los funcionarios más altos en los sindicatos de Proprietarios de Camiones.

De los empleados, entre los que se lleva a cabo la coordinación del servicio, citaremos a los siguientes:

El jefe de personal tiene a su cargo el control de las labores de los choferes y la supervisión de las diversas rutas de la línea; el



gila que cumplan con los reglamentos internos de trabajo de la línea; además, se le han conferido amplias facultades para dictar suspensiones temporales o ceses definitivos, estas medidas disciplinarias las aplica, inclusive, cuando considera que determinado chofer no obtiene los ingresos calculados en las vueltas que le corresponden o el vehículo que maneja sufre constantes descomposturas por falta de pericia.

El jefe de servicio, auxiliar del de personal, tiene la obligación de estar al tanto del número de vueltas que se le asignen a cada camión, de los vehículos que les toca descanso, aprovechando este momento para la labor de mantenimiento y de reparación. Debe cerciorarse que las descomposturas sean por causas ajenas a los choferes, es decir, por defectos mecánicos y no por falta de cuidado del operador; además, tiene que evitar las fricciones entre los choferes, ya sea, por cuestiones de horarios, cerrones, etcétera.

Los despachadores tienen la función de dar la orden de salida a los camiones, conforme a los intervalos que le ha señalado previamente el jefe de servicio. Para determinar el intervalo se toma en cuenta las horas de mayor o menor afluencia de pasaje y el número de unidades disponibles.

Las líneas disponen de garages para guardar sus vehículos, los que están a cargo de un jefe de garage que vigila la hora en que los choferes encierran, su colocación, etc.; habiéndose establecido como norma que "el chofer que encierra saca". En caso de que algún vehículo a la hora de encerrar presente abolladuras, el espejo retrovisor roto o desperfectos de cualquier naturaleza es reportado por el jefe de garage al de servicio para que al chofer responsable se le descuenta de su salario el importe de la reparación.

Para contabilizar los ingresos y el número de las vueltas del camión y del chofer las líneas tienen un recaudador, cuya función es equivalente a la del cajero porque recibe la cuenta o importe del boleto vendido en cada turno.

Para el control de los egresos derivados de la operación de los vehículos y de la administración en general se disponen de liquidadores, que son los encargados de formular la nómina de salarios de los

choferes con sus respectivas reducciones y pagarles semanal o decenalmente; elaborar la liquidación de los propietarios, obteniendo por cada carro el valor de la vuelta, que es igual al promedio de los ingresos por vuelta en el turno. En las líneas que tienen reducido número de camiones las labores del liquidador las desempeña el contador.

Para evitar irregularidades en el manejo de los ingresos y egresos de las líneas, por parte del tesorero o de los demás empleados y choferes, existe un contador, quien tiene a su cargo la elaboración del balance y todo lo relativo a la contabilidad de la línea.

Como complemento del control establecido por las líneas para evitar filtraciones en la venta de los boletos existen los llamados inspectores, que pueden ser secretos o visibles. Los primeros, son aquellos que suben a los camiones como pasajeros y observan la venta de boletos, rindiendo posteriormente su parte de novedades; los segundos, tienen que solicitar de los pasajeros su boleto; anotando, tanto en la tarjeta del camión como en su lista, la hora y número del boletaje vendido hasta ese momento.

En algunas líneas, todavía, se regula el tiempo del recorrido de la ruta utilizando relojes marcadores o personas que reciben el nombre de checadores, los que anotan en sus listas y en la tarjeta del chofer los minutos que se adelantan o atrasan en su corrida. Los choferes tienen instrucciones de obedecer sus ordenes para no ser reportados al jefe de servicio.

El despachador corrige los minutos de adelanto o atraso al dar la salida de los camiones, con el fin de evitar las correteadas o que los vehículos se vayan de vacío. Se ha establecido en las líneas que si el chofer se retrasa en el curso de la ruta, generalmente, pierda la vuelta; esto sucede cuando su compañero que viene atrás lo adelanta y ocupa su lugar. En esta forma no sólo le ganará el pasaje, sino también lo obliga a ir más despacio o a tratar de recuperar su tiempo, dando origen a las carreras y cerrones.

En las líneas de la. y 2a. clase existen dos categorías de choferes, los de "planta" y los "postureros"; estos últimos, son choferes eventuales que sustituyen las ausencias de los de "planta". Hasta ha-



de poco tiempo, las plantas de choferes se cotizaban de acuerdo con la importancia de la línea, pero en la actualidad tiende a desaparecer esta costumbre.

Las líneas exigen como requisito previo al ingreso de los choferes que depositen en efectivo de \$200.00 a \$300.00, como garantía de los boletos que reciben en su turno; asimismo, deben firmar una letra de cambio de \$1,000.00 por concepto de fianza, que tiene que liquidarse en plazos variables y firmar un papel en blanco que, generalmente, se utiliza para formular la renuncia del chofer, cuando las líneas desean despedirlo sin responsabilidad para ellas.

Los choferes de "planta" y "postureros" se rigen por el Reglamento Interno de Trabajo, que existe en cada línea. En él se encuentran previstas las sanciones que se aplican por faltas al trabajo sin aviso, al encontrarse con aliento alcohólico durante el servicio, por sustracciones de dinero con boletos "planchados", por dañar el vehículo intencionalmente, etc.; como ya hemos dicho, el jefe de personal tiene facultades para castigar con suspensión temporal o con cese definitivo a los choferes por cualquier indisciplina o incumplimiento a las disposiciones de este Reglamento.

En cada línea existe un sindicato que firma el Contrato Colectivo de Trabajo con el presidente de la línea. No obstante, los choferes han manifestado en diversas ocasiones, que estos sindicatos son "blancos" porque no cumplen realmente su función, debido a que las directivas son nombradas con la anuencia de los propietarios y sólo se concretan a proteger los intereses de estos últimos. El sindicato, además, se encarga de examinar a los choferes de nuevo ingreso, debiendo pagar una cuota por este concepto y otra periódica, que fluctúa entre \$10.00 y \$15.00 decenalmente, según la línea de que se trate.

Por las condiciones en que son contratados, los choferes, los permisionarios no les cubren a la mayor parte de ellos vacaciones, servicio médico y, mucho menos, indemnización en caso de accidentes de trabajo, muerte o despido injustificado. Sólo un reducido número de los choferes de "planta" aparecen inscritos en el Seguro Social, con el fin de cubrir esta obligación ante las autoridades correspondientes.

Las líneas disponen de abogados, cuya obligación principal es lograr la devolución inmediata de los vehículos detenidos y evitar que los choferes sean declarados culpables en los accidentes de tránsito. Para tramitar las infracciones existen gestores, que son viejos choferes de las líneas, los que tienen a su cargo el examen de los aspirantes de choferes "postureros" o labores administrativas.

Dentro de la administración de las líneas es de suma importancia la tarjeta que se destina a cada camión, ya que, siendo igual para las líneas de 1a. y de 2a. clase no cumple la misma función en unas y otras en lo que respecta al salario del chofer y liquidación de los propietarios. En las de 1a. clase, el salario de los choferes se determina según el número de vueltas y se liquida en forma similar al propietario del camión; en las de 2a. clase, el salario depende de la cantidad de pasaje que transporten, estableciéndose un porcentaje sobre el ingreso obtenido durante determinado número de vueltas. Para las líneas en que existen diferentes tarifas, según se trate de rutas urbanas o suburbanas, se lleva un registro complementario por cada vehículo denominado liquidación de boletaje del carro, en el cual se anotan los números de boletos vendidos conforme a las tarifas establecidas.

Las líneas tienen dos turnos que comprenden de 15 a 22 hrs. e inclusive hasta 24, como la Atzacapotzalco-Aviación. En la mayor parte de las líneas el servicio termina a las cero horas, una o dos de la mañana para ser reanudada a la 4 ó 5 de la misma.

Los choferes sólo tienen obligación de dar de 4 a 8 vueltas. El número de vueltas depende del kilometraje de la ruta, por lo que en las rutas cortas, es común que los choferes acumulen en su turno hasta 16 vueltas.

#### HORARIOS:

Los horarios establecidos, por las líneas urbanas, son una consecuencia del desarrollo económico alcanzado por la ciudad. Su significación, desde el punto de vista económico, es bastante objetiva porque a medida que aumenta la producción y el consumo se requiere de una participación cada vez mayor de los sectores activos de la población que -

intervienen en estos dos procesos.

Los horarios se encuentran en función de la demanda del servicio y varían de acuerdo con las características socio-económicas de los habitantes de las diversas zonas de la ciudad, es decir, sus ingresos, hábitos y, en general, su nivel de vida. Los horarios están sujetos a la hora en que principia y termina la demanda del servicio, durante las 20 hrs. del movimiento diario de la ciudad. Puede decirse que la actividad económica de la ciudad se inicia a las 4:30 hrs. de la mañana para concluir entre las 23:30 y 24:00 hrs. aproximadamente.

El servicio se inicia con las líneas de 2a. clase a las 4:30 de la mañana, es común que se excedan en las primeras horas en dos y tres veces la capacidad normal de las unidades; este sobrecupo de los camiones determina que la transportación se haga sin tomar en cuenta la eficiencia y mucho menos la seguridad de los pasajeros. Como los usuarios corresponden a los núcleos de la población económicamente débil y, además, representan la más baja capa social dentro de la estructura ocupacional de la ciudad, se ven obligados a ser los primeros en desplazarse.

Las líneas de 2a. clase que se encuentran en estas condiciones, son aquellas que comunican las zonas proletarias de la ciudad con los centros comerciales de la misma, como la Merced, Jamaica, etc.; lo mismo que los centros industriales, localizados en las colonias: Sta. Ma. Insurgentes, Industrial Vallejo, etcétera.

Todas las líneas de 2a. clase tienen rutas que pasan por zonas industriales o comerciales y comunican preferentemente a las colonias proletarias; esto obedece a que son las más densamente pobladas, en ellas la demanda del servicio no sólo es mayor, sino inelástica. En esta forma se establecen corrientes definidas de usuarios de las zonas habitacionales a las de trabajo y viceversa.

Las líneas de 1a. clase empiezan a prestar servicio, generalmente, a las 5:30 ó 6:00 de la mañana, de conformidad con la demanda que exista en las zonas por las que cruzan sus rutas. Los períodos de máxima actividad en el turno matutino comprenden de las 5:30 a las 6:30 y de las 7:00 a las 9:30 hrs.; esto se debe a que las industrias dan -

principio a sus labores a las 6:00 y 7:00 hrs., en cambio, los centros de enseñanza y las dependencias del gobierno a las 8:00 de la mañana y las oficinas particulares e instituciones bancarias a las 9:00. La demanda del servicio se reduce a partir de las 10:00 en que la mayoría de los empleados de las zonas comerciales se han presentado a sus actividades. Se incrementa a partir de las 11:30 porque los estudiantes, de academias, preparatorias, etc., retornan a sus hogares; alcanzando su mayor intensidad a las 14:30 en que los empleados federales abandonan sus labores. La máxima afluencia de pasajeros tiene lugar entre las 16:00 y 17:00, debido a que existe un elevado porcentaje de personas que prestan sus servicios durante la tarde o, simplemente, se desplazan hacia centros de diversión, cultura, etc., por lo que la escasez de transporte es tan notoria como en las primeras horas de la mañana. El tercer período, de gran demanda del servicio, se observa entre las 19:00 y 21:00, en que concluye la jornada diaria de trabajo.

#### FRECUENCIAS:

La frecuencia o intervalos con la que son despachados los camiones de su terminal constituye otra de las más serias deficiencias a las que se enfrentan diariamente los pasajeros, quienes habitualmente tienen que esperar hasta 30 minutos el paso del vehículo que desean abordar.

La discrepancia que se observa entre el intervalo con el que salen los vehículos y el que existe a través de la ruta obedece, principalmente, a las siguientes causas: variación de la intensidad de la demanda del servicio en las diferentes horas del día, la escasez de camiones en casi la totalidad de las líneas, el sistema de pago de choferes, la superposición de rutas, la diferencia del kilometraje en ellas, los gravísimos problemas derivados de la circulación del tránsito como la falta de sincronización de los semáforos, paradas de vehículos en zonas congestionadas, libertad de estacionamiento para ciertos automóviles, desviación de rutas por las obras de un nuevo sistema de transporte llamado Metro, etcétera.

La correlación directa y proporcional, que se establece entre de

manda y productividad de las unidades determina que los propietarios de los camiones sólo traten de actuar conforme al principio económico de - obtener la máxima utilidad con la mínima inversión, es decir, que a mayor demanda del servicio será, también, más elevado el ingreso que se obtenga. El espíritu de lucro que impulsa a los permisionarios les impide conciliar su interés personal con el de los altos intereses colectivos, lo que justifica la intervención del Estado en estos servicios.

Esto nos explica que en las horas en que es más intensa la demanda los intervalos sean menores; sin embargo, en estos períodos resultasumamente difícil abordar estos vehículos porque transitan completamente saturados; por el contrario cuando la demanda decrece, la frecuencia se torna inversa con el fin de que los vehículos no circulen vacíos, in dependientemente que los usuarios se vean obligados a esperar el paso de su camión por 20 ó 30 minutos y en algunas líneas hasta 40.

Queremos hacer notar que, el Artículo 47, del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D.F., ordena que "Los concesionarios están obligados a observar estrictamente los horarios autorizados por el Departamento del Distrito Federal. En casos de descompostura de algunos de los vehículos, o cuando se ordene reposición de estos, los propios concesionarios deberán ordenar la sustitución de los vehículos retirados por igual número de vehículos, siempre que estos estén previamente autorizados por el propio Departamento..."

A pesar de que existe esta disposición y de que el citado Reglamento se encuentra vigente, no se tiene conocimiento que las autoridades hayan ejercido una vigilancia sistemática y periódica en este sentido. En consecuencia, las líneas de camiones actúan según su arbitrio, sin tomar en cuenta o haciendo caso omiso de las disposiciones que rigen la prestación de este importantísimo servicio público.

#### INGRESOS Y EGRESOS:

Los ingresos de las líneas, tanto de 1a. como de 2a. clase, se encuentran determinados por diversos factores, entre ellos la capacidad de transportación, el número de usuarios que desplazan y otros factores que no solo influyen, sino que los condicionan en muchos de los casos.-



Estos factores están representados por el kilometraje de las rutas, su distribución geográfica, la frecuencia de las corrientes de población, la existencia de otro medio de transporte, el nivel económico y social de la población en las diversas zonas de la ciudad, la eficiencia en la administración de las líneas, etc..

La distribución geográfica y el kilometraje de las rutas son los que mayor influencia ejercen en los ingresos de las líneas. Intentamos hacer una distribución geográfica con los kilometrajes de las rutas, trazándolas sobre un plano del D.F., pero no fue posible hacer coincidir dicha distribución con los puntos cardinales, ya que, las rutas en su mayoría tienen un recorrido zigzagueante; por lo que sólo un reducido número de líneas sigue una dirección más o menos recta, como por ejemplo: la Insurgentes-Bellas Artes, la Madero-Clasa-Coyoacán. En consecuencia, se requiere de un análisis particular de cada zona de la ciudad para precisar con exactitud el número de líneas de que dispone, trabajo que nos es imposible realizar por falta de tiempo y por lo dedicado y laborioso que resultaría. La sinuosidad de las rutas se refleja en el kilometraje de ellas, por lo que en algunas líneas aparentemente es mayor que en otras, pero en realidad sucede lo contrario.

Sin embargo, dentro de la distribución geográfica de las rutas existe un serio problema que se ha observado desde hace tiempo, al cual se le ha pospuesto una solución, nos referimos a la superposición de rutas especialmente en aquellas calles que se han convertido en paso obligado para la circulación de los camiones, por ejemplo: en Insurgentes, tanto norte como sur, Tacuba, Guatemala, Calzada de Guadalupe, 5 de Febrero, Venustiano Carranza, Artículo 123, Av. Juárez, Donceles, Victoria, Uruguay, etc..

La superposición de rutas no sólo causa la competencia entre los choferes, sino también el congestionamiento del tránsito citadino, sobre todo, en las calles vecinas al Zócalo. Al mismo tiempo, origina que los intervalos con que son despachados los camiones de sus terminales se trastocuen, de manera que una vez lograda la salida de esas zonas los choferes tratan de que el compañero no les quite el pasaje; por lo cual se ven obligados a aumentar su velocidad, dando lugar a las tan



peligrosas carreras.

La distribución geográfica de las rutas, también, se encuentra ligada al nivel de ingresos de los diversos sectores de la población porque existen zonas en que la demanda de servicio se ve reducida considerablemente, sobre todo, en aquellas zonas residenciales en las que la mayoría de sus habitantes disponen de vehículos particulares que facilitan su transportación, tal es el caso de las Lomas, Polanco, Anzures, - Pedregal de San Angel, etc.; en cambio, existen otras densamente pobladas por clase media y proletaria que constituyen el grueso de los usuarios, lo que hace que las líneas que las cruzan vean aumentar sus ingresos, es el caso de la línea Mariscal Sucre y de la Juárez-Loreto, Roma-Piedad, etc..

Otro aspecto, sumamente importante, está representado por las tarifas. Como sabemos el servicio de autotransporte urbano implica la existencia de un precio que corresponde a la tarifa. Los especialistas de la materia señalan tres principios para la formulación de ellas, que son: capacidad de pago, costo de servicio y el de la utilidad social. Sin embargo, uno de los factores que se toma en cuenta para fijar el precio del servicio es la distancia de las rutas. De acuerdo con la distancia las tarifas pueden ser proporcionales, diferenciales o de base decreciente y uniformes. En el servicio de autotransportes las tarifas son aprobadas por las Autoridades del Distrito Federal, tomando en cuenta no sólo el costo del servicio, sino también la distancia; por lo que podemos afirmar que se tratan de tarifas diferenciales, inspiradas en un alto contenido de beneficio social.

Así como los ingresos están determinados por los factores que hemos señalado, los egresos se encuentran sujetos a diversos elementos como la depreciación de los vehículos, la obsolescencia, kilometraje de rutas, etc..

En consecuencia, la depreciación determinará, de acuerdo con el uso y desgaste de la unidad, el período de operación o vida efectiva de servicio del vehículo, en tanto que la obsolescencia condiciona el tiempo de vida probable. Estos dos factores forman parte de los costos directos de operación, llamados costos directos de transportación, o --

sea para la operación de los vehículos, como el consumo de gasolina y aceites, salarios, reparaciones, etcétera.

Por otra parte, la prestación del servicio implica su vigilancia y coordinación no sólo en la circulación de los vehículos, sino también en sus ingresos y, en general, en todas aquellas actividades ligadas a la administración de los camiones. Los gastos indirectos están representados por sueldos de funcionarios, personal administrativo, renta de edificios, teléfonos, luz, etc.. La suma total de los gastos de administración de la línea dividida entre los números de unidades constituye, lo que se denomina, la "tarjeta" o sea la cuota que debe pagar el propietario de cada camión a la línea.

Dentro de los costos directos, haremos un breve comentario al régimen de salario de los choferes que desde hace poco tiempo han implantado las líneas.

Como el salario está determinado por el número de vueltas que acumula cada chofer en su turno, su salario resulta directamente proporcional a la cantidad de vueltas que ejecuta; esto explica las correteadas y cerrones, motivadoras de graves accidentes. El salario por vuelta o precio de la vuelta se encuentra en función de la productividad económica de cada línea en particular, por lo que al ingreso bruto se le deducen los gastos directos e indirectos, así como, la utilidad; el resultado se divide entre el total de vueltas correspondientes al período que sirva de base. Como incentivo para que el chofer tenga interés en conducir al mayor número de pasajeros, al mismo tiempo que le permita complementar su salario, se ha establecido un porcentaje que varía de uno a dos centavos por boleto vendido, lo mismo que gratificaciones siempre que el chofer sobrepase determinado volumen de ingresos; por lo que el salario del chofer fluctúa entre \$40.00 y \$70.00 por turno.

Actualmente la ciudad se encuentra cruzada por 42 líneas, que hacen el servicio de transporte urbano y suburbano, tanto de 1a. como de 2a. clase. Cada línea cuenta con su mesa directiva, administración propia, etc.; las líneas que operan tanto en 1a. como en 2a. clase tienen dualidad de mesas directivas y administraciones, lo que hace que exista toda una gama dentro del gremio que tiene como único resultado una producción sumamente elevada y la diversidad de opiniones que en ningún pa-

so es recomendable. Para evitar tal dispersión y diversidad de administraciones sería conveniente la formación de grupos de 7 u 8 líneas con una sola administración, domicilio, etc., lo que redundaría en su beneficio con la consiguiente economía.

Juzgamos innecesario hacer la enumeración de las líneas porque - en vista de la construcción del STC (Metro) sabemos que se llevará a cabo una reorganización al servicio y posiblemente algunas líneas se fusionen; además, no es posible dar el kilometraje de las rutas por las mencionadas obras que hacen continuamente las líneas modifiquen sus rutas.

Actualmente, para la prestación de este servicio en el Distrito - Federal intervienen, aproximadamente, 1,600 empleados, entre los que se encuentran jefes de personal, de servicio, despachadores, etc.; 13,500-choferas de planta y 1,100 eventuales.

**TERCERA PARTE**  
**DIVERSAS ESTRUCTURAS JURIDICAS**



## 1. TRANSPORTES ELECTRICOS

### a).- Crisis 1919-1945

De 1919 a 1924, los hechos violentos se sucedieron unos a otros, debidos a la miserable condición económica de los tranviarios que movidos por el sentimiento reivindicador, nacido de la Revolución, pretendieron hacer valer sus derechos, pero se enfrentaron al poderío económico del capital extranjero, a la pasividad de nuestro gobierno y a la paupérrima situación por la que atravesaba nuestra capital, por lo que sus demandas no fueron resueltas, provocando múltiples paros y problemas en el servicio.

En diciembre de 1924, se formó la Alianza de Obreros y Empleados de la Cía. de Omnibus y Tranvías de México, S.A., tenía por objeto salir en defensa de los derechos de los trabajadores. En febrero de 1925 elaboró un pliego de peticiones, que de no ser resuelto, favorablemente a ellos, provocaría la huelga, fijada para el mes de marzo. En este mes, el Presidente de la República, Plutarco Elías Calles, reconoció a la Alianza, logrando así fuerza política; esto motivó que la empresa cediera y días más tarde se hallaba solucionado el conflicto.

En 1930, nació otro problema de carácter obrero-patronal, que estalló en huelga, pero manejada por líderes venales fracasó.

En 1934, los obreros se habían dividido en dos grupos: unos, en la Alianza de Obreros y Empleados de la Cía. de Tranvías de México, S.A. y otros, en la Federación de Sindicatos de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S.A.. Estos grupos se unieron para luchar conjuntamente contra la empresa y lograron, en enero de 1935, que ésta se comprometiera a firmar un contrato colectivo. Días después la empresa se disculpó por no poder fijar fecha para el efecto, sin antes hacer un estudio de sus finanzas; por lo que la Alianza emplazó a huelga el 28 de marzo, la que duró 37 días. El Gral. Lázaro Cárdenas, Presidente de la República, se enfrentó al problema y le dio un cariz favorable a los trabajadores y ante esta situación la Cía. invocó el Amparo de la Justicia de la Unión ante el Juez de Distrito de Toluca, quien no

tuvo reparo en concederlo.

En 1937, la Cía. continúa haciendo efectiva su decisión de desmantelar por completo el Servicio de Tranvías que poco beneficio le reportaba y si un sinnúmero de contrariedades; dedicando la energía eléctrica, que en él se empleaba, para el aumento y distribución de líneas que ya resultaba insuficiente y redituaba pingües utilidades. Al efecto la Cía. había levantado gran cantidad de vía y se proponía continuar ese trabajo con el objeto de ir reduciendo su personal.

En 1939, se organizó un mitin y paro de protesta, originados por el proyecto del Jefe del Dpto. de Tránsito del Dpto. del D.F., que consideraba que debería ser suprimido el servicio de tranvías en el primer cuadro por estimar que eran estorbosos, anticuados y antiestéticos.

Entre 1940 y 1945, se plantearon nuevamente movimientos de huelga porque la Cía. se negaba a firmar los Contratos Colectivos de Trabajo y no satisfacía las peticiones de los trabajadores, argumentando que desde hacía varios años venía trabajando con pérdidas. Es de creerse, ya que, la empresa tenía que hacer numerosos gastos, Cía. de Luz y Fuerza Motriz, en dólares, cuando sus ingresos eran en moneda nacional; además, hay que pensar en el tipo de cambio que operaba, en que el precio del equipo y material había aumentado, que también tenía que pagar en dólares, y si a esto agregamos el rápido incremento de los autobuses y la competencia que ello significaba, es de creerse, como hemos dicho, que si bien la Cía. no operaba con pérdidas si lo hacía con ganancias muy exigüas.

El atraso que presentó la Cía. puede atribuirse a la mala política seguida, ya que, no realizó inversiones de ninguna clase desde 1928, en que compró 50 carros motores de las series 500 y 600 con un costo -- aproximado de \$1,500,000.00, pero, sin embargo, desmanteló 40 carros -- que se encontraban en estado desastroso, entre 1940 y 1944.

El conflicto obrero-patronal entre la Cía. y sus trabajadores persistía, estos últimos demandaban un aumento de salario que la Cía. sólo estaba dispuesta a conceder si se le permitía elevar las tarifas existentes. Tanto el gobierno, como los trabajadores se opusieron a ello -- por incidir dicho aumento en las clases populares. Así las cosas, esta



lló la huelga, en los últimos días de enero de 1945, y puesto que no tenía perspectivas de una pronta terminación el Gobierno Federal se vio precisado a expedir, el 4 de febrero de 1945, la Ley sobre los Transportes Urbanos y Suburbanos del D.F. durante el estado de emergencia, esta fue fundada en el Decreto sobre Suspensión de las Garantías Individuales, promulgado el 2 de junio de 1942.

La Ley de referencia tenía por objeto mantener, en condiciones de funcionamiento eficaz, todos los servicios de transporte urbano y suburbano del D.F., durante el estado de emergencia.

En el Artículo Tercero se señala que el Dpto. del D.F. procederá a ocupar temporalmente los bienes muebles e inmuebles relativos, así como, todos los servicios auxiliares y sus dependencias en los casos en que se hayan paralizado esos servicios de transporte. La ocupación no afectó los derechos de las partes para resolver el fondo de los conflictos de trabajo.

Se especifica que el Dpto. del D.F. nombrará a la persona o personas que estime convenientes para los puestos directivos; además, dirá cuando debe terminar la ocupación.

Los trabajadores tuvieron conocimiento de que se pretendía manejar el negocio de los tranvías por medio de una cooperativa de participación estatal, forma de organización poco deseada por ellos, por lo que formaron una comisión para dirigirse al Presidente de la República y pedirle una pronta solución al problema, le propusieron la creación de una empresa de servicio público descentralizada, para la cual el gobierno debería aportar \$11,000,000.00 que se destinarían a la renovación de equipo.

Esta primera ocupación de los bienes de la Cía. terminó el 30 de septiembre de 1945, por haber dejado de existir el estado de emergencia. Al día siguiente, siguió el movimiento de huelga que hasta entonces había permanecido en suspenso.

Como el conflicto se prolongaba y no existían posibilidades de resolverlo, el 6 de octubre de 1945, se decretó la ocupación administrativa de la Cía. en sus bienes, accesorios y dependencias del Servicio de Autotransportes Eléctricos del Distrito Federal. Esta vez con fundamen

to en los artículos: 5o. fracción I de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y 7o. de la Ley Reglamentaria de dicha fracción.

Se consideró como atributo propio de la autoridad la prestación de los servicios; el Estado tiene la obligación de vigilar y promover las medidas que sean necesarias para asegurar dicha continuidad en bien de los intereses colectivos.

Sin perjuicio al estado de huelga existente y atendiendo a la suma gravedad del problema, que podía prolongarse por tiempo indefinido, el gobierno decretó la ocupación temporal, mientras se resolvía el problema, ya que, éste no había podido ser resuelto ni por la Secretaría de Trabajo ni por el Gobierno del Distrito.

Se señala, en dicho decreto de ocupación, que se constituirá un Comité de Transportes para el D.F., con las siguientes representaciones unitarias: Gobierno del D.F., Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Cía. de Tranvías de México, S.A. y Trabajadores de los Camiones de México; dicho comité tenía que hacer, en un determinado plazo, un estudio sobre el problema de los transportes para la mejoría del equipo y la coordinación entre los sistemas existentes.

El 26 de diciembre de 1945, se expidió un decreto ordenando la devolución de la propiedades de la Compañía; el 31 del mismo mes, se entregó, a las 10:00 hrs., un oficio en que se le notificaba haber incurrido en las siguientes causas de caducidad de las concesiones, que le fueron otorgadas para explotar el servicio de transportes eléctricos:

- 1a.- Por no haber ejecutado las obras ordenadas por el gobierno.
- 2a.- Por no prestar servicio de manera uniforme, regular y continua.
- 3a.- Por no reemplazar todos los bienes necesarios para la prestación del servicio ni haber ejecutado las obras de reparación, reconstrucción, conservación indispensables para la regularización del servicio.
- 4a.- 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 período de 5 años a la fecha.

5a.- Por pertenecer la Cía. al "trust" extranjero, conocido con el nombre de "Sofina" y "Amitas".

Todas las causas de caducidad ennumeradas están comprendidas en el Artículo 17 de la Ley que reglamenta la fracción I, del Art. 24, capítulo III de la Ley Orgánica del Gobierno del Distrito Federal, que reforma y adiciona el capítulo VI sobre servicios públicos de la misma Ley.

Se le otorgaba un plazo de 30 días para que presentara las pruebas y defensas que considerasen convenientes a sus intereses. La Cía. al ser notificada procedió a su defensa por medio de su representante. Este recurrió al Amparo que fue presentado ante el Juez Primero de Distrito en Materia Administrativa que lo admitió y a su tiempo lo falló a favor de la empresa.

El 2 de enero de 1946, fue expedido un nuevo decreto de ocupación que duraría el tiempo que requiriera la tramitación administrativa de caducidad de las concesiones cualquiera que fuese el sentido en que se resolviera.

El 29 de abril, el Presidente de la República pidió ante la Corte la revisión del fallo del Juez de Distrito, quedando revocada por los ministros de la Suprema Corte.

Mientras esto sucedía, las autoridades mexicanas, asesoradas por un grupo de técnicos y apegándose al texto de las leyes vigentes en ese entonces, procedieron a estudiar la forma de dar al problema de los transportes urbanos una solución satisfactoria.

b).- Creación del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F.

Las continuas dificultades entre la Cía. de Tranvías y sus obreros dieron origen a diversos estudios técnicos, elaborados por destacados especialistas de la época, y por la convicción de que era necesario dotar a la ciudad de un servicio de transporte rápido, eficiente y seguro, que viniera a satisfacer las exigencias de un gran público. El Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Gobernación, entregó a la H. Cámara de Diputados un proyecto de Ley, mediante el cual se pretendía dar nacimiento al Servicio de Transportes Eléctricos del Dis-

trito Federal, como organismo descentralizado, con capacidad jurídica y patrimonio propio.

El 15 de noviembre, la Cámara abrió el debate sobre el proyecto - que les había sido enviado, el cual fue sumamente discutido. Legisladores pertenecientes a los grupos de oposición, como el Lic. Florduy, del PAN, lo apoyaron y el proyecto pasó para su estudio y discusión al Senado de la República, quien con fecha 28 de diciembre lo aprobó, por lo - cual la nacionalización de los transportes eléctricos era ya un hecho.

Habiendo sido aprobado, fue promulgado y el 19 de abril de 1947, - en el Diario Oficial apareció publicado el siguiente

D E C R E T O

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo 1o.- Se crea una institución de servicio público descentralizado que se denominará "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal".

Artículo 2o.- El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. tendrá por objeto la administración y manejo del Servicio de Transportes - Eléctricos y 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.

Artículo 3o.- El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, constituido por:

a).- Los bienes muebles e inmuebles, así como, las cantidades efectivo y créditos que determine el Reglamento de la presente ley.

b).- Las cantidades que el Gobierno del Distrito Federal destine para el mejoramiento y ampliación del servicio de transportes eléctricos y sistemas auxiliares.

c).- Los bienes que el Servicio de Transportes Eléctricos del D.- F. adquiera por cualquier título jurídico.

Artículo 4o.- Se faculta al Servicio de Transportes Eléctricos -- del D.F. para hacer uso de las calles, avenidas, etc. que sean necesarias para la buena presentación del servicio público a su cargo, debiendo sujetarse a las disposiciones administrativas correspondientes.

Artículo 5o.- El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. esta



rá dirigido por un Consejo de Administración compuesto de cinco miembros que serán designados por el Gobierno del Distrito Federal. Por cada uno de los consejeros se designará un suplente. Los Consejeros deberán ser técnicos, de preferencia, especializados en la Industria de transportes eléctricos o ferroviarios. El Gobierno del D.F. designará un Presidente y un Vicepresidente de entre los Consejeros y estos últimos nombrarán un Secretario. El Presidente será el Gerente General de la Institución. El Gerente General representará a la Institución como un mandatario general en los términos del artículo 2554 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales y podrá otorgar poderes generales y especiales, previo acuerdo del Consejo de Administración. El Consejo nombrará a los demás empleados de dirección, administración o inspección de labores, según las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo. Para ocupar los puestos mencionados deberá preferirse a los trabajadores tranviarios más competentes y más antiguos del servicio. En caso de que se trate de personas ajenas a la industria de transportes eléctricos, es requisito indispensable que sean técnicos debidamente especializados.

Artículo 6o.- El Servicio de Transportes Eléctricos estará supervisado por un Consejo de Vigilancia, integrado por tres miembros los cuales serán designados por el Gobernador del Distrito Federal por la Alianza de tranviarios de México y por los usuarios del sistema. El Gobernador del D.F. hará el nombramiento de éste último, a proposición de las organizaciones obreras y burocráticas del D.F.. El Consejo de Vigilancia tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

- a).- Supervisar la marcha administrativa y técnica del negocio.
- b).- Hacer la auditoría de las cuentas y balances.
- c).- Proponer las medidas que juzgue convenientes para la mejor operación del servicio.

Los miembros del Consejo de Vigilancia estarán obligados a informar mensualmente a las personas que los hayan designado, sobre el resultado de su gestión y podrán ser removidos libremente.

Artículo 7o.- Las remuneraciones de los Consejeros, Gerente General y demás personal de dirección, administración e inspección de labo-

res, serán fijados en el presupuesto anual de la Institución, debiendo procurarse que dichas remuneraciones correspondan al estado de las finanzas del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. y a la responsabilidad que a cada puesto corresponde. Los salarios y demás prestaciones para el resto del personal se establecerán en el contrato colectivo de trabajo, de acuerdo con lo que sobre el particular dispone la Ley Federal de la materia y atendiendo a los usos y costumbres establecidos en la industria. Anualmente se formulará un balance general que será puesto a la consideración del Gobierno del D.F. para su revisión y glosa de cuentas respectivas.

Artículo 8o.- Todos los funcionarios del Consejo y el personal de dirección, administración e inspección de labores que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de fondos y valores del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F., deberá caucionar debidamente su manejo, mediante fianza otorgada por una empresa aseguradora legalmente constituida, a juicio del Gobierno del Distrito Federal.

Artículo 9o.- Los rendimientos líquidos que se obtengan después de deducir las reservas técnicas, sin perjuicio de los derechos que consagra el art. 56 de la Ley Federal del Trabajo, se distribuirán en la siguiente forma:

a).- Hasta un 20% para la formación de reservas de previsión y amortización.

b).- El remanente se distribuirá en la proporción de 50% para el mejoramiento, conservación y ampliación del servicio y el 50% restante se entregará a los trabajadores por concepto de participación de utilidades que se distribuirá en forma proporcional a los salarios que devenguen.

Artículo 10o.- El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. disfrutará de preferencia para el otorgamiento para nuevas líneas de transportes eléctricos y sistemas auxiliares, en relación con particulares o empresas, nacionales y extranjeras.

Artículo 11o.- Se otorgan amplias facultades al Gobierno del Distrito Federal para que, previo acuerdo del Ejecutivo de la Unión, reglamente las disposiciones de la presente Ley.



TRANSITORIOS

Artículo I.- Esta Ley abroga las disposiciones que se le opongan.

Artículo II.- Las disposiciones de esta Ley entrarán en vigor a partir de la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Artículo III.- El primer Consejo de Administración deberá proceder a la mayor brevedad a la discusión y aprobación del contrato colectivo de trabajo con la Alianza de Tranviarios de México, así como del Reglamento Interior y Técnico, así como para hacer los arreglos conducentes a efecto de que el Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. se subrogue en las obligaciones de la Compañía de Tranvías de México, S.A. contraídas con los trabajadores a su servicio.

Gabriel Ramos Millán.-S.P.-José López Hernández.-D.P.-Pedro Guerrero Martínez.-S.S.-César M. Cervantes.-D.S.-Rúbricas.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientoscuarenta y seis.-Miguel Alemán Valdés.-Rúbrica.-El Jefe del Departamento del Distrito Federal, Fernando Casas Alemán.-Rúbrica.-El Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y C.P., Ramón Beteta.-Rúbrica.-El Secretario de Estado y del Despacho del Trabajo y P.S., Andrés Serra Rojas.-Rúbrica.-El Secretario de Estado y del Despacho de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, Alfonso Caso.-Rúbrica.-el C. Héctor Pérez Martínez, Secretario de Gobernación.-Presente."

Así, con este decreto, la situación de los tranvías quedaba en principio solucionada, pero en vista de los recursos legales que ejerció la Compañía, los cuales habían dado como resultado la obtención para la misma de un amparo concedido por el Juez Primero de Distrito y de los deseos del Estado de apearse en todo a la Ley, las propias autoridades acordaron el 21 de abril, o sea dos días después de promulgado el decreto que, el Departamento del Distrito Federal se abstuviera de ejecutar acto alguno de los señalados en la Ley, hasta en tanto no se re--

solvieron en definitiva los juicios de amparo que la empresa había promovido. El acuerdo en cuestión dice:

CONSIDERANDO

I.- Que con fecha 31 de diciembre del año de 1946, el H. Congreso de la Unión aprobó la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del -- Distrito Federal, la cual, en cumplimiento de las prescripciones contenidas en los artículos 7 inciso a) y, 89 fracción I de la Constitución General de la República, fue promulgada por el Ejecutivo Federal, con fecha 17 de abril del mes en curso;

II.- Que la expresada Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, ahora en vigor, a través de sus artículos 3o. incisos a) y b), 5o., 6o., 7o. y 11o., determina que: la institución de servicio público descentralizado que se denominará "SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL" creada por la misma, tendrá como bienes muebles e inmuebles los que determine su Reglamento mismo que debe ser expedido por el Departamento del Distrito Federal y, por las cantidades que éste destine para el mejoramiento y ampliación del servicio de transportes eléctricos y sistemas auxiliares, que la propia institución estará dirigida por un Consejo de Administración compuesto por cinco miembros que serán designados por el Gobierno del Distrito Federal y supervisado por un Consejo de Vigilancia integrado por tres miembros, de los cuales, uno debe ser designado por el Departamento del Distrito Federal y que a éste corresponde la revisión y glosa de las cuentas respectivas de dicha institución;

III.- Que el patrimonio de la Institución descentralizada "STEDF" deberá estar constituido, entre otros bienes, por los que tuvieron en posesión las compañías de Ferrocarriles del D.F. de México, S.A. y de Tranvías de México, S.A., cuyas concesiones fueron declaradas caducas por resolución presidencial de 2 de agosto de 1946, bienes muebles e inmuebles que debe determinar el Reglamento respectivo de la Ley, lo cual no es posible hacer, porque el Juez Primero de Distrito del Distrito Federal en Materia Administrativa, otorga a aquellas compañías, la suspensión definitiva en los autos del juicio de amparo que promovieron para el efecto de que el C. Presidente de la República y el Departamento del

Distrito Federal se "abstengan de disponer libremente de los bienes muebles e inmuebles de las mismas Compañías", resultando de ello que la expedición de dicho Reglamento es, por ahora, inoportuno, dado que aquellas autoridades no podrán transferir, a la Institución que crea dicho ordenamiento legal, el patrimonio respectivo, por prohibírsele la resolución federal de suspensión aludida;

IV.- Que si tal Institución no tiene patrimonio, es incuestionable que no podrá desarrollar las funciones que le otorgue la Ley de referencia, de lo que se deduce que es inútil, por otra parte, que el Departamento del Distrito Federal proceda a ejecutar los otros actos que le encomiendan los artículos 5o., 6o. y 7o. de la referida Ley de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, máxime cuando el Juez Federal mencionado, por sentencia pronunciada en los autos de los juicios de amparo acumulados, otorgo a tales Compañías la protección de la Justicia de la Unión contra la repetida resolución presidencial de 2 de agosto de 1946, lo que demuestra que ésta no tendrá firmeza jurídica, como tampoco la Ley que tiene su fundamento en ella, es decir, la del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, hasta que la Suprema Corte de Justicia de la Nación, resuelva, al respecto, el recurso de revisión que se interpuso contra aquella sentencia y,

V.- Que el Ejecutivo de la Unión, debe respetar las resoluciones que dicte el Poder Judicial de la Federación, en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y prestarles apoyo para su debido cumplimiento, ha tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO

UNICO.- En virtud de que los autos del juicio de amparo No. 1618/46, se otorgó suspensión definitiva a las Compañías de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A. y de Tranvías de México, S.A. para el efecto de que no se disponga libremente de sus bienes, el Departamento del Distrito Federal se abstendrá de ejecutar, hasta en tanto no se resuelvan, en definitiva, por la Suprema Corte de Justicia de la Nación los juicios de amparo acumulados, los actos a que se refieren los artículos 3o. incisos a) y b), 5o., 6o., 7o. y 11o. de la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

A pesar de la disposición anterior, que detenía toda acción de la directiva del STEDF, determinadas circunstancias le obligaron a actuar, modificando en parte la red del sistema.

Como en 1947 y principios de 1948 no se había dictado fallo alguno, los trabajadores acordaron, en marzo, celebrar un mitin con el fin de que los Ministros de la Corte pronunciaran el ansiado fallo.

La situación creada en el servicio de transportes eléctricos, por la conducta de los trabajadores y la intransigencia de la empresa, no podía prolongarse más. Por fin la empresa accedió entrar en pláticas con las autoridades para buscar una solución a tan grave problema. En 1951, el Gerente de la Cía. de Luz y Fuerza Motriz y el apoderado de la misma entraron en pláticas amistosas, pero decisivas, con el representante del Gobierno, Lic. Moreno Sánchez, Director del STEDF, asistido por el Ing. Fernando Zubieta, Subdirector del servicio. El Lic. Moreno Sánchez concedió del problema, con apoyo del gobierno y de los trabajadores, realizó tan hábil labor que hizo que los empresarios aceptaran las bases de un arreglo. Después de varias pláticas se llegó a una conclusión definitiva, que hacía posible la rehabilitación, reorganización administrativa y perfeccionamiento del sistema.

Las exigencias de la Cía. fueron, poco a poco, disminuyendo a tal grado, que al discutir, entre otras cosas, la indemnización que deberían recibir por todos sus bienes y que ellos habían tasado en 40 millones, fue reducida a 25 millones y finalmente a la mitad. Las pláticas se iniciaron formalmente en julio de 1951, conduciendo a un acuerdo final, que fue firmado en las oficinas de Indianilla, el 7 de noviembre de ese mismo año; el Consejo de Administración del STEDF y la Alianza de Tranviarios estuvieron acordes con el convenio celebrado, el cual se hizo público el 25 de enero de 1952.

Las bases de dicho convenio se pueden resumir en las siguientes:

La Cía. de Tranvías de México, S.A. recibirá por todos sus bienes la cantidad de \$13,975,000.00, cuyo pago se hará en bonos del Dpto. del D.F., durante seis años. La primera entrega de dos y medio millones de berá hacerse hasta enero de 1953; la Cía. se desistirá de los amparos promovidos ante las autoridades judiciales.



La suma de \$13,975,000.00 en que la Cía. aceptó entregar todos sus bienes, representó sólo una parte del importe real de los mismos, - pues estos habían sido valuados aproximadamente en \$35,974,711.00, divididos en la siguiente forma:

- a).- Terrenos, edificios y talleres con superficie de 139,756.63 mts<sup>2</sup>, - sin incluir el derecho de vía ----- \$12,021,210.00  
(Estos terrenos ocupaban dentro de la ciudad un lugar magnífico y por lo tanto valían mucho más)
- b).- Vías con una extensión de 300 kilómetros ----- \$ 9,000,000.00
- c).- Cables, 680 toneladas ----- \$ 2,380,000.00
- d).- Edificios al 10% de su valor ----- \$ 365,000.00
- e).- Equipos de hierro, acero, postes y coches calculados por su peso ----- \$ 1,194,000.00
- f).- Valores en el almacén ----- \$ 4,000,000.00
- g).- Otros renglones como utilaje de oficinas, herramientas, alambre de cobre y otros materiales por valor de ----- \$ 7,012,501.00

Lo pagado a la Cía. no representó, sino una parte mucho menor del valor de los terrenos en que la empresa tenía situadas sus oficinas, es por ello que la labor realizada por el Lic. Moreno Sánchez resultó admisible, pues la significación que ese convenio tuvo para el país, el propio Moreno Sánchez la precisó al declarar:

"... significa que después de un largo período, termina la situación provisional en que se habían venido administrando los bienes de la Compañía por parte del Gobierno del Distrito Federal; desde un punto de vista social, puede decirse que marca el final de una pugna, especialmente obrera, por mexicanizar los tranvías, lucha en la que se reiteró siempre el deseo de que nosotros debamos dirigir y administrar nuestros propios servicios públicos aunque ello sea a costa de innumerables dificultades de carácter económico. Desde el punto de vista administrativo y financiero, dichos arreglos implican también la posibilidad de rehabilitar al sistema de transporte eléctrico del Distrito Federal. Los convenios pueden marcar, además, el punto de partida para el establecimien

to de una nueva política en materia de transporte urbano de personas, a fin de que cese la anarquía que ahora existe y que el público de la ciudad de México disponga de medios adecuados de locomoción" (15)

A partir de este momento, el servicio de transportes eléctricos - sufrió algunas modificaciones en su régimen interno, basándose en estudios bien meditados, en el apoyo de las autoridades y trabajadores, tendientes a hacer del servicio un medio digno de la capital de la República. Además, de mejorar el servicio mediante el cambio de vías y líneas elevadas, adquisición de vagones, introdujo líneas de "trolebuses" para dar al servicio mayor rapidez, eficacia y movilidad, que vino a dar el toque de modernismo a nuestra ciudad, ya que, son considerados, por sus cualidades, como un medio de satisfacer las necesidades de comunicación en una capital tan populosa como es la nuestra. La economía en su mantenimiento, adquisición y el hecho de poder correr sin tendido de vía - especial y de no destruir el pavimento como los tranvías, así como, las facilidades para su manejo fueron factores determinantes para su introducción en el sistema. Actualmente, varias líneas de "trolebuses" recorren zonas no servidas por tranvías ni autobuses.

En 1954, el STEDF adquirió 92 tranvías PCC, en Minneapolis; en 1956, compró, en Detroit, 183 tranvías más; ya en 1947 había adquirido 20 "trolebuses" Watrans; en 1951, se hizo de 51 de la Alfa-Romeo; en 1955, obtuvo 65 Marmon-Harrington; en 1956, compró 25 Blue Bird y en 1957, 67 Transit-Bas. En 1958, la extensión de las líneas de tranvías era de - 260 kilómetros y se habían levantado ya las vías de los ferrocarriles - que correrían a Puebla y Toluca.

En el gobierno del Sr. Adolfo Ruiz Cortines se dictó el siguiente decreto.

"Ley de la Institución descentralizada de servicio público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal".

Adolfo Ruiz Cortines, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:



Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal".

Artículo 1o.- La institución "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal" es un organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Dicho organismo quedará bajo el control, vigilancia y dependencia del Departamento del Distrito Federal en materia de bienes sin perjuicio de lo establecido en la Ley para el Control, por parte del Gobierno Federal, de Organismos Descentralizados y empresas de participación estatal.

Artículo 2o.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal tendrá los siguientes objetos:

a).- La administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos que fueron adquiridos por el Departamento del Distrito Federal;

b).- La operación de otros sistemas, ya sean de gasolina o diesel siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos; y,

c).- El estudio, proyección, construcción y en su caso operación de nuevas líneas de transportes en el Distrito Federal.

Artículo 3o.- El patrimonio de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal lo constituyen:

a).- Todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares y dependencias que pertenecieron a la Compañía de Tranvías de México, S.-A., a la Compañía Limitada de Tranvías de México y a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, que se adquirieron por el Departamento del Distrito Federal, según escritura pública de 23 de octubre de 1952;

b).- Los bienes que por cualquier título jurídico hubiera obtenido Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, salvo aquellos que hubiere obtenido del Departamento del Distrito Federal en calidad de préstamo;

c).- Los bienes que Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito adquiera en el futuro por cualquier título.

Artículo 4o.- El Departamento del Distrito Federal podrá facultar a Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal para hacer uso de las calles, avenidas y vías públicas que sean necesario para sus instalaciones y operaciones, debiendo en todo caso la Institución sujetarse a las disposiciones administrativas correspondientes.

Artículo 5o.- Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal estará dirigido por un Consejo de Administración, que estará compuesto por seis miembros e integrado de la siguiente forma:

a).- Por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien tendrá, además, el carácter de Presidente del Consejo;

b).- Por un representante que designe el titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

c).- Por un representante que designe el titular de la Secretaría de Economía;

d).- Por un representante que designe el titular de la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa; y,

e).- Por dos representantes que designará el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal podrá delegar su representación en la persona que designe, las demás dependencias mencionadas en este artículo deberán designar un Suplente por cada uno de los Consejeros que les corresponda nombrar.

Artículo 6o.- Los actos de las juntas del Consejo se consignarán en un libro que deberá ser autorizado por la Tesorería del Distrito Federal. Los actos llevarán la firma del Presidente o de quien funja en la sesión respectiva con este carácter, y la del Secretario.

Artículo 7o.- El Consejo de Administración tendrá los siguientes poderes y facultades:

a).- Para la gestión de los negocios de la Institución a este efecto podrá llevar a cabo todos los actos y contratos que fueren necesarios dada su naturaleza y objeto, teniendo, de una manera expresa atribuciones para dirigir los negocios de la Institución; decidiendo todo lo relativo a la administración de los bienes pertenecientes a la misma, a la celebración de todos los contratos y convenios que estime conveni-

antes para los fines de la Institución, la adquisición y enajenación de bienes muebles, así como darlos en prenda de otra manera gravarlos; adquirir los bienes inmuebles que sean necesarios para su objeto y enajenarlos, hipotecarlos o de otra manera gravarlos y, en general, representar legalmente a la Institución;

b).- Poder general para pleitos y cobranzas, actos de administración y actos de dominio con todas las facultades generales y aun con -- las especiales que requieran poder especial conforme a la Ley, en los -- términos del artículo 2554 del Código Civil, excepto para absolver posiciones. Estará facultado, además, para desistirse de amparos, y para -- formular acusaciones y querellas de carácter penal; el mandato podrá -- ser ejercido ante particulares y ante toda clase de autoridades administrativas o judiciales, inclusive de carácter penal;

c).- Otorgar poderes especiales o generales a las personas que -- juzgue conveniente, y con todas las facultades, aun las que conforme a -- la Ley requieran cláusula especial, entre ellas la de otorgar y suscribir títulos de crédito, desistirse de amparo, formular querellas y acusaciones de carácter penal;

d).- Nombrar y remover al Secretario del Consejo;

e).- Nombrar y remover al Director General y si lo estimare conveniente, nombrar uno o más Subdirectores, aceptar las renunciaciones que presenten estos, y concederles licencias;

f).- Designar las personas que deben llevar la firma social;

g).- Reformar los reglamentos interiores de la Institución;

h).- Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie, y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y --- otorgar títulos de crédito, en los términos del artículo 90. de la Ley- General de Títulos y Operaciones de Crédito;

i).- Remover libremente a los funcionarios y empleados de la Institución, sin distinción;

j).- Aprobar los presupuestos de ingresos y egresos, oyendo previamente la opinión del Departamento del Distrito Federal;

k).- Delegar algunas facultades en Comités o Comisiones de su seno, o en el Director General, señalándoles las atribuciones para que ---

las ejerzan en los negocios y lugares que se designe. No serán facultades delegables del Consejo las que se refieran al nombramiento de Secretario del Consejo, Director General y Subdirectores, acordar la emisión de títulos de crédito y aprobar operaciones cuyo monto exceda de \$100,000.00 o de 5 años de plazo; y

1).- En general, desempeñar todas las atribuciones que estén comprendidas en el objeto de la Institución, y que no estén expresamente reservadas por la ley al Gobierno Federal o al Departamento del Distrito Federal.

Los acuerdos para enajenar y gravar bienes inmuebles e instalaciones fijas se sujetarán a las normas establecidas en la Ley para el Control, por parte del Gobierno Federal, de Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y cuando se trate de la emisión de títulos en masa o en serie, se recabará la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 8o.- Para ser Director General o Subdirector se requiere ser ciudadano mexicano en pleno ejercicio de sus derechos; tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad, y no haber sido declarado en estado de quiebra o concurso ni haber sido condenado por delitos comunes, o inhabilitado para ejercicio del comercio.

Artículo 9o.- El Director General tendrá las siguientes facultades:

- a).- Será el encargado de ejecutar las resoluciones del Consejo;
- b).- Representará legalmente a la Institución, con todas las facultades de un mandatario general para actos de administración, pleitos y cobranzas con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la ley, en los términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil y aquellas que de una manera expresa, le asigne el Consejo en el poder que le otorgue;
- c).- Administrará los bienes y negocios de la Institución celebrando los convenios y contratos y ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la Institución;
- d).- Se encargará del establecimiento y organización de las oficinas de la Institución, proponiendo al Consejo los nombramientos y remo-

ciones de funcionarios y apoderados;

e).- Podrá asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa y deberá ser citado para ellas;

f).- Nombrar y remover, conceder licencias, etc., el personal de la Institución, en la forma y términos que hubiere sido autorizado por el Consejo;

g).- Preparar y someter al Consejo los presupuestos de ingresos y egresos de la Institución y las modificaciones que se hagan a los mismos; y

h).- Las demás que el Consejo le señale.

Artículo 100.- Las remuneraciones del Director General, Subdirectores y demás personal de dirección, administración e inspección, serán fijadas en el presupuesto anual de la Institución debiendo procurarse que dichas remuneraciones correspondan al estado de las finanzas de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y a la responsabilidad que a cada puesto corresponda.

Artículo 110.- El personal de dirección, administración e inspección que tenga responsabilidad directa (sic) e indirecta en el manejo de fondo y valores de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal deberá caucionar debidamente su manejo mediante fianza otorgada por Institución de Fianzas legalmente autorizada, por el monto que fije el Consejo de Administración.

Artículo 120.- Anualmente se formulará un balance general, que será puesto a la consideración del Departamento del Distrito Federal para su revisión y para la glosa de cuentas respectivas, sin perjuicio de la intervención que corresponda a otras autoridades. También y bajo la responsabilidad con sus anexos correspondientes, debiendo ser entregados al Consejo de Administración y Departamento del Distrito Federal, dentro del mes siguiente a cada mes de calendario.

Artículo 130.- A los rendimientos líquidos que se obtengan después de reducir las reservas técnicas y contables correspondientes, se les dará la siguiente aplicación:

a).- Se formarán reservas de previsión y amortización, que no po



drán exceder del 20% de los rendimientos líquidos; y

b).- Se destinarán las cantidades necesarias para la conservación y ampliación del servicio.

Artículo 14o.- Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal disfrutará de preferencia para el otorgamiento de concesiones para nuevas líneas de transportes eléctricos y sistemas auxiliares, sobre particulares o empresas.

#### TRANSITORIOS

Artículo Primero.- Se abroga el decreto de 31 de diciembre de 1946 que creó una institución descentralizada de servicio público, denominada, "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal" así como cualquier otra disposición que se oponga a esta ley.

Artículo Segundo.- Las disposiciones de esta ley entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Carlos Valdés Villareal.-D.P.-Oscar Flores.-S.P.-José Ignacio Morales Cruz.-D.S.-Salvador G. Goves.-S.S.-Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido la presente ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los treinta días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.-Adolfo Ruiz Cortines.-Rúbrica.-El Jefe del Departamento del Distrito Federal.-Ernesto P. Uruchurtu.-Rúbrica.-El Sub-Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Encargado del Despacho.-Walter Buchanan.-Rúbrica.-El Secretario de Hacienda y Crédito Público.-Antonio Carrillo Flores.-Rúbrica.-El Secretario de Economía.-Gilberto Loyo.-Rúbrica.-El Secretario de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa.-José López Lira.-Rúbrica.-El Secretario de Gobernación.-Angel Carvajal.-Rúbrica. (16)



## 2. AUTOTRANSPORTES

### a).- Cooperativismo.

En la historia de las líneas de autobuses, concerniente a su organización, existe un costoso error en el que la generalidad incurrió por su inexperiencia y credulidad.

Desde 1924 se inició una intensa propaganda a favor del cooperativismo. Muy pronto el gremio tuvo una demostración práctica del éxito fácil y de la bondad de tal sistema, con la organización de la Cooperativa de Combustibles y Lubricantes, patrocinada por el General Obregón, y cuyo brillante resultado se explotó como la mejor prueba de la seriedad de la propaganda oficial.

La desorientación, en nuestro país, en esta materia fue causa directa de la interminable cadena de fracasos que se motivaron por dicha propaganda, entre los más costosos está el de las líneas de autobuses, las que urgidas por el estado de crisis impusieron su sistema de planillas. Esto y la desmedida propaganda oficial a favor del cooperativismo hicieron que las líneas empezaran a adoptar dicha forma de organización, acogiéndose a las franquicias que otorgaba nuestra primera ley de sociedades cooperativas, promulgada en 1927. Pocas líneas se mantuvieron reacias a la propaganda realizada, entre ellas la Juárez-Loreto y la Peralvillo-Viga. La mayoría de ellas adoptaron el sistema, con resultados nefastos, como la Villa-Obregón que resistió 60 días en la aventura y liquidó con pérdida de \$70,000.00; la Roma-Piedad se sostuvo de 1929 a 1935 y liquidó con un pasivo de \$250,000.00 y todos los carros arruinados por el servicio; la Sta. Ma. Mixcalco duró hasta 1934, liquidando con pasivo de \$280,000.00; en estas mismas condiciones operaron la mayoría de las líneas, juzgando innecesario hacer referencia de su estado económico. Pero algunas operaron con magníficos resultados como la Col. del Valle, que aun cuando, en 1935, canceló su registro siguió operando en forma cooperativa y es la única, en todo el sistema, que registra tal fenómeno; su secreto radicó en que nunca operó con apego estricto a las normas cooperativistas; el principio de democrático, propio de estas organizaciones, fue causa visible de la ruina de casi la totalidad de las líneas, pero en la de la Colonia del Va

lle nunca tuvo aplicación, ya que, el éxito se logró por la magnífica administración de su presidente y a sus limpios manejos.

Este fracaso fue muy lamentable pues por una parte demoró el progreso de la industria y por otra, a la vez que acentuó el prestigio de las cooperativas, creó una actitud de franca hostilidad por parte de los permisionarios. Se decía que la única forma de explotación recomendable para la industria era a base de pequeños propietarios que personalmente atiendan su vehículo, razón con la cual no comulgamos por razones que expondremos más adelante.

Al organizarse las cooperativas cada propietario aportó sus camiones, que fueron valorados para igualar la suscripción de las partes sociales, entre los que entregaban camiones de diferente precio, en la mayoría de las organizaciones. Se exhibió en efectivo la diferencia o se reconocieron créditos a la cooperativa y se solicitó de las autoridades que se cancelaran los permisos individuales y se registraran a nombre de aquella. Cada propietario seguía atendiendo su camión, por más que éste constituyese ya una parte social; el temor al fracaso estaba latente en todos los socios, que sabían que llegado el fracaso lo menos que podían hacer era recuperar su camión y todos buscaban conservar el suyo lo mejor posible, es decir, sin trabajarlo. Todo esto no hacía más que acelerar el fracaso.

La reglamentación del servicio es reciente, ya que, en un principio nadie se ocupó por hacerlo y el primer reglamento de tránsito que se dio, el de mayo de 1918, contenía normas respecto a la presencia que deberían de guardar los conductores, pero nada se decía en materia de permisos ni de rutas ni de las condiciones de los vehículos de pasajeros. Este reglamento coincidió, puede decirse, con el nacimiento de la industria del transporte en autobuses y estuvo vigente todo el período de organización, transformación y consolidación de la industria, prácticamente sin reglamentar nada.

El 30 de noviembre de 1927, se expidió el Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Rutas y Establecimiento de Nuevas Rutas; consta de 12 artículos, pero establece principios muy valiosos, que en su mayoría son el reconocimiento de

situaciones que, tanto en el terreno gubernamental-administrativo como en el orden gremial, rigieron a la industria camionera desde su iniciación hasta 1929 y que después de la expedición de este Reglamento han subsistido en forma legal; por lo tanto, puede decirse que en dicho ordenamiento se encuentra condensado el conjunto de disposiciones, tendencias y enseñanzas que han hecho que, hasta la fecha, pueda subsistir el servicio de autobuses en forma más o menos conveniente para los intereses de la sociedad.

El citado reglamento contiene a grandes rasgos las siguientes tendencias:

a).- Que el servicio de ómnibus de pasajeros en el Distrito Federal quedará integrado por el número previamente determinado de camiones existentes en cada una de las líneas.

Con ello se trata de evitar el exceso, que trae como consecuencia la incosteabilidad del servicio, el desorden, los bajos salarios, etc., que persistieron en la iniciación de la industria camionera.

b).- Que en un lapso de tres años, los propietarios de autocamiones sustituyeran los pequeños camiones "Ford", en su mayoría de 10 pasajeros, por vehículos con capacidad mínima de 15 asientos, más en consonancia con las exigencias de la ciudad.

La sustitución de estos camiones por los de 18 y 20 asientos habría de originar, necesariamente, una reducción en el número de camiones de cada línea para que fuera costeable su explotación; pues resulta inútil y oneroso conservar en cada línea el anterior número de camiones.

c).- Que cuando en lo futuro aumentaran las exigencias del servicio y una mayor cantidad de pasajeros no pudiera ser transportada por los autobuses existentes en una línea, de preferencia, se aumentará la capacidad de los vehículos sin aumentar su número para evitar inútil congestión en el tránsito.

Esto con el deseo de las autoridades de que los camiones de 10 pasajeros fuesen sustituidos por otros de mayor capacidad, de presentación más adecuada para el servicio de la capital y porque, en razón de su mayor tamaño y peso, dieran mayor seguridad a los pasajeros.

d).- Que cuando hubiere necesidad de aumentar el número de camiones en una línea, las autoridades de tránsito podrían ordenar el traslado de camiones sobrantes en otras de las líneas.

Para evitar que se aumentara innecesariamente el número de camiones y pudiera así aprovecharse, al máximo, la reducida área circulable en las arterias céntricas de la ciudad; además, buscando, en lo futuro, los ingresos equiparados de todas las líneas.

e).- Que cuando las necesidades del público requirieran el establecimiento de nuevas rutas de camiones en el Distrito Federal, estas rutas se integrarían, preferentemente, con los camiones sobrantes en las líneas ya existentes.

Con las tendencias ya enunciadas y tomando en consideración que en la mayor parte de las líneas había camiones sobrantes que diariamente dejaban de trabajar; además, de que con el tiempo se llegarían a nivelar los ingresos de todas las rutas.

f).- Que al otorgar nuevos permisos para que circularan otros camiones se oyera la opinión de los representantes de las líneas ya establecidas.

Con objeto de que cada una de las líneas o entidades afectadas pudiesen expresar sus puntos de vista y hacer notar la lesión que estimaren se les causaba.

g).- Que al otorgarse nuevos permisos de ruta se diera preferencia a las sociedades cooperativas o agrupaciones gremiales de camioneros -- que, según documentación existente en el Departamento de Tránsito, comprobasen haber retirado camiones de la circulación, cancelando sus permisos mediante indemnizaciones a sus dueños para hacer costea-ble la explotación de los que quedarán en servicio; entendiéndose que esta preferencia sería únicamente hasta renovar el número de licencias para camiones que hubieran cancelado con posterioridad a la fecha en que el Gobierno del Distrito limitó la cantidad de vehículos que debía constituir cada línea.

Confirmando así que el Gobierno del Distrito entendía que era de estricta justicia que tuvieran preferencia de renovar sus licencias los propios grupos que años atrás efectuaron fuertes gastos para hacer cos-

teable el servicio en muchas líneas.

h).- Este ordenamiento, además, de normas de trámite, establecía que ninguna persona pudiese disfrutar de más de 5 camiones en el Distrito Federal y que tampoco podían otorgarse permisos de rutas a las empresas extranjeras y a sociedades anónimas.

Todo ello con la mira de que la industria camionera conservara -- las características gremiales que hasta la fecha conserva.

Previamente a este reglamento se hizo retirar del Zócalo las terminales de todas las líneas y se autorizó, en 1926, que cada línea tuviera solamente un vehículo, el que estaría relevado constantemente como una medida necesaria para descongestionar el tránsito.

En suma, pocas cooperativas resistieron hasta 1935, cuando se disolvieron las últimas, al exigírseles que se reorganizaran de conformidad con la nueva Ley de Sociedades Cooperativas de 1933, con un espíritu en verdad cooperativista, se estableció la obligación de aceptar como socios a los asalariados después de seis meses de servicios consecutivos. (Art. 11 de L.S.C.) Es claro que ninguna línea de autobuses iba a adoptar tal principio, ya que, se trataba de organismos eminentemente capitalistas como hasta la fecha y consecuentes con ello renunciaron al cooperativismo, aun cuando la mayoría de las líneas ya habían renunciado a él por los fracasos que trajo consigo.

Entonces se generalizó la organización de las líneas a base de -- sindicatos de permisionarios, organización que subsiste hasta la actualidad y cuyas características en poco o en nada difieren de las uniones y asociaciones de propietarios anteriores al cooperativismo.

b).- Sindicatos de Permisionarios.

Hemos visto que por la desconfianza de los propietarios por el -- fracaso de las cooperativas, trataron de encontrar la mejor forma de garantizar la administración de sus líneas, por lo que aprovechando la experiencia acumulada constituyeron nuevamente sus líneas como Sindicatos de Proprietarios y Permisionarios de Camiones, apeándose a los lineamientos generales establecidos por el artículo 232 de nuestra Ley Federal del Trabajo. Artículo que define al sindicato como "la asociación de -



trabajadores o patrones de una misma profesión, oficio o especialidad o de profesiones, oficios o especialidades similares o conexas, constituida para el estudio, mejoramiento y defensa de sus intereses comunes."

Pero existe la opinión sustentada por Felipe Reyes Ríos, en su tesis titulada "Aspectos Generales del Servicio de Autotransporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de México", de que los Sindicatos de Propietarios y Permisarios no constituyen tales, pues dice que atendiendo al texto de nuestra Ley Federal del Trabajo en su artículo 249 fracción II se viola el citado ordenamiento, que a la letra dice:

"Artículo 249.- Queda prohibido a los Sindicatos:

II.- Ejercer la profesión de comerciantes con ánimo de lucro."

Y estima que por tal razón carecen de tal calidad y más bien constituyen empresas mercantiles y asienta en su obra: "Antes de examinar los Estatutos de los Sindicatos de Propietarios o de Permisarios de las líneas de autotransporte de pasajeros, deseamos aclarar, que hemos precisado lo que es el Sindicato dentro del marco de la Ley Federal del Trabajo, con el fin de comparar dichos Estatutos con las disposiciones de la Ley y darnos cuenta que las adiciones que se hicieron en ellos, nulificó su personalidad jurídica que les confiere la Ley Laboral.

Estatutos de los Sindicatos de Propietarios o de Permisarios de las Líneas de Autotransporte de Pasajeros.

El capítulo I, además de señalar la denominación del sindicato, establece como domicilio la ciudad de México, Distrito Federal. Que la duración de la línea será indefinida y tendrá como objetivo el estudio, mejoramiento y defensa de los intereses comunes de los permisarios, la compra de bienes muebles y de los inmuebles que permitan las leyes, la firma de contrato de trabajo individuales o colectivos, la operación conjunta o separadamente de los medios de transporte que forman las líneas.

El capítulo II se refiere a los requisitos de admisión, exclusión, obligaciones y derechos de los integrantes del Sindicato, precisando -- que solo pueden formar parte de la línea los permisarios de camiones de la propia línea y que para ingresar posteriormente a ella el interesado debe presentar una solicitud al Comité Ejecutivo, en la que expre-



se que se somete integralmente a las bases constitutivas del Sindicato, debiendo estar apoyada por un miembro activo; pero sujeta a la decisión de la Asamblea General el aceptarla o rechazarla. También se considera como causas de expulsión del permisionario el incumplimiento de los Estatutos o atentar contra los intereses de la línea. La facultad de exclusión corresponde a la Asamblea General, pero siempre y cuando sea propuesta por el Comité Ejecutivo al Comisario o por un grupo de tres permisionarios como mínimo. Dicha propuesta debe hacerse del conocimiento de los miembros del Sindicato con cinco días de anticipación a la fecha en que se celebre la Asamblea General que resolverá sobre el caso y para que sea válida debe constar en la Orden del Día; el quorum legal tiene que ser del 75% de los permisionarios y aprobarse por las dos terceras partes de los mismos.

En este capítulo se señala que los permisionarios están obligados a concurrir a las Asambleas, acatar los acuerdos que se tomen en ella, cumplir con los reglamentos internos de la línea, con las comisiones que les confieran, informar de los actos que se preparen o ejecuten en contra de los intereses de la propia línea y pagar puntualmente las cuotas sindicales, ordinarias y extraordinarias. Entre los derechos de los permisionarios se cita que tienen voz y voto en las Asambleas, ya sea para presentar iniciativas o formar parte del Comité Ejecutivo. Asimismo y conforme al capítulo III, la elección de este último queda sujeta a la mayoría de votos de la Asamblea General de los permisionarios.

El capítulo IV corresponde a la administración y vigilancia de la línea, precisando que la Dirección estará a cargo del Comité Ejecutivo, el cual será integrado por el Presidente, Secretario y Tesorero. El primero con amplios poderes en todo lo relativo a los negocios y decisión sobre los actos y operaciones que lleve a cabo el Sindicato de la línea.

Las facultades del Presidente son:

a).- Representar a la línea ante las autoridades administrativas y judiciales o ante árbitro de derechos o arbitradoras con el poder más amplio, inclusive para articular posiciones, recusar, interponer recursos, pedir amparo, desistirse de las acciones que se halla intentado de cualesquier recurso y del amparo, conformarse con la sentencia y demás-

resoluciones judiciales y hacer que se ejecuten,

b).- Celebrar contratos de trabajo individuales o colectivos, así como convenios que se relacionen directa o indirectamente con el objeto del Sindicato;

c).- Representar a la línea ante la Junta Central y Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, con el poder más amplio, pudiendo ejercitar todas las facultades aun en aquellas que se requiere poder o cláusula especial;

d).- Adquirir bienes muebles e inmuebles que permitan las leyes;

e).- Transigir y comprometer en árbitros;

f).- Conferir poderes y revocarlos;

g).- Formar los reglamentos interiores de la línea;

h).- Delegar algunas de sus facultades en otros miembros del Comité Ejecutivo, de los miembros de la línea o de personas extrañas; y,

i).- Ejecutar los acuerdos de las asambleas.

También, entre las obligaciones del Presidente, se encuentra la - de salvaguardar los intereses de la línea; suspender a cualquier permisionario por causas graves, informando de ello a la Asamblea General -- cuando se trate de funcionarios electos por la misma; vigilar que todo el personal que presta sus servicios en la línea cumpla con sus obligaciones, rindiendo un informe a la asamblea de su administración y de la situación que guarda. La obligación del Secretario es la de sustituir - al Presidente por falta temporal o accidental y la del Tesorero la de - llevar la contabilidad de la línea y depositar los fondos en una Institución de Crédito, separando los que sean necesarios para sufragar los gastos diarios, efectuar los pagos por obligaciones contraídas por la - línea y exigir los pagos por las cuotas ordinarias y extraordinarias, - debiendo informar mensualmente al Presidente del estado que guardan los citados fondos y a la Asamblea General cuando menos semestralmente. Para los efectos de la revisión de la contabilidad, arqueos de caja, verificación de los valores depositados en las Instituciones de Crédito, co rregir irregularidades; la Asamblea General nombrará al Comisario, el - que debe rendir un informe cada seis meses como mínimo.

Las cuotas ordinarias y extraordinarias se encuentran previstas -

en el capítulo V de los Estatutos, correspondiendo a cantidades fijas, que son determinadas por la Asamblea General de Permisarios. Las cuotas son administradas por el Comité Ejecutivo, pero a cargo del Tesorero, quien tiene la obligación de rendir un informe de ellas ante la referida Asamblea General.

En el capítulo VII, y último, se establece que para celebrar las Asambleas Ordinarias, se requiere de la asistencia del 51% de los integrantes de la línea y para las extraordinarias, del 75%, constituida -- previo citatorio y mediante convocatoria que se haga del conocimiento de los permisarios con tres días de anticipación como mínimo. Para que surta sus efectos, deberá señalar el lugar en que se reúna la Asamblea General." (17)

De acuerdo con lo que disponen los estatutos de las líneas, observamos que en el capítulo I se agregó la firma de contratos de trabajo, individuales o colectivos. Esta finalidad dice el autor desvirtúa la -- función de estos sindicatos, transformándolos en Empresas Mercantiles. Con ello se colocaron al margen de la Ley Federal del Trabajo, al contravenir la fracción II del Artículo 249 de esta ley, que les prohíbe ejercer la profesión de comerciantes con ánimo de lucro.

No estamos de acuerdo con la opinión vertida por el autor, ya que la firma de contratos colectivos tiende a la defensa de los intereses -- comunes de los permisarios y siendo así esta actividad, sí está dentro de las facultades de los sindicatos, atento a lo que dispone el artículo 232 de la citada Ley.

Ahora bien, es verdad que se ejecutan actos de comercio pues así lo señala el Art. 75 fracción VIII del Código de Comercio, que dice:

Artículo 75.- La Ley reputa como actos de comercio:

Fracción VIII.- Las Empresas de Transporte de personas o cosas, -- por tierra o por agua, y las empresas de turismo.

Pero opinamos que el Sindicato no ejecuta dichos actos, ya que, -- estos son ejecutados por los miembros del mismo y debemos tomar en cuenta que una es la personalidad del Sindicato como tal, así lo señala el Art. 247 de la Ley Federal del Trabajo, y otra, es la personalidad de -- los permisarios, considerados individualmente. Ahora bien, si esos-

actos fuesen ejecutados por una sociedad compuesta por permisionarios, también, sería distinta a la personalidad del Sindicato. Creemos que el error estriba en pensar que el Sindicato y sus componentes tienen -- una misma personalidad, cosa que no sucede.

c).- Creación de la Unión de Permisionarios.

La Alianza de Camioneros de México se constituyó en 1924, fue procolizada como asociación civil hasta 1954, conservando su carácter de organismo representativo del gremio camionero ante las autoridades hasta 1958.

El 30 de diciembre de 1958, apareció publicado en el Diario Oficial el siguiente

"DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

**LEY DE LA UNION DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN CAMIONES Y AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL.**

Artículo 1o.- Se crea la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, con el carácter de institución pública y con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Esta Unión será el único organismo a través del cual el Departamento del Distrito Federal establecerá relaciones con los permisionarios en todo lo que atañe a la prestación del servicio que a éstos les está encomendado.

Artículo 2o.- La Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal quedará constituida e integrada con aquellas personas que en la actualidad o en lo futuro disfruten de permisos o concesiones para prestar el servicio público de transportes de pasajeros a bordo de camiones o autobuses dentro de los límites del Distrito Federal. La obligación de pertenecer a la Unión a que se refiere este artículo constituye una condición del permiso o concesión.

Artículo 3o.- La Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal tendrá los siguien--

**tes objetivos:**

I.- Coadyuvar con el Departamento del Distrito Federal y bajo la dirección, control y vigilancia de éste, en la estructuración, organización y mejoramiento del servicio público de transporte de pasajeros en camiones y autobuses, en el propio Distrito.

II.- Cumplir las determinaciones que dicte el Departamento del Distrito Federal para los fines que se expresan en la fracción anterior, e intervenir para que sean acatadas por los miembros de la Unión.

III.- Hacerse cargo, cuando el Departamento del Distrito Federal lo determine y en la forma que éste señale, de cualesquiera servicios de transporte en los casos de rescate o cancelación de permisos o concesiones, o cuando por cualquiera otra circunstancia el servicio no sea prestado, o lo sea deficientemente, por el directamente obligado a hacerlo.

IV.- Integrar las comisiones especiales para llevar al cabo los estudios o labores que le encomiende el Departamento del Distrito Federal.

V.- Representar a los miembros de la Unión ante toda clase de autoridades e instituciones de cualesquiera naturaleza en relación con el servicio de transporte.

VI.- Proporcionar a los miembros que lo soliciten servicios técnicos en las materias automotriz, legal, contable, fiscal y de previsión social.

VII.- Promover el establecimiento de refaccionarias y talleres de servicio, así como el abastecimiento regular de combustible y lubricantes para sus miembros, y facilitarles la adquisición de otros elementos necesarios para la industria del transporte.

VIII.- Adquirir los inmuebles necesarios para el cumplimiento de los fines y funciones de la Unión.

IX.- Los demás que sean propios o se deriven de su naturaleza.

Artículo 40.- La Unión de Permisos de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal estará reglada, en cuanto a su régimen interior, por los Estatutos que apruebe el Departamento del Distrito Federal.



La administración de la Unión se realizará: por un Presidente, un Consejo Directivo, una Asamblea General y un Consejo de Vigilancia.

El Presidente será nombrado y removido por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, pero su designación no podrá recaer en ninguno de los miembros de la Unión o en persona que tenga interés directo o conexo en el negocio de transportes de pasajeros en el Distrito Federal.

El Consejo Directivo estará compuesto por un número de cinco a once miembros de los cuales uno será Presidente, otro Secretario, otro Tesorero y los demás, vocales.

El Presidente del Consejo Directivo tendrá entre sus facultades - el derecho de veto que ejercerá, en la forma que señalen los estatutos, no sólo en cuanto a decisiones de la Asamblea General, sino también en lo concerniente a las del Consejo.

La Asamblea General se integrará por representantes de los permisionarios en el número y condiciones que fijen los estatutos, los que - determinarán su funcionamiento. Se reunirá ordinariamente una vez al año. En esa reunión el Consejo Directivo informará sobre las circunstancias que priven en el servicio público y se tomarán los acuerdos generales que normen el acatamiento a las disposiciones legales y administrativas del servicio.

Artículo 5o.- La expresada Unión estará supervisada por un Consejo de Vigilancia compuesto de tres miembros que serán designados: uno - por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien podrá removerlo libremente, otro por los permisionarios y otro por los usuarios, los que serán designados de acuerdo con los Estatutos.

Artículo 6o.- 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 ha-

rá bajo la supervisión y vigilancia de un representante especial del Departamento del Distrito Federal.

Los miembros de la Unión asegurarán las unidades contra los riesgos correspondientes.

Artículo 70.- Las infracciones a la presente ley o a las disposiciones del Departamento del Distrito Federal en relación con la misma, cometidas por los permisionarios o concesionarios, se sancionarán por el Departamento del Distrito Federal, en la siguiente forma:

I.- Multa hasta de veinte mil pesos según la gravedad de la infracción.

II.- Ocupación temporal del servicio o servicios de transportes de que se trate.

III.- Cancelación de los permisos o concesiones.

Artículo 80.- Para aplicar las sanciones a que se refiere el artículo anterior, el Departamento del Distrito Federal notificará la infracción a la parte responsable y le concederá un término de tres días para oírlo en defensa, aportar pruebas y exponer lo que a su derecho convenga.

#### TRANSITORIOS:

Artículo 10.- Esta ley entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Artículo 20.- Dentro de un plazo de diez días a contar de la fecha de publicación de esta ley, el Jefe del Departamento del Distrito Federal, designará al Presidente del primer Consejo Directivo que actuará como organizador de la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, el cual procederá desde luego:

a).- A organizar la Unión de Permisionarios abriendo el registro de todos los titulares de permisos o concesiones, para cuyo fin la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal le proporcionará los datos correspondientes.

b).- A formular el proyecto de Estatutos de la Unión en los términos del artículo 40. de la presente ley, el cual será sometido a la aprobación del Departamento del Distrito Federal a más tardar el día 31-

de enero de 1959.

c).- A integrar, dentro de los 15 días siguientes a la aprobación de los permisionarios ante el Primer Consejo Directivo mediante votación, la que se llevará al cabo conforme a las normas que señalen dichos Estatutos. Este Consejo Directivo durará en funciones solamente -- hasta el 31 de diciembre de 1959.

d).- A integrar el primer Consejo de Vigilancia, para cuyo efecto el Departamento del Distrito Federal, los concesionarios y los usuarios harán la designación de miembros que les corresponden, respectivamente, conforme a los Estatutos. Este primer Consejo de Vigilancia durará también en sus funciones hasta el 31 de diciembre de 1959.

Artículo 3o.- Se derogan todas las leyes o reglamentos en cuanto se opongan a la presente ley.

Antonio Mena Brito.-S.P.-Emilio Sánchez Piedras.-D.P.-Caritino -- Maldonado.-S.S.-Ma. Gpe. Martínez de Hdez. L.-D.S.-Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 99 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido la presente ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintinueve días del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho.-Adolfo López Mateos.-Rúbrica.-El Jefe del Departamento del Distrito Federal.-Ernesto P. Uruchurtu.-Rúbrica.-El Secretario de Gobernación.-Gustavo Díaz Ordaz.-Rúbrica."

Posteriormente, en el Diario Oficial del 20 de enero de 1959, fueron publicados los Estatutos que regulan el régimen interno de la Unión, cuyo Consejo Directivo se constituyó con un Presidente, nombrado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, y ocho miembros electos por mayoría de votos de la Asamblea General.

Al pretender la Unión de Permisionarios llevar a cabo, a fines de 1960, la revocación de parte de los camiones en servicio, introduciendo nuevas unidades, se encontró que las líneas adeudaban al Banco Nacional de Transportes, S.A., la cantidad de \$101,908,187.00. Esta situación -- fue aprovechada por las autoridades para obligar a las líneas a constituirse en sociedades mercantiles anónimas, a fin de garantizar los préstamos que recibían. Esta disposición se apoyó en la Ley que fija las --

bases generales a que se sujetara el tránsito y transporte del Distrito Federal, de marzo de 1942, y en Reglamento para el Servicio Público de Transportes en el Distrito Federal, de abril de ese mismo año.

Los permisionarios consideraron esta medida como una violación a sus derechos y adoptaron una actitud de franca rebeldía. Como existía una jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en contra del citado Reglamento, el Juzgado Segundo en Materia Administrativa concedió el amparo a los permisionarios.

Como resultado de la negativa de las líneas para transformarse en sociedades anónimas, les fue suspendido el suministro de gasolina subsidiada que recibían a través de Petróleos Mexicanos. Ante esta situación, los representantes de los permisionarios aceptaron la intervención del Jefe del Poder Ejecutivo Federal, acatando la orden para elegir el tipo de sociedad mercantil que los habilitara como sujetos de crédito.

Debe señalarse que la nueva personalidad jurídica y moral de las líneas no produjo ningún cambio en la estructura económica y administrativa de ellas. Las condiciones en que se continuó prestando el servicio experimentó una mejoría relativa porque la renovación del equipo no se llevó a cabo en todas las líneas. Al mismo tiempo, en las de la clase ha continuado vigente la autorización para que el pasaje viaje de pie, lo que implica que las Autoridades del Distrito Federal reconozcan que existe escasez de autotransportes. Esta medida, también, ha eliminado la diferencia entre el servicio de la. y 2a. clase. Para comprobarlo basta observar en las horas en que la demanda es más intensa y se llegará a la conclusión de que, hasta la fecha, no se respeta el límite de diez personas, que se había señalado inicialmente para las líneas de primera clase.

En consecuencia, en los servicios públicos, como el que nos ocupa, no es posible que subsista indefinidamente el "laissez faire" y el "laissez passer" de la época de los clásicos de la economía, en virtud de que el interés colectivo debe anteponerse al individual; lo que determina que se requiera de una intervención del Estado en forma más directa, mediante la descentralización de este servicio público.

### 3. NATURALEZA JURIDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

Creemos que es necesario dar al lector la idea de como se encuentra estructurada jurídicamente la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

En el Art. 10. del "Reglamento para el Servicio Público de transporte de Pasajeros en el Distrito Federal", publicado en el Diario Oficial del 14 de abril de 1942, se dice:

"Artículo 10.- El transporte local de pasajeros en el Distrito Federal es un SERVICIO PUBLICO..."

#### a).- Servicio Público.

##### 1.- Definición.

El maestro Don Andrés Serra Rojas dice que: "El servicio público es una actividad directa del Estado o autorizada a los particulares que ha sido creada y controlada para asegurar, --de una manera permanente, regular, continua y sin propósitos de lucro--, la satisfacción de necesidades colectivas de interés general y de carácter material, - económico y cultural y sujetas a un régimen de derecho privado en los servicios públicos concesionados en lo que se refiere a sus relaciones con el público." (18)

Por su parte, Don Gabino Fraga dice: "...se puede definir el servicio público como una actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter material, económica o cultural, mediante prestaciones concretas e individualizadas sujetas a un régimen jurídico que les imponga adecuación, regularidad y uniformidad." (19)

Hauriou considera al servicio público, dice el maestro Serra Rojas, "como un servicio técnico que se presta al público de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública y por una organización pública no lucrativa." (20)

De las anteriores definiciones podemos deducir los elementos de la noción de servicio público:

a).- Es una creación del Estado, el cual atiende a su organiza--



ción y funcionamiento con los elementos que le son necesarios.

b).- Esta organización técnica ofrece el servicio en una forma regular y continua, aprovechando conocimientos y aptitudes metódicamente organizados.

c).- El servicio debe ofrecerse al público sin la idea de lucro, aunque algunos servicios públicos y los de tipo industrial y comercial requieren un régimen adecuado o tasas, exenciones, servidumbre o el monopolio de su explotación.

d).- Este servicio debe estar dotado de medios exorbitantes del derecho común y gobernado por reglas de policía, en general de derecho público, entre otras las del poder de policía del Estado.

e).- Los servicios públicos pueden estar en determinadas circunstancias en manos de los particulares, para este caso el Estado puede rodearlo de las mismas seguridades y prerrogativas del poder público, sin destruir sus propósitos comerciales o industriales y reconociendo el derecho de los usuarios.

f).- El poder público se reserva el control del servicio público, su tutela o patronato en los términos que prescriben las leyes que organizan ese servicio.

Así, el servicio público se nos presenta como un procedimiento o una organización para dar satisfacción al interés general.

Las prestaciones proporcionadas por el servicio público pueden clasificarse de la siguiente manera:

- 1.- Prestaciones de orden material. (transportes de personas)
- 2.- Prestaciones de orden financiero.
- 3.- Prestaciones de orden intelectual o cultural.

El elemento esencial en las definiciones de servicio público, que debe mantenerse inalterable, es la noción del interés general, es decir el interés social para atender una necesidad general y apremiante a cargo del poder público. El Estado erige una organización destinada a ese fin; cuando el Estado considera que una actividad privada no atiende suficientemente la satisfacción de una necesidad general, por negligencia, abandono, desinterés o ineficacia, toma las providen-

cias para asumir su atención, ya sea estimulando la iniciativa privada, ya combinándose con ella en un mismo propósito o sustituyendo a la propia acción particular.

## 2.- Clasificación.

Los servicios públicos están clasificados en cuatro grandes categorías, que son:

- a).- Servicios públicos federales.
- b).- Servicios públicos de las entidades federativas.
- c).- Servicios públicos municipales.
- d).- Servicios públicos internacionales.

Los que nos interesan, en este momento, son los servicios públicos municipales. El maestro Serra Rojas nos dice que los servicios públicos municipales "son aquellas organizaciones que atienden problemas que afectan principalmente al manejo de una ciudad, o de una circunscripción territorial, como saneamiento, agua potable, alumbrado, policía, transportes, jardines, cementerios, diversiones públicas. Municipalizar un servicio es entregar a las autoridades municipales un servicio que ha estado atendido por los particulares." (21)

Existe, además, otra clasificación de servicio público:

- a).- Servicio público directo.
- b).- Servicio público indirecto.
- c).- Servicios públicos esenciales y no esenciales.

Algunos autores comprenden entre los servicios públicos no esenciales a los transportes, pero como la vida moderna se ha complicado enormemente no podemos hablar de servicios no esenciales porque en nuestra vida de relación esos servicios son tan necesarios como cualquiera de los servicios que se juzgan esenciales.

Hay diversos modos de ejercer los servicios públicos, entre los que encontramos los siguientes:

- 1.- Concesión de servicios públicos.

2.- Descentralización por servicio.

3.- Empresas de economía mixta o empresas privadas de interés público.

En la concesión de servicio público la administración establece un derecho a favor de un particular para que maneje un servicio, por un plazo determinado y bajo condiciones precisas, de naturaleza contractual y reglamentaria. La instalación y explotación del servicio se regula principalmente por el interés público del servicio y accesoriamen- te por el interés particular del concesionario.

En la descentralización por servicio el régimen que se establece es el mismo que le ha asignado la doctrina francesa, o sea, la de atenuar la jerarquía administrativa.

En las empresas de economía mixta, persona jurídica pública y privada, los particulares manejan el servicio bajo normas de derecho privado, con una intervención del poder público que varía en las diversas legislaciones. En el Derecho Administrativo Mexicano sólo se consideran empresas de economía mixta aquellas en las que el Estado se reserva la dirección de las empresas, como accionista mayoritario, por aportación de capital en acciones preferentes y en otros casos en que se da ingerencia importante a la administración.

El Estado se ve obligado a crear empresas de tipo oficial que atienden a las necesidades públicas urgentes, reaccionando contra la iniciativa privada, a quien necesita contener por su espíritu de lucro.

No es irreconciliable la noción de servicio público con la actividad comercial e industrial, por el contrario, será un arma poderosa en manos del Estado para frenar el espíritu de lucro de los particulares.

b).- Permiso y Concesión.

Ahora bien, visto lo que es el servicio público, como lo entiende el Derecho Administrativo, seguiremos analizando los artículos del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal:

En su artículo 3o. dice que: "Para la explotación del servicio local de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por empresas o -

particulares, se requiere la autorización previa de las autoridades del Departamento del Distrito Federal,..."

En su artículo 4o. dice: "La autorización a que se refiere el artículo anterior podrá consistir en:

- a).- Concesiones;
- b).- Permisos."

Los permisos son, dentro del Derecho Administrativo, actos administrativos que aumentan o amplían las facultades o poderes de los particulares.

Se denomina acto administrativo a una determinación o decisión ejecutoria de las entidades administrativas competentes, que tiene por objeto producir una situación jurídica subjetiva.

Podemos concretar los caracteres del acto administrativo en los términos siguientes:

- 1.- El acto administrativo es un acto jurídico, ejecutivo de derecho público;
- 2.- Es una decisión ejecutoria y no contenciosa;
- 3.- Emana de la voluntad de una autoridad administrativa, unitaria o colegiada, en el ejercicio de una potestad pública;
- 4.- Unilateral y oportuna que produce una situación jurídica concreta;
- 5.- La administración crea, reconoce, modifica o extingue una situación jurídica subjetiva;
- 6.- Se propone la satisfacción de un interés público en general.

Como hemos precisado los actos administrativos tienen por objeto originar un efecto de derecho, como el nombramiento de un empleado, el otorgamiento de una concesión, etcétera.

Otro medio para explotar el servicio de transporte de pasajeros es, como lo afirma el citado artículo 4o., la concesión.

La concesión de un servicio público es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un servicio público es confiado a un particular que asume todas las responsabilidades del mismo, pero que se remunera, en contrapartida por los ingresos que percibe de los usuarios del servicio concedido.



La doctrina administrativa no es muy precisa para delimitar cuales son los servicios públicos que pueden ser confiados a los particulares. La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal contiene disposiciones que inician el tratamiento de este asunto.

Debemos, también, acudir a la legislación administrativa para determinar los modos de otorgar una concesión.

Desde luego el régimen de los servicios públicos comprende sólo una parte importante de la actividad del Estado, ya que, la otra fase importante de la misma no se desarrolla en la forma de servicios públicos.

La ley que reglamenta la fracción I del artículo 23 capítulo tercero de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal reforma y adiciona el capítulo sexto sobre servicios públicos de la misma, establece en el artículo lo.:

"El ejercicio de toda función o actividad que tenga por objeto la satisfacción de una necesidad pública, o de interés social, circunstancias que en cada caso determinará discrecionalmente el Jefe del Departamento del Distrito Federal, el que, al hacer dicha determinación decidirá si la prestación del servicio queda confiada a la administración o deberá concesionarse; si se presta por medio de un órgano descentralizado o conjuntamente, por el Departamento del Distrito Federal, con colaboración de los particulares..."

Entre las materias que son de la competencia del Departamento del Distrito Federal, sin duda, una de las más importantes es la que se refiere a los servicios públicos. La ley en su artículo 23 concreta esta facultad en los siguientes términos:

1.- La determinación de las actividades que en el Distrito deben ser consideradas como tales;

2.- El establecimiento de las normas a que se sujetará la prestación de los servicios públicos;

3.- La organización y desenvolvimiento directo en el Distrito Federal de los servicios de policía, tránsito, aguas potables, alcantarillado, pavimentación, limpieza, alumbrado de las vías públicas, rastros,-



mercados, parques y paseos, jardines, panteones, vías públicas, nomenclaturas de las calles, reglamentación y vigilancia de las construcciones llevadas a cabo por particulares, planificación y zonificación, incluyendo el alineamiento, ampliación y ornato de las calles y todos aquellos que por su naturaleza o por declaración de la autoridad sean considerados como tales.

Al hacerse la declaración por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, de que el ejercicio de una actividad se considerará como servicio público, se determinará por el mismo funcionario si dicho ejercicio queda confiado a la administración o si deberá concesionarse.

En caso de que, conforme al artículo anterior, el servicio público quede confiado a los particulares, el Jefe del Departamento del Distrito Federal fijará las normas conforme a las cuales deberá ser general, bien por reglas que informarán el contrato o contratos que con ese motivo hayan de celebrarse, ajustándose a las disposiciones del artículo siguiente."

● Tanto el reglamento como el contrato o contratos que se celebren, deberán imponer a los particulares las siguientes obligaciones:

- a).- La de prestar el servicio de manera uniforme y continuo.
- b).- La de prestar el servicio a toda persona que lo solicite, - salvo los casos de excepción por motivos fundados que estén expresamente previstos en los reglamentos especiales de cada servicio.
- c).- La de declarar expresamente que se someten a las disposiciones de los reglamentos, o que aceptan las estipulaciones de los contratos, reconociendo 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.
- d).- La de prestar el servicio conforme a las bases y tarifas que apruebe el Departamento del Distrito Federal.
- e).- La de otorgar la garantía suficiente que asegure, a juicio del Dpto., la prestación del servicio y el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos o del incumplimiento de los contratos, ajustándose al sistema que se determine en los mismos.

f).- La de acatar las disposiciones de la autoridad del Departamento del Distrito tendientes a subsanar las deficiencias en el servicio.

g).- En los casos de resolución de un contrato o revocación de un permiso, el Departamento del Distrito intervendrá en la administración del servicio para evitar su suspensión, o publicará una convocatoria en solicitud de persona que se interese por la prestación del servicio de que se trate. Si no hubiere interesados, el Gobierno podrá tomar a su cargo definitivamente el servicio.

h).- Se especificará, además, el estado en que habrán de mantenerse las instalaciones, las causas y motivos de resolución del contrato o de revocación de la autorización, el término de los contratos y las condiciones para prorrogarlos una vez vencidos los plazos fijados en los mismos.

La persona física o moral que explote una actividad que haya sido declarada servicio público tendrá preferencia en igualdad de condiciones respecto de otros interesados, siempre que se fijen conforme a esta ley, para encargarse de la prestación del servicio.

Los reglamentos de servicios públicos contendrán disposiciones encaminadas a asegurar que el número de permisos que se concedan a los particulares sea suficiente y no rebase las necesidades de la población del Distrito Federal.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal tendrá facultad, con aprobación del Presidente de la República, para celebrar convenios sobre coordinación de servicios con la Federación o con los estados limítrofes. Cuando dichos convenios supongan alguna erogación se requerirá, asimismo, la intervención de la Secretaría de Hda. y C.P..

Así como, el Estado procura rodear a la concesión de servicio público de un régimen de garantías efectivas, tanto para el país en general, como en particular para la economía de la concesión, así también en las demás concesiones es necesario adoptar limitaciones legales que eliminen hacia el futuro los graves problemas que México ha vivido al otorgar las concesiones.

Los derechos y obligaciones del concesionario derivan de la con-

cesión o contrato del servicio, en el cual se fijan con precisión cuales son las finalidades gubernamentales al entregar un servicio a un particular.

Esos derechos y obligaciones parten de un principio general o sea el aseguramiento regular del servicio. El poder público tiene interés en que el servicio se preste de la manera más eficiente.

A través de las obligaciones se asegura un régimen estricto para mantener el servicio en condiciones favorables. La concesión se reserva medios administrativos poderosos para obligar al concesionario al cumplimiento de sus deberes.

Pero sería un error pensar sólo en obligaciones y no en derechos al concesionario. Este hace fuertes inversiones y realiza no una labor de filantropía, sino un negocio que debe proporcionarle rendimientos normales y adecuados, que no lleguen a una explotación indebida del servicio.

En las concesiones de servicio público la relación es más directa, ya que el usuario es el objeto de la actividad en la concesión. Las relaciones del usuario se definen como una situación de carácter reglamentario que regula los diversos aspectos del servicio sin que el particular pueda alterarlo, fuera de los casos en que usa de un derecho previsto en la ley.

Los concesionarios están obligados a proporcionar el servicio a todo el que lo solicite, sin embargo, en la realidad se ofrecen serios inconvenientes que crean penosas situaciones.

Como hemos referido a lo largo de este trabajo, nos parece que un servicio tan importante, como lo es el que nos ocupa, no deberá de seguir en manos de particulares que anteponen su particular y voraz beneficio al del público y sostenemos que debería de pasar por completo a manos del Gobierno que podrá y deberá dar un mejor servicio, ya que, afortunadamente hemos dejado atrás la época del liberalismo económico para entrar día con día y a grandes pasos a la etapa en que el Estado tendrá más ingerencia en todas las actividades (intervencionismo del Estado), incluso deberá sustituir a la iniciativa del particular o bien -

combinará con éste para la mejor satisfacción de las necesidades sociales.

Pensamos que sería posible la formación de un ORGANISMO DESCENTRALIZADO DE SERVICIO PÚBLICO, que estuviese al frente del servicio de autotransportes para así hacer posible la desaparición de las líneas, agrupaciones capitalistas que sólo buscan su particular beneficio.

Ahora bien, creemos que si son los permisos actos administrativos siguen la misma suerte para su creación, así como, para su extinción y podría llevarse a cabo la revocación de permisos atendiendo a los principios que dicta el Departamento Administrativo.

La revocación administrativa es una manifestación de voluntad de la Administración Pública, unilateral, constitutiva y extintiva de la vida jurídica de actos administrativos anteriores, fundada en motivos de mera oportunidad.

El acto revocatorio elimina o retira de la vida jurídica un acto administrativo válido e introduce una modificación al dejar sin efecto un acto válido anterior por una causa superveniente de interés general.

El maestro Serra Rojas dice que para Duez "La revocación afecta a los actos que nacieron válidos y que luego por causas supervenientes, conviene retirar del mundo jurídico." (22)

Encontramos que hay una doble situación jurídica: actos iniciales en los cuales la Administración ha expresado la duración limitada del mismo, sujeto a una condición resolutoria y los casos propiamente dichos de revocación de los actos administrativos.

Los elementos del acto de revocación son los siguientes:

1.- Una manifestación de voluntad o decisión de la autoridad administrativa;

2.- Unilateral, la Administración tiene derecho a cambiar de opinión para reparar errores o mantener el interés general;

3.- Extintiva de un acto administrativo anterior, válido y eficaz. Esto se denomina el retiro del acto jurídico;

4.- Inspirada en motivos de mera oportunidad o por motivos supervenientes de interés general;

5.- O sustituyéndolo por otro cuya amplitud es diferente en los-

casos de revocación expresa o tácita.

La Administración Pública debe ser la más celosa guardiana del interés general, le corresponde seguir los pormenores del desenvolvimiento de los administrativos y determinar, de acuerdo con las leyes, si ese acto original es necesario o útil, en caso contrario tomar las providencias para su revocación.

Debemos aclarar que esta institución de la revocación tiene su origen en el Derecho Privado, en donde la encontramos en materia de testamento, legados, donaciones y otras instituciones. En el Derecho Administrativo se considera la revocación con otra asignación.

a).- El primero es el acto administrativo original, acto válido y eficaz, que viene legal y normalmente surtiendo sus efectos, hasta el instante de la revocación. Es en este acto en que se forma la barrera de los derechos adquiridos.

b).- El segundo es un nuevo acto administrativo de revocación que debe estar autorizado por la ley e inspirado en razones de interés público, es igual y contrario al que se retira. Es un acto constitutivo que modifica el orden jurídico y produce sus efectos para el futuro y --  
tiende desde su expedición a eliminar los efectos del acto original, --  
fundados en motivos posteriores.

Entre las figuras jurídicas del Derecho Administrativo la más cercana a la idea de revocación es la nulidad; sin embargo, existen entre estas dos instituciones administrativas diferencias fundamentales:

1.- En la revocación el primer acto administrativo se realizó válidamente y se apoyó en razones de oportunidad. El acto fue perfecto --  
por haber cumplido con todos los requisitos legales. Hay que establecer una relación entre el primer acto administrativo y el segundo acto --  
que se va a juzgar de interés general. Son las razones derivadas de este último las que determinan la revocación de dicho acto. La revocación, por razones de mérito, se funda en la conveniencia presente con --  
el interés público.

2.- La nulidad que opera retroactivamente se declara por razones de legalidad sobre actos inválidos, o sea la conformidad del acto con --



la ley. Desde su origen el acto administrativo trae consigo los vicios de su ilegalidad; en los actos administrativos la condición y el término resolutorios son motivos que se preveen. Por lo que se refiere a la caducidad, la ley se encarga de señalar anticipadamente cuales son esas causas de caducidad.

c).- En la revocación, que opera hacia el futuro, es la autoridad administrativa la que elimina el acto válido anterior y en la nulidad - esta facultad de eliminación corresponde a las autoridades administrativas o a las judiciales de acuerdo con la ley.

La teoría y la legislación mexicana se orientan en un sistema mixto.

Son los hechos supervenientes los que motivan la decisión de la - administración pública para revocar un acto administrativo. Es decir, - se opera un cambio de muy diversa naturaleza en los elementos del acto - jurídico original y son razones determinantes del interés público las - que motivan el acto revocatorio.

La idea de servicio público, la de satisfacción de intereses generales o de utilidad pública fundan la acción del Estado administrador. - La debida y útil satisfacción de las necesidades públicas hace del Estado un servidor constante del público. Y si ayer el interés público - dominó la realización de un acto administrativo, nuevas circunstancias - pueden ser contrarias a él y decidir al órgano administrativo al retiro unilateral de aquel acto válido y eficaz por un motivo superveniente.

Estamos en presencia, por consiguiente, de una importante facultad del poder público para considerar si el interés público actual puede motivar el retiro de un acto administrativo anterior.

La Administración Pública, como acontece con los seres humanos, - puede modificar sus determinaciones, ya que, no siendo infalible repara sus errores o toma en cuenta nuevas situaciones, elementos nuevos o el cambio de una política gubernamental, que la decida a revocar las resoluciones anteriores, que no se avienen con los sistemas actuales de una sociedad o del propio Estado.

La revocación de los actos administrativos debe hacerse en forma expresa y categórica que no deje lugar a dudas sobre cual es el propósito

to de la Administración Pública tan importante decisión.

Debe pensarse en una decisión de una autoridad administrativa que por sus términos, tácitamente, se oponga a una resolución anterior; en este caso estamos en presencia de la revocación implícita o tácita.

El interés general predominante en todos los actos administrativos obliga a una revocación constante de propósitos y determinaciones, que se van escalonando en orden a su importancia. El último acto de la administración revela el propósito actual e inmediato del poder público, al mismo tiempo que se manifiesta un criterio adverso al anterior.

El último acto administrativo es el que deja, por decirlo así, el criterio o manera de pensar de una administración y al cual debe dársele todos los efectos jurídicos.

Hemos visto como es posible que la Administración llegue a revocar sus propios actos, pero ello debido a que se encuentra en juego el interés social.

Por lo que toca a las concesiones, el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal contiene en su artículo 50 las causas por las cuales podrán rescindirse. Transcribimos este artículo por juzgarlo de interés y el lector podrá por sí mismo darse cuenta que en él encuadran varios presupuestos que harían posible la rescisión de las concesiones.

"Artículo 50.- Son causas de rescisión de las concesiones:

a).- No establecer el 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.

b).- La interrupción del servicio público, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

c).- Enajenar la concesión, alguno de los derechos en ella contenidos o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

d).- Cambiar el beneficiario de la concesión, su nacionalidad mexicana cuando se trate de una persona física; o dejar de estar válida-

mente organizada conforme a las leyes del país, cuando se trate de una persona moral y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente la renuncia de sus derechos de extranjería a que se refiere el inciso 5 del artículo 17.

e).- Modificar o alterar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas fijadas, y apartarse de los itinerarios señalados, sin la previa autorización -- del Departamento del Distrito Federal.

f).- Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar -- el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, deja de ser satisfactoria.

g).- No aceptar las ordenes del Departamento del Distrito Federal relativas a reparación o reposición del equipo cuando éste deje de satisfacer las condiciones de eficiencia, higiene, seguridad y comodidad inherentes a la prestación del servicio público de que se trata.

h).- No acatar las disposiciones del Departamento del Distrito Federal, relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en que deba --- prestarse el servicio público del transporte a que se refiere la concesión respectiva.

i).- Si los vehículos o el personal destinado al servicio, no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.

j).- Las demás causas que expresamente se señalen en el contrato respectivo."

La concesión fija la duración de la misma; no debe pensarse en -- términos excesivos, sino limitados de acuerdo con la naturaleza del servicio.

El establecer el servicio implica un régimen económico y financiero que debe tomarse en cuenta, pues el concesionario debe recuperar su inversión, o en todo caso fijarse las reglas en la concesión para que -- el Estado recupere el servicio, si así es conveniente, o fijar las nuevas condiciones que regularán su prestación.

Es la ley administrativa la que en cada caso fija la duración de las concesiones, como en el ejemplo siguiente:

Artículo 30 de la Ley Federal de Radio y Televisión: "El término de la concesión no podrá exceder de 30 años y podrá ser refrendada al mismo concesionario que tendrá preferencia sobre terceros." (23)

La explotación de una concesión implica una fuerte inversión de capital que necesariamente debe ser recuperado en la duración de la misma. Es deber del poder público tomar en cuenta estos factores para fijar las condiciones generales de una concesión.

Debemos insistir en que debe desterrarse de la concesión toda idea contractual, para someterla a un estricto régimen de derecho público. La tendencia intervencionista del Estado, el nacionalismo económico y la economía dirigida, implican principios que eliminan cualquier interés particular que puede menoscabar el interés general. Estamos en una época de grandes transformaciones jurídicas y la concesión es una de las instituciones administrativas que ha sido más afectada en las reformas constitucionales y en los desarrollos de la doctrina administrativa.

Las últimas leyes administrativas abundan en preceptos que establecen limitaciones, reducciones, prohibiciones de todo género y dan al poder público medios poderosos para rescatar las concesiones.

El maestro Serra Rojas nos dice que entre los nuevos preceptos de la legislación administrativa mexicana se encuentran los siguientes:

"El Ejecutivo Federal en los casos a que se refiere el artículo anterior, (extranjeros, caducidad y revocación), tendrá en todo tiempo, DERECHO DE ADQUIRIR LOS BIENES QUE EL CONCESIONARIO CONSERVE EN PROPIEDAD, previo pago de su valor, fijado por peritos nombrados conforme a las normas de la misma, Art. 34 de la ley.

En caso de guerra internacional, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno tendrá el derecho de hacer la requisición, en caso de que a su juicio, lo exija la seguridad, defensa, economía o tranquilidad del país, de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, de sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, bienes muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igual--



mente utilizar el personal que estuviere en servicio de la vía de que se trate cuando lo considere necesario. En este caso la Nación indemnizará a los interesados, pagando los daños por su valor real, y los perjuicios con el cincuenta por ciento de descuento. Si no hubiere avenimiento sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y los perjuicios, tomando como base el promedio del ingreso neto en los daños anteriores y posterior a la incautación. Los gastos del procedimiento pericial serán por cuenta de la Nación. Artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación." (24)

c).- Nacionalización.

La nacionalización podría ser una de las medidas que se usarían para conseguir la finalidad planteada en este trabajo.

La nacionalización es un régimen de derecho público estricto, establecido en la Constitución, por medio del cual determinados bienes pasan al dominio total, exclusivo y definitivo de la Nación, que en lo sucesivo será la única que podrá disponer de ellos con arreglo a la ley.

Se llama, también, nacionalización a la explotación de una empresa privada bajo un régimen público exorbitante. Estamos en presencia de la sustitución de una empresa capitalista por una empresa de Estado.

El régimen de la nacionalización ha sido definido como una forma de explotación de una empresa capitalista por una empresa privada, bajo un régimen político. Es frecuente que este procedimiento se inicie a consecuencia de un procedimiento de expropiación.

Maurice Duverger, afirma el maestro Serra Rojas, dice sobre la nacionalización: "Se designa con el nombre de empresas nacionales a las empresas que, perteneciendo en otro tiempo a particulares, han sido asumidas por el Estado: esta operación se llama nacionalización. El preámbulo de la Constitución Francesa obliga a nacionalizar "toda propiedad o empresa cuya explotación revista caracteres de servicio público o de monopolio de hecho", pero esta disposición ha sido poco aplicada. En 1936 se emprendió una primera serie de nacionalizaciones en relación a la S.N.C.F., a las empresas de construcción aeronáuticas, a las fábricas de armas de guerra; en 1944-46, una segunda serie de nacionalizaciones-



afectó a las minas, la electricidad, el gas, los automóviles-Renault, -  
eto." (25)

Desde la promulgación de la Constitución de 1917 se estableció en México un amplio régimen de nacionalizaciones de diferente naturaleza.- Posteriormente, empresas privadas fueron expropiadas creando organismos públicos inspirados en el interés público y bajo un régimen de normas de derecho público. Como ejemplo de esas nacionalizaciones tenemos los Ferrocarriles Nacionales de México, Petróleos Mexicanos y otras empresas privadas que pasaron a ser administradas por el Estado, expidiéndose la reglamentación correspondiente.

Se llama, también, nacionalización entregar en su totalidad el régimen de los bienes privados a un nuevo régimen de derecho público, que establece el dominio total y definitivo del Estado sobre ellos. Tal es el caso de la nacionalización de la tierra, la del subsuelo y de otros tipos de nacionalización. La Constitución de 1917, siguiendo la tradición jurídica mexicana, nacionalizó en el artículo 27 constitucional el régimen general de la propiedad territorial.

En la medida que el interés público se manifiesta con gran intensidad, el Estado tiene la obligación de asumir esa responsabilidad eliminando a los particulares, que inspirados en un interés particular no toman en cuenta el interés público. De este modo, en algunos países se ha llevado a cabo la nacionalización del crédito, de los transportes y de otras actividades comerciales e industriales reclamadas por el interés general.

Los principios que definen la teoría de la nacionalización son -- los siguientes:

1.- No existen diferencias importantes entre la expropiación y la nacionalización; sin embargo, debe distinguirse una y otra institución como figuras jurídicas diferentes. El artículo 27 constitucional distingue entre una y otra forma, aunque en su régimen jurídico tienen muchos puntos de contacto. La traslación de la propiedad en los casos de nacionalización es obra directa de la ley, pero es más amplia en la expropiación y de carácter general, en tanto que en la nacionalización -- obedece a reglas especiales.

2.- En las empresas nacionalizadas el Estado sustituye a las empresas privadas en la administración y régimen de las mismas. Debe distinguirse, sin embargo, cuando el Estado sustituye totalmente a la empresa privada, como en el caso de Petróleos Mexicanos, creando un organismo descentralizado, a todos aquellos casos en que el Estado tiene la mayoría de una empresa, por diversas razones de índole mercantil sin que pretenda alterar su régimen de derecho privado, como en las empresas de participación estatal. Desde luego, el régimen de las sociedades anónimas no corresponde exactamente con el régimen de las nacionalizaciones.

3.- Por lo que se refiere a la indemnización, se apoya en el principio de la igualdad de los individuos frente a las cargas públicas. Sin embargo, se acepta un régimen diverso y radical para aquellas instituciones que deben nacionalizarse, por realizar actividades antinacionales o de provechos ilícitos.

d).- Desconcentración. <sup>12</sup>

Someramente visto el servicio público, el permiso, la concesión y la nacionalización, pasaremos a ver lo que es la desconcentración, pues es en esta concepción dentro de la cual se encuentra encuadrada la Unión de Ferries de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal.

La desconcentración es una técnica de organización que consiste en reconocer importante poder de decisión a los agentes del poder central, colocados a la cabeza de las diversas circunscripciones administrativas o de los diversos servicios. La desconcentración administrativa viene a ser la preparación de un organismo en tránsito hacia la descentralización.

La distinción entre la descentralización y la desconcentración se hace en estos términos: la desconcentración se sitúa en el cuadro de la centralización, ella es extraña a la descentralización, consiste en aumentar las facultades de las autoridades centralizadas y de este modo se desconcentran en provecho de sus instituciones desconcentradas.

Juan Luis de la Vallina Velarde, afirma el maestro Serra Rojas, -

dice: "...podemos entender por desconcentración aquel principio jurídico de organización administrativa, en virtud del cual se confiere con carácter exclusivo una determinada competencia a uno de los órganos en cuadrado dentro de la jerarquía administrativa, pero sin ocupar la cúspide de la misma. Del anterior concepto puede deducirse que para la existencia del principio de desconcentración dentro de la administración pública, será necesaria la concurrencia de los siguientes elementos o presupuestos: 1.- La atribución de una competencia en forma exclusiva; 2.- A un órgano que no ocupe la cúspide de la jerarquía, pero que esté encuadrado dentro de la misma; 3.- Un ámbito territorial dentro del cual el órgano ejerza la competencia que le es atribuida." -- (26)

e).- Descentralización.

Hemos hecho mención a la desconcentración sólo para dejar claro que ésta viene a ser la preparación para la DESCENTRALIZACIÓN, pues nuestro objetivo es demostrar que existen bases lógicas y jurídicas para la nacionalización del servicio de autotransportes, pero para ello debe existir un plan y ya nacionalizados crear un ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO que lo explotara.

Ahora bien, ¿qué clase de descentralización cubría para el efecto?

Dentro de la Doctrina Mexicana de Derecho Administrativo es sabido que existen tres clases, por llamarlas así, de descentralización; - que son las que el maestro Gabino Praga nos señala: "...la descentralización ha adaptado tres modalidades diferentes, que son:

- a).- Descentralización por Región;
- b).- Descentralización por Servicio, y
- c).- Descentralización por Colaboración." (27)

De estos tipos de descentralización el que creemos aplicable al caso es el segundo, o sea, la descentralización por servicio y para dejar basudo nuestra opinión.

La descentralización por servicio es una forma de organización administrativa, mediante la cual el Poder Legislativo crea el régimen-

jurídico de una persona de derecho público, con una competencia limitada y especializada para atender determinadas actividades de interés general por medio de procedimientos técnicos. Esta relación no destruye la unidad del Estado y los vínculos necesarios de control del poder central y le permite al organismo descentralizado un manejo autónomo, responsable y técnico.

La creación de instituciones descentralizadas puede también corresponder al Poder Ejecutivo en la esfera administrativa, para ello se requiere estar investido de facultades expresas en la Constitución o en la ley. Desde luego, sería inconstitucional una delegación de facultades de carácter general y permanente para crear instituciones descentralizadas cuando se estimara conveniente.

Fuera de las situaciones señaladas no deben crearse organismos descentralizados mediante decretos, acuerdos, ordenes u otros actos administrativos análogos. Estas instituciones detentan facultades del poder público y su investidura es excepcional. Es indebido crear fuera de las situaciones legales expresas instituciones como la Universidad, el Seguro Social, Petróleos Mexicanos u otros semejantes en importancia.

Las formas de descentralización obedecen a razones de orden técnico y financiero y no a factores políticos como en la descentralización territorial o por región.

La descentralización técnica o por servicio que se desarrolló inicialmente en nuestro país se inspiró en la organización de los establecimientos públicos franceses.

Los elementos de una institución descentralizada por servicio deben ser definidos con precisión por la ley que organiza el servicio.

El maestro Serra Rojas nos dice que: "El Estatuto legal del servicio público descentralizado debe comprender los conceptos siguientes:

1.- Por medio de una ley que expide el Poder Legislativo se crea una persona jurídica de derecho público a la que se encomiendan fines de interés general.

2.- La noción de personalidad jurídica es indispensable para individualizar y fijar la competencia limitada del órgano, pero no es exclusiva del régimen descentralizado, porque existen formas centralizadas a



las que se les provee de personalidad jurídica para el ejercicio de sus funciones. Se les llama administraciones personalizadas.

3.- La ley debe regular la estructura y funcionamiento de la entidad descentralizada, precisando sus fines, denominación, patrimonio, órganos, relaciones con su personal, relaciones con los usuarios del servicio y demás actividades propias de su organización.

4.- El régimen puede ser, en unos casos exclusivamente de derecho público y en otros mixto, es decir, se acepta la aplicación del derecho privado en ciertos aspectos de sus relaciones, principalmente mercantiles, cuando se trata de una empresa que realiza actividades comerciales. Aún su forma de organización puede adoptar el régimen de una sociedad mercantil, principalmente la sociedad anónima, pero su régimen general es de derecho público.

5.- El Estado debe señalar cuales son las relaciones o vinculaciones entre la industria y el Poder Central, porque con ellas se precisan su verdadera naturaleza de órgano descentralizado.

Para alcanzar esta categoría de organismo descentralizado se deben satisfacer algunas otras condiciones:

a.- Señalar con precisión los fines y facultades que le corresponden de acuerdo con el orden jurídico imperante.

b.- Seleccionar cuidadosamente el servicio público de orden técnico o actividad administrativa que se le encomienda.

c.- Precisar las condiciones del personal técnico especializado que tendrá a su cargo la dirección y manejo del servicio.

d.- Romper los vínculos de jerarquía, dependencia o relación directa con el Poder Central, el cual respeta su autonomía técnica para alcanzar los fines que la ley se propone, con las limitadas intervenciones oficiales necesarias para mantener la unidad de la política financiera del Estado.

e.- Las facultades de control y vigilancia que se reserva el Poder central, necesarias para la revisión de los actos de esos organismos.

f.- La aplicación de la ley de responsabilidades.

6.- No son aplicables los principios de derecho privado a las ins



tuciones descentralizadas, pues se crea un estricto régimen de derecho público al afectar el Estado sus bienes a propósitos de interés general.

7.- Las relaciones de un organismo descentralizado con el público pueden en determinadas ocasiones regirse por el derecho privado. Es a la ley a la que corresponde fijar estas situaciones como en la Ley del Petróleo o en la Ley Minera vigentes.

8.- Al liquidarse esas instituciones, los bienes, que no han perdido su carácter de bienes del Estado, vuelven al patrimonio general como bienes de dominio privado de la Federación.

9.- En la realidad de las instituciones descentralizadas vigentes hay notables diferencias, aquellas que exige la propia naturaleza del servicio atendido." (28)

Los inconvenientes más graves de la descentralización por servicio se concentran en sus aspectos económicos:

a).- Rompe la unidad de la idea de personalidad, patrimonio y presupuesto.

b).- Destruye la sinceridad y la claridad del presupuesto.

c).- Estimula los despilfarros con la intromisión de criterios políticos.

d).- El delicado control de su presupuesto, tanto por el Gobierno Federal, como por el Poder Legislativo.

e).- El régimen descentralizado es propio para aquellos países que tienen una buena organización en materia financiera.

f).- La multiplicación de los organismos descentralizados destruye la unidad del Estado.

g).- Los países que no tienen desarrollo cultural adecuado viven de la ficción del descentralismo, es decir, se crean instituciones descentralizadas, para cubrir una fuerte centralización administrativa.

h).- El abuso del descentralismo conduce a la Administración Pública por caminos de desorden e inmoralidad.

Las ventajas que se señalan a la descentralización por servicio-

son las siguientes:

a).- Desde luego responde a un ideal técnico y científico. La necesidad de manejar determinados asuntos con la experiencia de los conocimientos técnicos modernos.

b).- La organización burocrática centralizada no está lo suficientemente preparada para los nuevos derroteros de la Administración Pública.

c).- Mantener un régimen burocrático insuficiente es retardar o retrasar el adelanto de una Nación.

d).- Un presupuesto especial debidamente revisado y vigilado por el poder central permite una adecuada inversión de sus elementos económicos.

e).- Un organismo descentralizado permite el manejo de un sistema de crédito apropiado a su organización.

f).- Se mantiene la confianza del público.

g).- El Derecho Administrativo tiene sus propios principios, por lo que no se tienen que repetir las doctrinas civilistas propias para el manejo de intereses particulares e impropia para las instituciones en las que está vivamente interesada la sociedad.

h).- Comercializar e industrializar ciertas actividades del poder público es propio de los tiempos actuales. El Estado procura aprovechar la experiencia de la iniciativa privada sin una excesiva intervención. Vivimos una época de transición que debe ser manejada con una política de acuerdo con las circunstancias del momento; los estadistas deben medir el alcance de la política económica del Estado, pensando siempre que no tienen derecho a comprometer el porvenir de un pueblo.

La materia de la descentralización administrativa se ha venido desarrollando en nuestro país en una forma irregular y sin la unidad de sistema doctrinal o legislativo. Esta multiplicidad de instituciones que responden a muy variados propósitos y de legislaciones de origen muy diverso forman el cuadro de la organización administrativa.

La legislación mexicana emplea diversas denominaciones para las instituciones administrativas descentralizadas; esto se debe al origen

de esas formas de organización, que corresponden a diversas legislaciones extranjeras. En la primera mitad de este siglo fue el auge de las instituciones descentralizadas, el legislador mexicano se inspiró en -- fuentes diversas para crear las instituciones descentralizadas por servicio. Se ha dicho que las instituciones descentralizadas por servicio no tuvieron originalmente ningún apoyo en la Constitución de 1917.

El Constituyente creó los Departamentos Administrativos o de Estado como organismos a quienes se encargaba de una misión técnica; estas instituciones, en términos generales, no han tenido éxito porque no ha predominado el aspecto técnico del servicio y, además, porque se convirtieron en organismos principalmente políticos, salvo aquellos que se -- erigieron en Secretarías de Estado o se robustecieron como Departamentos de Estado.

El maestro Gabino Fraga nos dice al respecto: "El problema se implica grandemente si se considera que, salvo casos excepcionales, los organismos descentralizados por la legislación mexicana carecen de autonomía orgánica, conservan una dependencia estrecha con el Jefe del Ejecutivo, tanto porque éste se encuentra representado en ellos por mayoría de los miembros de los consejos de administración, y porque el Director o Gerente es nombrado por dicho Ejecutivo, como porque su régimen les está impuesto por los órganos centrales del Estado." (29)

Se ha pretendido deducir un apoyo legal para los organismos descentralizados, en el artículo 73, fracción XXX de la Constitución se dice:

"El Congreso tiene facultad:

XXX.- Para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las otras concedidas por esta Constitución a los poderes de la Unión."

Las instituciones administrativas descentralizadas, se indica, -- tienen por objeto organizar y desarrollar esas facultades constitucionales, por lo que se considera que su fundamento radica en una facultad -- explícita. El argumento se considera demasiado elaborado.

El artículo 123 fracción XXXI de la Constitución hace referencia a las instituciones descentralizadas:

"...Y EMPRESAS QUE SEAN ADMINISTRADAS EN FORMA DIRECTA O DESCEN--

TRALIZADA POR EL GOBIERNO FEDERAL..."

El artículo 20. de la Ley para el Control de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal reconoce dos medios para la creación de organismos descentralizados:

- 1.- Mediante leyes expedidas por el Congreso de la Unión, y
- 2.- Por el Ejecutivo Federal en ejercicio de facultades administrativas.

Con fundamento en el segundo de estos medios y en el artículo 25 fracción II del Código Civil el Ejecutivo Federal ha creado diversos organismos descentralizados, el último de ellos es el organismo descentralizado denominado "Sistema de Transporte Colectivo". Comentamos -- que sólo una ley puede crear un organismo descentralizado. Debe prevalecer el principio de la supremacía de la ley, por consiguiente, no es materia de un reglamento la creación de esos organismos; por otra parte, el Ejecutivo no tiene facultades administrativas para crearlos y, por último, el propio artículo 25 fracción II del Código Civil reconoce el mismo criterio al afirmar: "Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley".

#### 4. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE NUESTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

Tratados los medios de transporte de nuestra ciudad, pasaremos a señalar las ventajas e inconvenientes de cada uno.

##### Ventajas de los autotransportes:

1.- No requieren de instalaciones adicionales, como los tranvías y los "trolebuses", debido a que generan su propia energía motriz; esto les permite disponer de una amplia movilidad de operación y fácil adaptación a cualquier vía de comunicación, ya que, pueden circular por calles que aún no se encuentran asfaltadas.

2.- Pueden librar fácilmente los obstáculos o cambiar de ruta -- por reparación de calles, accidentes de tránsito, congestionamiento de la circulación, etcétera.

3.- Proporcionan, en muchos casos, servicio a otras localidades - en los momentos en que se consideran necesarios, por lo que es posible establecer circuitos y sistemas para complementar las rutas ordinarias - en las horas de mayor demanda del servicio. Esto resulta difícil en -- tranvías y "trolebuses", en primer lugar, por las instalaciones que no son realizadas hasta no tener seguridad sobre el volumen de pasaje.

4.- Los camiones tienen la ventaja, con respecto a los tranvías, - de alcanzar mayores distancias en menor tiempo.

**Desventajas:**

1.- El principal problema que presentan es que constituyen un verdadero atentado a la salud pública por el nocivo monóxido de carbono -- que despiden.

2.- Transportan, en relación a los tranvías, a un menor número de pasajeros por unidad; esto es, si un autobús transporta 60 personas, el tranvía transporta 80 con igual o mayor comodidad.

3.- Tienen una tarifa mayor que la de los transportes eléctricos.

4.- La presencia del personal es francamente deplorable.

5.- Una característica que presentamos anteriormente como ventaja la veremos ahora en su lado opuesto, la velocidad. En virtud de la facilidad de desarrollar mayor velocidad los choferes abusan de ella, provocando así los múltiples y sangrientos accidentes de tránsito, a estos contribuye, también, el equipo obsoleto de algunas líneas que no ofrece ninguna seguridad al pasaje.

Los transportes eléctricos están representados por los tranvías - PCC y el "trolebus".

Entre las principales características de ellos tenemos las siguientes:

1.- El tranvía tiene mayor capacidad de transportación, siendo -- igualada sólo por el "trolebus", haciendo que el pasaje sea transportado con bastante comodidad.

2.- La estructura metálica y el peso del tranvía determinan una estabilidad superior a la de los camiones; lo que representa no sólo un



por seguridad para los pasajeros en caso de accidentes, sino también -- una reducción en las vibraciones producidas por los rieles cuando se encuentra en movimiento este vehículo.

3.- Los tranvías y "trolebuses" no producen gases molestos como los camiones, lo que significa que el pasajero viaja sin aspirar los gases que despiden los mencionados camiones.

Entre las desventajas más notorias de los tranvías tenemos:

1.- Los movimientos y la maniobrabilidad del tranvía resulta limitada, principalmente, por la falta de energía motriz propia, siendo indispensable para su operación los rieles y cables para el suministro de energía eléctrica.

2.- De acuerdo con lo expresado en el punto anterior, el tranvía desarrolla una velocidad menor que la del camión, acentuándose esta lentitud en curvas y pendientes.

3.- Consideramos como gran desventaja para el pasaje la interrupción que puede experimentar el servicio en cualquier momento, por las siguientes causas:

- a).- Desperfectos en la línea que suministra la energía eléctrica.
- b).- Rotura de vías.
- c).- Daños en el motor.
- d).- Colisión con cualquier otro vehículo.
- e).- Obstáculos de cualquier tipo, como por ejemplo: reparación de las calles, manifestaciones, desfiles, etcétera.

El "trolebus" o "electro-camión" participa de las mismas características que las del tranvía, sobre todo por lo que hace a su gran capacidad de transportación, comodidad, seguridad y eliminación de gases. -- En embargo, debemos agregar que es indispensable la instalación de postes y líneas eléctricas de abastecimiento para su operación, así como, subestaciones y subestaciones para elevar el voltaje de la energía eléctrica, tiene las siguientes ventajas:

1.- Dispone de mayor amplitud en su movimiento en comparación a los tranvías, tanto en curvas como en rectas. Cuando existe un obstáculo

culo u otro vehículo que le impide continuar su ruta puede fácilmente - librarlo; circulando puede rebasar cualquier otro vehículo tal como lo hace el camión, pero siempre y cuando no se trate de otro "trolebus".-- Cuando se obstruye la ruta por descompostura de otro vehículo de su tipo puede continuar pues no se encuentra sujeto a rieles como el tranvía.

2.- Desarrolla mayor velocidad que el tranvía, tanto al iniciar - su marcha como en rectas y curvas.

3.- Permite establecer circuitos y ramales enlazados entre si; es to significa mayor comodidad para el pasaje porque aprovechan las instalaciones de una ruta para dar origen a otra.

La falta de energía motriz propia representa su principal desven- taja porque le impide llevar a cabo movimientos autónomos, esta circun- stancia determina que la interrupción en el suministro de energía, aun - cuando breve, sea motivo de suspensión del servicio, dando origen a des- composturas en los horarios de las rutas, al molesto congestionamiento- del tránsito y a serios trastornos entre los pasajeros.

De acuerdo con lo anterior, nos damos cuenta que la importancia - del transporte urbano de pasajeros es cada vez más objetiva y su influ- encia, como factor del desarrolla económico de la ciudad, depende en -- gran parte de su organización, equipo y en general de la eficiencia del servicio; lo que implica una necesaria intervención del Estado, rees--- tructurando rutas y líneas de acuerdo con las necesidades que la propia planeación urbana reclama, permitiendo el crecimiento coordinado y orga- nizado de los grandes sectores demográficos de la capital.

**CUARTA PARTE**  
**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO**

### "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO"

Después de haber analizado los medios de transporte urbano de pasajeros con que contamos, no podemos dejar de hablar de un novísimo servicio con que contará en breve nuestra ciudad, se trata del "Sistema de Transporte Colectivo", comúnmente conocido como Metro. Es por ello que trataremos de dar una visión de la estructura de este organismo público descentralizado y de cómo prestará el servicio; carecemos de datos estadísticos que podrían ayudar a una mejor comprensión del problema que trata de solucionar, ya que se trata de un organismo de muy reciente creación y los trabajos aún no están terminados.

El incremento demográfico en las grandes ciudades agrava y multiplica sus problemas colectivos; nuestra capital, clasificada entre las diez ciudades más populosas del mundo, no podía sustraerse a los efectos de este fenómeno universal. En los últimos 20 años ha visto triplicada su población, registrando en los últimos censos un incremento demográfico del 6% anual; contaba en 1967 con 6,330,000 habitantes y de seguir creciendo a ese ritmo, para 1970, su población se elevará a 7,500,000 habitantes. A esta cifra tendría que sumarse la de la población económicamente activa que no radicando en el Distrito Federal, sino en zonas adyacentes como ciudad Satélite y colonias del Vaso de Texcoco, - si trabaja en el Distrito Federal y utiliza muchos de sus servicios; población adicional que estimada a 1970 será de 2 millones de habitantes; por lo que la población en el Distrito Federal y sus vecindades será de 9,500,000 habitantes, por esta razón los servicios públicos se encuentran congestionados. Para solucionar este problema está en vías de construcción el ferrocarril eléctrico subterráneo. El capitalino no necesita que le digan que la congestión del tránsito es hoy en día un serio problema, pues a diario algo lo obliga a acordarse de él, como pasajero de tranvía o de camión se acostumbra muy a su pesar a interminables dilaciones.

Las causas principales del congestionamiento son: la multiplicación de los vehículos de motor y la concentración de la población en las grandes ciudades que son muy difíciles de prevenir o evitar por parte del Gobierno. Es imposible detener la marcha frenética del proceso-

de fabricación de vehículos, nos guste o no, y la ciudad seguirá creciendo con sus negativas consecuencias, pero consideremos que no es un problema particular, sino mundial que nace a la par con la vida moderna.

Por estas razones la construcción del Metro se ha decidido en un momento crucial de la vida de nuestra ciudad, en el momento en que la saturación y congestión amenazan con producir un colapso inesperado de sus funciones o un estrangulamiento lamentable de su progreso. La medida tendrá una gran repercusión económica y social y para asegurar el buen funcionamiento de la vida social y económica de la ciudad es indispensable que se satisfagan en forma debida las necesidades de transportación de la población. La presión demográfica ha desatado en nuestro tiempo una revolución en materia de construcción de vehículos que determina por afirmar el predominio de medios colectivos como el Metro sobre los medios comunes de transportación.

Es manifiesta la importancia actual de los transportes subterráneos, hoy en día son 34 las ciudades que cuentan con él, 9 en proceso de construcción y 21 en etapa de planeación, estudio y proyecto. Se considera que el Metro ya es útil para una ciudad de un millón de habitantes, necesario para la que ha llegado a dos e imprescindible para la que la sobrepasa. Si consideramos la alta población de nuestra capital y el número de ciudades en el mundo que cuentan con este servicio, tendremos que reconocer que hemos llegado con retraso a la construcción de esta obra, ya que Londres la inició hace 104 años y Buenos Aires 52, pero es cierto que con ella nuestra ciudad se actualiza, poniéndose a la altura de otras grandes urbes.

Por decisión presidencial la obra se inició el 19 de junio de 1967 y marcha dentro del programa y tiempo previstos. Cabe aclarar que no resultó fácil para nuestro Gobierno tomar la decisión de acometerla, ya que hubieron de vencerse previamente multitud de prejuicios, obstáculos y dificultades de carácter técnico y financiero.

El subsuelo de nuestra ciudad, considerado entre los más malos del mundo, integrado por un 80% líquido y un 20% sólido, parecía oponerse terminantemente a la construcción de una estructura subterránea-



e impermeable como la requiere el Metro. Largos e interesantes estudios, en los que participaron los técnicos de la ingeniería mexicana, - culminaron satisfactoriamente con la decisión de que si era factible - técnicamente realizar la obra. Con ello quedaba superado el principal de los obstáculos, el que por muchos años impidió que se pensara siquiera en un sistema semejante.

Pero había otro obstáculo de gran consideración; el valor de la obra era tan alto que rebasaba los límites de la hacienda pública de la ciudad. Todas las ciudades que tienen Metro para construirlo han recurrido a financiamientos locales o externos, que se obtienen por la obvia justificación económica del proyecto en función de la inversión requerida, de su naturaleza recuperable y del alto volumen de población a la que sirve.

En efecto, un estudio comparativo de costos entre el valor de un viaducto de 6 carriles, con las indemnizaciones a propietarios que afecta, no difiere demasiado del valor del túnel del Metro. En cambio, la capacidad máxima de transporte en una línea del Metro es 12 veces más alta que la del viaducto. Según aforos practicados revelan que en tanto aquéllos pueden transportar 10,200 pasajeros por hora, el Metro, en igual tiempo, transportará 120,000; la razón es clara, las vías rápidas son solución no para el transporte de pasajeros, sino para el desplazamiento de vehículos (no se considera el servicio de carga) y estos generalmente son medios individuales de transportación que por medio de estadísticas revelan que solo sirven a 1.7% personas por unidad.

Estudios técnicos de factibilidad económico-financiera, también, - tuvieron culminación satisfactoria. La ciudad absorbería el costo de la obra civil, considerada en el caso como infraestructura, para que el valor de la tarifa, que debería estar al alcance del pueblo, se destinara sólo a cubrir la amortización de equipo y gastos de operación.

Se determinó el monto de la inversión en equipo y sistema de vía; se estudiaron los plazos de amortización en función de varias tarifas - probables y de varios índices de ocupación también probables, atendiendo a la demanda de transporte durante el día y se concluyó que en un - plazo de 20 años podría recuperarse la inversión más los intereses, con

la aplicación de una tarifa no mayor de \$1.00 por viaje. Esa tarifa se consideró dentro de la capacidad económica de las mayorías que habitan en la ciudad, por las circunstancias actuales, en que, por la deficiencia de los medios de transportación, son muchos los que se ven obligados a utilizar hasta dos o tres transportes diversos en cada uno de sus recorridos.

Como de todas suertes el valor de la obra era muy elevado en relación con las posibilidades de la hacienda de la ciudad, se gestionó con éxito un crédito internacional que unido a la aportación complementaria del Distrito Federal permitía acometerla. El magnífico crédito internacional de México permitió obtener un financiamiento del Gobierno y la Banca Pública y Privada Franceses, que se concertó inicialmente en 650 millones de francos y que recientemente se amplió en 300 millones más. Este crédito se concertó con un tipo de interés del 7% a la Banca y el 4% al Gobierno Francés, con un plazo de 15 años con 3 de gracia y 12 de amortización. En este caso el crédito otorgado no fue de los que en el ambiente de las finanzas se llama "Crédito Atado", pues quedó claro en los contratos la facultad de nuestro Gobierno de pedir cotizaciones para la compra de material y equipo dentro y fuera de Francia, con este motivo se convocaron 12 concursos nacionales y 40 internacionales.

Resueltos los dos problemas esenciales, o sea, el de la factibilidad técnico-constructiva, por una parte y el de la factibilidad económica-financiera, por la otra; el Presidente de la República tomó decisión de realizar la obra. Así por Decreto publicado en el Diario Oficial el 19 de abril de 1967 se dispuso la creación de un organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo para que se hiciera cargo de la construcción, operación y explotación del sistema.

Para cumplir sus objetivos, este organismo celebró contrato con la empresa mexicana Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano, S.A., dedicada al estudio y a la investigación teórica y aplicada de problemas de tránsito, y con dos empresas francesas, las más calificadas del ramo, Societé General de Traction et D'Exploitation, sección de ingeniería de la empresa privada que por 50 años explotara en concesión, el Metropolitano de París y Sofretransports-Urbains, empresa oficial --

descentralizada que actualmente lo explota y les encomendó de manera solidaria y mancomunada la elaboración del proyecto y la asesoría técnica. La responsabilidad de la ejecución fue encomendada a un consorcio de 10 empresas, todas ellas mexicanas.

Los trabajos se iniciaron el 19 de junio de 1967, después de haberse planeado 3 líneas básicas iniciales con longitud operativa de 22-kilómetros, totalmente subterráneos, en los que se proyectaron 48 estaciones de las cuales 45 serán simples y 3 de correspondencia destinadas a servir zonas muy pobladas y urgidias de transporte en nuestra ciudad.

El costo total aproximado de las obras que integrarán la red inicial del sistema con 3 líneas básicas llegará a los \$4,500 millones que comprende el valor de la obra civil, instalaciones fijas y rodantes, — así como, el costo de los trabajos de desviaciones y relocalización de las instalaciones de otras empresas o de dependencias oficiales con las que se interfirió; se incluye también el valor de pasos a desnivel y — otras obras de superficie que hubieron de llevarse a cabo como el puente elevado para unir el Boulevard Aeropuerto, etc.; además, el valor de diversos terrenos que se tuvieron que adquirir para talleres generales, accesos de pasajeros en estaciones y puestos de rectificación de corriente eléctrica.

El trazo de las 3 líneas iniciales no fue fijada a capricho; cada línea y el conjunto de la red fueron objeto de minuciosas comprobaciones. Datos oficiales sobre el transporte urbano, densidades de población en reposo, censos de pasajeros, flujos de lugares de origen a los de destino y otros muchos datos más fueron los que dictaron la conveniencia del trazo de las líneas. Para ubicar las estaciones y sus terminales se tomaron en cuenta los medios de acceso a la ciudad, los enlaces ferroviarios, las rutas de transportes urbanos.

En esta etapa se han ensayado con éxito novedosos procedimientos constructivos, 4.5 kilómetros a lo largo de la avenida Zaragoza se ha construido con el llamado procedimiento de cajón convencional, hecho en excavación a cielo abierto y abatiendo los mantos freáticos con ayuda de la electrosmosis. En los otros 12, hechos hasta hoy, se ha utilizado el procedimiento constructivo "Milán", de muros excavados y colosa-

dos en su sitio, estabilizando sus taludes con lodos de bentonita. Este último procedimiento, que será aplicado en las líneas restantes, es utilizado por primera vez en México y ha rendido tan eficientes resultados, que se estima está llamado a revolucionar la industria de la construcción en el Distrito Federal.

Los tramos del túnel miden 7 metros de ancho por 4.90 de alto y tienen capacidad para alojar vías por donde transiten trenes de 6 ó 9-carros, en sentidos opuestos. Como los carros miden 2.50 metros de ancho, queda un espacio de separación central de 60 cms. y 2 espacios laterales de 70 cms. cada uno. En los tramos de las estaciones la anchura del túnel se amplía de 7 a 15 metros, para dar margen a 2 andenes laterales de 4 metros de ancho por 150 de largo. Dichas estaciones tendrán capacidad para recibir convoyes de 9 carros que podrán transportar hasta 1,530 pasajeros.

Como las estaciones constituyen en cierta forma lo que podría considerarse la fachada del Metro, califican totalmente la obra. De allí que se esté poniendo especial empeño en sus diseños arquitectónicos y estructurales y particularmente en sus acabados para que sean sobrios, amplios y con suficiente ventilación e iluminación. No se quiere que sean tan ostentosas como las de Moscú, pero tampoco tan deprimentes como las de Chicago. Estarán dotadas en sus niveles inferiores de escaleras mecánicas.

En la línea 1 en sus 12.5 km. inicialmente concebidos para enlazar el bosque de Chapultepec con la zona del Aeropuerto (acaba de aprobarse una nueva ampliación de 2 km., para llevar la terminal de esta línea de Chapultepec, a la plaza de Cartagena, en el sector de Tacubaya), se encuentra casi totalmente terminada; sólo faltan los recubrimientos en las estaciones y parte de las instalaciones electromecánicas. Las líneas 2 y 3, Tacuba-Tlaxcoaque y Monumento a la Raza-Parque Delta, se iniciaron el 19 de junio de 1968 y registran un avance de 4.5 km. de túneles y estaciones.

Debe señalarse que se hicieron profundos análisis sobre las causas y efectos del hundimiento de la ciudad y sobre su probable influencia en las estructuras del Metro, adoptándose para su aplicación en toda -

la obra, el principio de la cimentación compensada, que consiste en lograr que el peso de la estructura por construir sea equivalente al de volumen de tierra excavado. Si el peso de la estructura es mayor se corre el riesgo de que se hunda; si es menor, el de que emerge. En cambio, cuando el peso es compensado permite que la estructura tome las deformaciones del suelo y se hunda juntamente con él. Este procedimiento es empleado con mucha frecuencia en la ciudad, existiendo numerosas construcciones así realizadas, como el edificio de la Lotería Nacional, el conjunto América, los condominios de Reforma y Guadalupe, los pasos a desnivel y muchas otras más.

En cuanto a la profundidad del cajón se consideran 3 alternativas:  
1a.- La del cajón rectangular desplantado a profundidad mínima, de sección similar a la de los pasos a desnivel existentes.

2a.- La del túnel semi-profundo, desplantado a 15 metros de profundidad, y

3a.- La del túnel profundo apoyado en la capa dura.

Se decidió por la primera que al mismo tiempo que es la menos onerosa, está llamada a tener el mejor comportamiento al hundirse paralelamente con la ciudad, sin afectar notablemente la operación del sistema, ni requerir elevados gastos de conservación. Las dos restantes fueron desechadas, por estimar que el túnel semi-profundo sufriría asentamientos retardados en comparación con el hundimiento general de la superficie. Ello se traduciría en una tendencia de las estructuras de acceso a emerger, tendencia todavía mayor en el caso del túnel profundo apoyado en la capa dura, pues si bien es cierto que el conducto circular no llegaría jamás a salir a la superficie, si lo harían las estructuras de acceso a los andenes, que se comportarían como edificios sobre pilotes apoyados en capas resistentes que emergen del terreno al descender éste. Este fenómeno se ha registrado ya en muchas estructuras de la ciudad, como la de la Columna de la Independencia, el Monumento a la Revolución y el edificio Guardiola, entre otras. Es evidente que un fenómeno de tal naturaleza obligaría a constantes y costosas modificaciones que permitieran mantener el nivel de los accesos igual al del terreno. Por estas razones, a las que habrá que añadir la de menores costos y menores-



tiempos de ejecución, se eligió la alternativa de estructura rectangular desplantada a mínima profundidad.

Por razones técnico-financieras, la construcción del equipo rodante se encomendó a proveedores franceses, titulares de la patente mundial del tren sobre neumáticos, que es el más eficiente, silencioso y confortable del mundo, actualmente en operación sólo en el Metro de Montreal y en 3 de las 16 líneas del Metro de París.

Se proyectó un diseño especial, distinto a todos los demás, que permitirá identificar las unidades, con carácter, como el Carro México. Cada unidad mide 2.50 metros de ancho por 16.50 de largo, con capacidad para transportar hasta 170 pasajeros, 38 sentados y los restantes parados, a velocidades hasta de 80 km. por hora. Las dos terceras partes de los carros serán tractores y la tercera parte remolques. Cada carro tractor estará provisto de 4 motores eléctricos de 150 caballos de fuerza, con sistema especial de frenado mixto, esto es: reostático, neumático y mecánico, el primero para altas velocidades, haciendo funcionar los motores como generadores hasta descender a 12 km. por hora; el segundo, por medio de zapatas de madera accionadas por compresores, para actuar a velocidades entre 12 y 0 km. por hora y el último, para fines de estacionamiento. Todos los carros irán provistos de ventilación forzada, con equipos de 2 velocidades capaces de renovar el aire interior a razón de 50 veces por hora. Sus ventanas serán de aluminio y sus 4 puertas deslizantes con dispositivo de mando electro-neumático, accionado a distancia por el Agente de Acompañamiento, de acero inoxidable.

Se fincó inicialmente un pedido por 300 unidades, ampliado recientemente en 237 más, que permitirán prestar un servicio óptimo, con frecuencias hasta de 90 segundos.

Se considera que la explotación del tren requerirá una operación diaria de cuando menos 20 hrs., considerándose el más conveniente aquel que iniciando a las 5 horas concluirá a las 1 hora del día siguiente.

El diseño de la cabina y del coche son de lo más moderno, es naranja, color que identifica ya algunos servicios oficiales como el de Aeronaves de México, S.A..

El Sistema estará dotado de los dispositivos más modernos de segu

riedad. La operación de los carros será regulada desde un puesto de comando centralizado con los más seguros y eficientes equipos de señalización de espaciamiento, de maniobra, parada automática y detección de sobre velocidad, que harán que sea poco menos que imposible que se registre un accidente en el interior de los túneles. Cada una de las líneas de la primera etapa del sistema estará representada en el puesto central de comando por un tablero óptico que permitirá conocer en todo momento la posición de cada uno de los trenes en circulación y desde allí podrán accionarse los controles para cortar y reponer la corriente de tracción, corregir deficiencias de operación, transmitir con equipos de radio telefonía directamente a los trenes, a las estaciones, puestos de señales y demás dependencias del sistema, toda clase de ordenes, llegando incluso a conocer desde el tablero las diferencias de presión que registren los neumáticos en su funcionamiento. Como equipo adicional se tendrá también, en cada una de las terminales, máquinas programadoras automáticas, alimentadas con cinta perforada, que contendrá en código, toda la información para el despacho de trenes durante la jornada.

Para el suministro de la corriente se instalarán dos cables transmisoros procedentes de dos subestaciones distintas, que a su vez tendrán diversa fuente de generación, de tal suerte que en caso de falla cualquiera de ellas pueda alimentar totalmente el sistema.

La corriente en tensión de 85,000 volts será transformada a 15,000 en una subestación receptora que a su vez la enviará a 32 subestaciones rectificadoras, que transformarán la corriente alterna de 15,000 volts a corriente directa de 750 volts, que será la que proveerá la corriente de tracción necesaria para el movimiento de los trenes.

Las subestaciones de rectificación, así como, las de alumbrado y fuerza para las estaciones, también serán construídas por partida doble para que en caso de que alguna falle, la otra tenga capacidad suficiente para proporcionar la corriente de tracción o la energía correspondiente.

Para garantía del buen funcionamiento del sistema se previeron y realizaron instalaciones complementarias, como talleres generales de revisión, de mantenimiento, de vía, pistas metálicas de rodamiento, ba---

rras-guía y procesamiento de durmientes. Las instalaciones de referencia se construyen en un terreno en el extremo oriente de la línea 1, -- con superficie de 267,000 metros cuadrados. El puesto central de comando se levanta en un terreno de 6,500 metros en las calles de Pugibet y Luis Moya, que perteneció a la Compañía del Buen Tono.

Con fines de capacitación y adiestramiento, se han enviado a Francia 49 ingenieros, técnicos y obreros especializados para encauzarlos -- en las distintas ramas de operación y mantenimiento del Sistema. Todos han retornado al país, sin que se hayan registrado deserciones y participen actualmente en las tareas de instalación electromecánica. Serán eficaces auxiliares para el entrenamiento del resto del personal que deba contratarse cuando se inicie la operación del sistema.

Pese a la complejidad de una obra como ésta, de alta ingeniería, -- que inicia la era del urbanismo subterráneo en México, los trabajos se realizan dentro de los programas y tiempos inicialmente previstos. Junto es reconocer que ello ha sido posible merced a la adecuada coordinación que se ha logrado establecer entre los técnicos de las compañías -- constructoras y los técnicos de las oficinas gubernamentales y empresas privadas y oficiales de servicio público, como Teléfonos de México, Compañía de Luz y Fuerza del Centro, Ferrocarriles Nacionales de México, -- Transportes Eléctricos y Petróleos Mexicanos, que han podido, sin afectar al vecindario, hacer la debida relocalización de los servicios.

Se estima teóricamente que esta primera etapa del proyecto del Metro, con sus 32 km. de líneas subterráneas, tendrá capacidad máxima para servir a un millón y medio de pasajeros al día. Si se considera, -- conservadoramente, que cada pasajero ahorrará en promedio mínimo de 30 minutos diarios en sus diferentes trayectos, tiempo que actualmente -- pierde por la deficiencia de los sistemas colectivos de circulación superficial, es de esperarse que se obtenga un ahorro de 750 hrs. hombre-al día, tiempo sumamente valioso que podrá ser empleado en muchas otras actividades positivas.

Asimismo, la construcción del Metro traerá como consecuencia la -- reestructuración del tránsito superficial. Con ello se logrará una mayor fluidez en la circulación de vehículos de superficie y un gran aho-

rro en horas hombre, en consumos de combustibles y en desgaste de unidades.

Era ya imperativo introducir un medio de locomoción tan práctico, tan rápido y tan preciso como se piensa lo será el Metro, que con puntualidad cronométrica hará sus recorridos sin los inesperados e incontables obstáculos a que está sujeto el tránsito de superficie. Mientras el Metro tendrá una velocidad comercial de 35 Km. por hora, los camiones, tranvías y "trolebuses" apenas si llegan a 11. Un operador de autobús transporta un máximo de 60 pasajeros, en cambio, el mismo operador del Metro transporta 1,500. Si la rapidez, la frecuencia y la comodidad son los atributos distintivos de un buen transporte, su concurrencia sólo podrá localizarse en el servicio del Metro. La comodidad y el confort se harán llegar no sólo a los equipos móviles, sino también a las instalaciones fijas. Además de elegantes, las estaciones serán funcionales, para que haya rapidez en las operaciones que en ellas tienen que realizarse y causen el mínimo de molestias al viajero. Sólo con rapidez, con seguridad y con confort se podrá competir con los demás medios de transporte superficial.

Sabemos que con él no se resolverá totalmente el problema, máxime y cuando se trata apenas de una primera y corta etapa. No podrá pensarse en la supresión del tránsito colectivo superficial, pero sí podrá reducirse gradualmente en un porcentaje tanto más alto, cuanto mayor y más eficaz sea la red del Metro.

La línea 1 entrará en operación en septiembre próximo y las dos restantes en noviembre de 1970. (30)

"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.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Con fundamento en los artículos 89 fracción I y 73 fracción VI - base primera de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexica-

nos, 50, 23 fracción I inciso 3o. y 24 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, 2a. de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y

CONSIDERANDO

I.- Que en el orden de las necesidades de la población del Distrito Federal que requieren pronta, adecuada y efectiva satisfacción, se encuentra entre las de primer rango la de organizar y establecer medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda.

II.- Que el Departamento del Distrito Federal ha llevado a cabo estudios de los que deduce la posibilidad y la conveniencia de establecer en la ciudad de México, para dar satisfacción a la necesidad ya expresada, un tren rápido movido por energía eléctrica, con recorridos subterráneos y superficiales, mediante el cual se efectúe el transporte colectivo de personas, aliviando así en gran parte los problemas originados por la saturación de tránsito en varias vías públicas.

III.- De acuerdo con los artículos 23 fracción I, 58 y 59 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, 1o. y 21 de la Ley de 31 de diciembre de 1943 que los reglamenta, 1a., 2a. y 4a. de la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, 1o., 5o. y 36 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal; el expresado Departamento tiene a su cargo el desenvolvimiento de este servicio público y está facultado para establecer nuevos sistemas de transporte, para encomendar su operación a un Organismo Público Descentralizado, para establecer las normas o bases conforme a las cuales debe efectuarse la prestación del servicio, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO:

Artículo 1o.- Se instituye un Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios que se denominara "Sistema de Transporte Colectivo" y cuyo objeto será la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y super-



ficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal principalmente en la ciudad de México.

Artículo 2o.- El patrimonio del Sistema de Transporte Colectivo se constituirá con los inmuebles, numerarios, muebles y demás bienes que le destine y entregue el Departamento del Distrito Federal, así como los que el propio organismo adquiera en el futuro.

Artículo 3o.- Sistema de Transporte Colectivo podrá utilizar las vías públicas y otros inmuebles cuyo uso le concede el Departamento del Distrito Federal, ya sea en la superficie o en el subsuelo para sus instalaciones, servicio y actividades acatando las disposiciones legales y reglamentarias a que está sujeto el régimen de dichos bienes.

Artículo 4o.- La Dirección y Administración de Servicio de Transporte Colectivo estará a cargo de un Consejo de Administración que se integrará con los siguientes consejeros propietarios:

a).- El Jefe del Departamento del Distrito Federal quien tendrá el carácter de Presidente del Consejo.

b).- El Secretario de Hacienda y Crédito Público.

c).- El Secretario del Patrimonio Nacional.

d).- El Secretario de Comunicaciones y Transportes.

e).- Tres representantes que designe el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Por cada consejero propietario deberá designarse un suplente.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal en caso de empate, tendrá voto de calidad.

Artículo 5o.- Los actos de las Juntas del Consejo se consignarán en un libro que autorice la Tesorería del Distrito Federal y llevarán la firma del Presidente del Consejo o de quien las presida y las del Secretario del mismo.

Artículo 6o.- El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

a).- La gestión de los negocios de la Institución a cuyo efecto podrá adquirir los bienes que sean necesarios para su objeto, enajenarlos y gravarlos; efectuar los actos, celebrar los contratos o convenios que fuesen necesarios, dada la naturaleza y objeto de la Institución; -

dirigir los negocios de la misma, decidiendo todo lo relativo a la adquisición, enajenación, administración de sus bienes.

b).- Representar legalmente a la institución para la cual tendrá todas las facultades de un apoderado general para pleitos y cobranzas, actos de administración y actos de dominio, en los términos del artículo 2534 del Código Civil, incluyendo no solamente las facultades generales sino también las especiales que requieren cláusula expresa conforme a la ley, sin limitación alguna, dentro de las cuales queden comprendidas enunciativas y no limitativamente todas las mencionadas en el artículo 2587 del mismo código, la de promover juicios de amparo y desistirse de ellos, formular denuncias y querrelas de carácter penal, otorgar y suscribir títulos de crédito, aceptar conciliaciones o someterse al arbitraje en conflictos laborales, y los demás que conforme a cualquier ley requieran poder o cláusula especial o expresa.

c).- Otorgar poderes generales o especiales a las personas con las facilidades que estime conveniente, incluyendo la de sustituir el mandato.

d).- Nombrar y remover al Secretario del Consejo.

e).- Nombrar y remover al Director General, y si lo estimare conveniente nombrar uno o más subdirectores, aceptar las renunciaciones que presenten estos y concederles licencia.

f).- Designar las personas que deban firmar en nombre de la Institución.

g).- Expedir y reformar los reglamentos interiores de la Institución.

h).- Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y otorgar títulos de crédito en los términos del Artículo 9o. de la Ley General de Título y Operaciones de Crédito.

i).- Designar y remover libremente a los funcionarios y empleados de la Institución.

j).- Aprobar los presupuestos de ingresos y egresos oyendo previamente la opinión del Departamento del Distrito Federal.

k).- Delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el -

Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerzan en los negocios o lugares que se designen. No serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento de Secretario, Director General y Sub-directores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito.

1).- En general, desempeñar todas las atribuciones que estén comprendidas en el objeto de la Institución y que no estén expresamente reservadas por la ley al Gobierno Federal o al Departamento del Distrito Federal.

Artículo 7o.- El Presidente del Consejo de Administración podrá - representar legalmente a la Institución y firmar documentos en su nombre, para lo cual tendrá por sí solo todas las facultades que se prevén en los incisos b) y c) del artículo 6o. para dicho Consejo.

Artículo 8o.- Para ser Director General o Sub-Director se requiere ser ciudadano mexicano en el pleno ejercicio de sus derechos; tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad, y no haber sido declarado en estado de quiebra o concurso, ni haber sido condenado por delitos comunes, o inhabilitado para el ejercicio del comercio.

Artículo 9o.- El Director General tendrá las siguientes facultades:

- a).- Será el encargado de ejecutar las resoluciones del Consejo.
- b).- Representará legalmente a la Institución con todos los poderes de un mandatario general para actos de administración y pleitos y cobranzas, con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la ley, en los términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil y aquellas que de alguna manera expresa le asigne el Consejo en el poder que le otorgue.
- c).- Administrará los negocios y bienes de la Institución, celebrando los convenios y contratos y ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la Institución.
- d).- Se encargará del establecimiento y organización de las oficinas de la Institución proponiendo al Consejo los nombramientos y remisiones de funcionarios y apoderados.
- e).- Podrá asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa

y deberá ser citado para ellas.

\* f).- Nombrar, remover, conceder licencias y toda clase de autorizaciones administrativas, al personal de la Institución en la forma y términos aprobados por el Consejo.

g).- Preparar y someter al Consejo los presupuestos de ingresos y egresos de la Institución y las modificaciones que se hagan a los mismos; y

h).- Las demás que el Consejo le señale.

Artículo 10o.- Las remuneraciones del Director General, Sub-Directores y demás personal de dirección, administración e inspección, serán fijadas en el presupuesto anual de la Institución.

Artículo 11o.- El personal de dirección-administración e inspección que tenga responsabilidad directa en el manejo de fondos o valores de Sistema de Transporte Colectivo deberá caucionar debidamente su manejo, mediante fianza otorgada por Institución de Fianzas legalmente autorizadas, por el monto que fije el Consejo de Administración.

Artículo 12o.- Bajo la responsabilidad del Director General se formularán el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos; se entregarán al Consejo de Administración y al Departamento del Distrito Federal dentro de los 30 días siguientes a la terminación de los períodos respectivos para su revisión y para la glosa de las cuentas; lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia concede a la Secretaría del Patrimonio Nacional la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos descentralizados y Empresas de Participación Estatal.

Artículo 13o.- A los rendimientos líquidos que se obtengan se les dará la siguiente aplicación:

a).- Se formarán reservas de previsión que no podrán exceder al 20% de los rendimientos líquidos.

b).- Se destinarán las cantidades necesarias para la ampliación del servicio.

#### TRANSITORIOS

1.- Publíquese este Decreto en el Diario Oficial de la Federación

2.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de la -

publicación ordenada en el artículo anterior.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de México Distrito Federal, a los diez y nueve días del mes de abril de mil novecientos sesenta y siete.-Gustavo Díaz Ordaz.-Rúbrica.-El Jefe del Departamento del Distrito Federal.-Alfonso Corona del Rosal.-Rúbrica.-El Secretario de Hacienda y Crédito Público.-Antonio Ortiz Mena.-Rúbrica.-El Secretario de Recursos no Renovables de la Secretaría del Patrimonio Nacional encargado del Despacho.-Manuel Franco López.-Rúbrica.-El Secretario de Comunicaciones y Transportes.-Antonio Padilla Segura.-Rúbrica."

(31)



### CONCLUSIONES

Hemos repetido innumerables veces, a todo lo largo de este trabajo, que consideramos pésimo el servicio de autobuses para la ciudad, ya que el alto grado de desarrollo que ésta ha logrado no le permite tener un servicio tan deficiente como es el que nos ocupa, por lo que hemos tratado de hacer sentir al lector la necesidad de modificar radicalmente la prestación de este tan importante servicio para hacer que se encuentre a la altura y cubra ampliamente las necesidades de la población y, también, para que sea cómodo, rápido y económico. Pensamos que estando en manos de un organismo capacitado técnicamente se podría lograr estos propósitos para beneficio del usuario, que no cuenta, por razones de tipo económico o de cualquiera otra, más que con este medio de transporte.

#### Por lo que sustentamos como tesis:

La nacionalización del servicio de autobuses y la creación de un organismo descentralizado de servicio público que lo explotara, haciendo desaparecer las llamadas líneas, agrupaciones que sólo persiguen su lucro y no la debida prestación de un servicio público tan importante - como lo es éste.

Este organismo podría trabajar en estrecha colaboración y no en franca pugna como hasta ahora con el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal y con el Metro, creando así una vasta red de comunicación, por lo que pensamos no quedaría ningún punto sin comunicar.

Asimismo, podría llevarse a cabo la creación del llamado "boleto de transfer", tan común en algunas ciudades europeas, con lo que el pasajero vería facilitado su traslado.

Consideramos necesario la revisión de la Legislación, en materia de autotransporte, en virtud de que la que se encuentra vigente parece estar inspirada en el liberalismo económico del siglo pasado, que fomenta y protege la individualidad de las líneas.

Entre las disposiciones legales que rigen el Servicio del Autotransporte Urbano de Pasajeros encontramos: la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el

Distrito Federal, el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal y sus Estatutos.

Conforme a la Ley y Reglamentos, citados en primer término, la -- concesión y el permiso para la explotación de autotransporte urbano se define en función del tiempo, por lo que el permiso es temporal, y se -- concede cuando no existen rutas definidas y el servicio se contrata por viaje o por hora.

El otorgamiento de permisos y concesiones a personas físicas, a -- que hace referencia la Ley y el Reglamento ya citados, implica ignorar la propia naturaleza del servicio, ya que dichas personas carecen de la capacidad económica y de los elementos necesarios para la prestación -- del servicio con eficiencia. En la actualidad, existe la tendencia, en los servicios públicos, hacia la concentración y no a la dispersión de los factores de la producción, de tal manera que debe constituirse una sola empresa que resulte capaz de prestar el servicio con eficacia, resultando incongruente la existencia de líneas con muy disímolos niveles de ingreso, rutas y equipo móvil.

El Artículo X del Reglamento para el Servicio Público de Transportes de Pasajeros en el Distrito Federal, relativo a la capacidad de camiones, resulta confuso y de difícil interpretación por referirse a aspectos generales que no permiten llegar a conclusiones definitivas.

El Artículo XI es inaplicable al señalar una serie de situaciones hipotéticas que reflejan el desconocimiento de la naturaleza de este -- servicio.

El Artículo XII resulta contradictorio en cuanto a la libertad de acción que concede a la autoridad del Distrito Federal para mejorar la prestación del servicio.

Los artículos referidos, tan brevemente comentados, nos hicieron considerar la necesidad de la revisión.

Si además, de todo lo anteriormente expresado, se toma en cuenta la complejidad derivada del congestionamiento de la circulación de vehículos, tenemos que aceptar que es urgente la reestructuración integral de las rutas y líneas que tienen a su cargo la prestación de este servi

cio. Esto implica señalar la existencia de diversos factores que condicionan dicha reestructuración.

Un primer factor sería el histórico, debe considerarse desde la fundación de la antigua ciudad de México por los aztecas, porque de aquí se deriva la constitución geológica del suelo sobre el cual fue edificada y que hizo casi imposible la construcción de un ferrocarril subterráneo, que gracias a los grandes adelantos técnicos alcanzados en el mundo es ya una realidad, aun cuando sabemos que en principio será muy limitada la construcción de rutas de este servicio.

Otro grave problema es la existencia de múltiples calles estrechas, sin continuación, banquetas reducidas, etc., que datan desde tiempos de la Colonia.

Los factores económicos están representados por la concentración industrial en el Distrito Federal, su distribución y desarrollo irregular como consecuencia de los estímulos fiscales que recibió, por lo que las industrias se localizan tanto en zonas urbanas como suburbanas. Esto fue la causa por la que no se dispuso, por mucho tiempo, de un plano regulador de la ciudad y la inicial distribución se hizo siguiendo las guías y ramales del ferrocarril. El problema del tránsito urbano en la ciudad se torna más complejo por la localización de la actividad comercial en el primer cuadro, contribuye al congestionamiento el hecho de que, dentro del primer cuadro, se encuentren dependencias gubernamentales, bancos, instituciones de crédito, etc.; sin embargo, el congestionamiento de tránsito, especialmente en la zona que circunda el Zócalo, resulta cada vez más grave, principalmente por la falta de vías de salida hacia el lado norte y oriente.

Esta situación nos hizo considerar la necesidad de que, en tanto no se lleve a cabo una reestructuración de rutas que rodean al Zócalo, fueran los tranvías los que realizaran el servicio, dando mayor fluidez a la circulación, con economía de tiempo tanto para los usuarios como para las autoridades.

Sostenemos esta tesis porque consideramos que un servicio público como este debe dejar de ser operado por el particular, ya que no cumple con los requisitos que para la prestación de un servicio público se es-

tablecen y que de continuar, en esa forma, siguieran violando esos requisitos en perjuicio del usuario, que es el directamente afectado por el espíritu de lucro del permisionario o concesionario.

Esto podría llevarse a cabo porque existen bases jurídicas para hacerlo, pues como hemos visto podrían cancelarse los permisos, en vista del interés público, y rescindirse concesiones por causas que se mencionan en el Artículo 50 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, anén de las que se mencionan en los contratos-concesión.

Ahora bien, como dice el maestro Serra Rojas, la nacionalización es un procedimiento que se inicia a consecuencia de un procedimiento de expropiación, que se justifica por la utilidad pública y la Ley de Expropiación vigente, que en su artículo 10. considera como casos de utilidad pública:

I).- El establecimiento, explotación o conservación de un servicio público.

IX).- La creación, fomento o conservación de una empresa para beneficio de la colectividad.

Opinamos que con estas bases sí podría llevarse a cabo la idea que hemos dejada planteada en este trabajo, ya que de crearse el organismo propuesto el usuario de este servicio se vería directa y provechosamente beneficiado.

NOTAS

- 1.- Hicks y Hart, Estructura de la Economía, 2a. ed., F.C.E., México, 1953, pág. 149.
- 2.- Benham, Frederic, Curso Superior de Economía, 8a. ed., F.C.E., México, 1962, pág. 28.
- 3.- Benham, Frederic, ob. cit., pp 31-32.
- 4.- El Siglo Diez y Nueve, 3 de julio de 1857.
- 5.- El Siglo Diez y Nueve, 12 de julio de 1857.
- 6.- Memoria del Ayuntamiento de México de 1856, pp 279-283.
- 7.- El Imparcial, 16 de enero de 1900.
- 8.- Memoria...de 1901, tomo II, pág. 219.
- 9.- Memoria...del primer semestre de 1903, pág. 460.
- 10.- De la Peña, Moisés T., El Servicio de Autobuses en el Distrito Federal, México, pág. 11.
- 11.- De la Peña, Moisés T., ob. cit., pág. 13.
- 12.- De la Peña, Moisés T., ob. cit., pág. 13.
- 13.- En el lenguaje de los choferes se llama "correteadas" a las carreras entre vehículos competidores para disputarse la delantera y levantar más pasaje y por "cerrones" la desviación de un vehículo para impedir que otro se le adelante.
- 14.- De la Peña, Moisés T., ob. cit., pág. 18.
- 15.- Discurso de Moreno Sánchez en la Revista Política, enero de 1952, pág. 18.
- 16.- Diario Oficial del 30 de diciembre de 1955.
- 17.- Royes Ríos, Felipe, Aspectos Generales del Servicio de Autotransporte Urbano de Pasajeros en la ciudad de México, Tesis, México, 1963.
- 18.- Serra Rojas, Andrés, Derecho Administrativo, Doctrina, Legislación y Jurisprudencia, 3a. ed., Edit. Porrúa, S.A., México, 1965- pág. 122.
- 19.- Fraga, Gabino, Derecho Administrativo, 10a. ed., Edit. Porrúa, S. A., México, 1963, pág. 22.
- 20.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 123.
- 21.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 135.
- 22.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 350.



- 23.- En el Diario Oficial del 19 de enero de 1960.
- 24.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 878.
- 25.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 914.
- 26.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 495.
- 27.- Fraga, Gabino, ob. cit., pág. 205.
- 28.- Serra Rojas, Andrés, ob. cit., pág. 576-577.
- 29.- Fraga, Gabino, ob. cit., pág. 218.
- 30.- Los datos sobre el Sistema de Transporte Colectivo fueron sacados de la conferencia sustentada por el Sr. Leopoldo González Sáenz, Director General de este servicio, ante los miembros de la Asociación Mexicana de Caminos.
- 31.- Diario Oficial del 19 de abril de 1967.

BIBLIOGRAFIA

- Alianza de Camioneros de México, Comisión de reestructuración del sistema de transportes en el D.F., México, 1958, -- pp 63.
- Antecedentes de la Formación de la Industria Camionera, México, 1939, -- pp 40.
- Ashton, T. S., La Revolución Industrial, F.C.E., México, Breviario 25, 1950, pp 178.
- Benham, Frederic, Curso Superior de Economía, 8a. ed., F.C.E., México, Sección de Obras de Economía, 1962, pp 715.
- Bonavia, Michael R., Economía de los Transportes, 2a. ed., F.C.E., México, Sección de Obras de Economía, 1947, pp 170.
- De la Peña, Moisés T., El Servicio de Autobuses en el D.F., México, 1943, pp 292.
- " " " " " " " " " ", El Mantenimiento del Servicio de Autobuses, México, 1952, pp 78.
- De la Torre Villar, Ernesto, Historia del Servicio de Transportes Eléctricos, México, 1959, 3 tomos.
- Fraga, Gabino, Derecho Administrativo, 10a. ed., Edit. Porrúa, S.A., -- México, 1963, pp 514.
- Gual Villalbi, Pedro, Política del Comercio y de los Transportes, Ed. Juventud, Barcelona, 1954, pp 218.
- Hicks, J.R. y Hart, A.G., Estructura de la Economía, Introducción al estudio del ingreso nacional, F.C.E., 2a. ed., -- México, Sección de Obras de Economía, 1953, pp -- 282.
- Hoover, Edgar M., Localización de la Actividad Económica, F.C.E., México, Sección de Obras de Economía, 1951, pp 354.
- Pavón Flores, Merio, Tranvías para el pueblo de México, editada por la Alianza de Tranviarios de México.
- Primera Asamblea Nacional de la Unidad Camionera, 24 y 25 de junio de 1965, México, pp 109
- Reyes Ríos, Felipe, Aspectos Generales del Servicio de Autotransporte Urbano de Pasajeros en la ciudad de México, tesis, México, 1963, pp 368.
- Serra Rojas, Andrés, Derecho Administrativo, Doctrina, Legislación y - Jurisprudencia, 3a. ed., Edit. Porrúa, S.A., México, 1965, pp 1174.

Voigt, Fritz, Economía de los Sistemas de Transporte, F.C.E., México, -  
Sección de Obras de Economía, 1964, pp 368.

Diario Oficial del: 14 de abril de 1942, 19 de abril de 1947,  
5 de diciembre de 1955, 30 de diciembre de 1958,  
20 de enero de 1959, 19 de enero de 1960,  
19 de abril de 1967.

Documentos de la Memoria del Ayuntamiento de México, formada por el -  
Secretario, Lic. Juan Bribiesca, de 1896 hasta 1914.

Estadísticas sobre transportes urbanos, Dirección General de Estadísti  
ca.

Leyes y Reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes, Ed. Andrade.

Archivo del Ayuntamiento de la ciudad de México.

" " " " " Departamento de Tránsito del Departamento del D.F.

" " " " " Servicio de Transportes Eléctricos.

" " " " de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

" " " " General de la Nación.

#### PERIODICOS

El Imparcial del 16 de enero de 1900.

El Siglo Diez y Nueve del 3 y 12 de julio de 1857.

#### REVISTAS

El Informador Camionero, Voz del Transportista Nacional, mayo, septiem  
bre y noviembre de 1966.

Política, enero de 1952.

## INDICE

### Introducción

#### PRIMERA PARTE TRANSPORTES ELECTRICOS

	pág.
1.- Antecedentes .....	6
2.- Primer Tranvía Eléctrico .....	12
3.- Desarrollo del Servicio .....	19
4.- Epoca Revolucionaria .....	26
5.- Situación Actual .....	30

#### SEGUNDA PARTE AUTOTRANSPORTES

1.- Antecedentes .....	41
2.- Nacimiento del Servicio .....	42
3.- Desarrollo del Servicio .....	48
4.- Aspectos Generales de la Organización de las Líneas y Situación Actual .....	56

#### TERCERA PARTE DIVERSAS ESTRUCTURAS JURIDICAS

1.- Transportes Eléctricos	
a).- Crisis 1919-1945 .....	69
b).- Creación del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal .....	73

2.- Autotransportes	
a).- Cooperativismo .....	89
b).- Sindicatos de Permisarios .....	93
c).- Creación de la Unión de Permisarios .....	98
3.- Naturaleza Jurídica del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal	
a).- Servicio Público	
1.- Definición .....	104
2.- Clasificación .....	106
b).- Permiso y Concesión .....	107
c).- Nacionalización .....	119
d).- Desconcentración .....	121
e).- Descentralización .....	122
4.- Ventajas y Desventajas de Nuestros Sistemas de Transporte .....	128

CUARTA PARTE  
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

"Sistema de Transporte Colectivo" .....	133
Conclusiones .....	150
Notas .....	154
Bibliografía .....	156
Indice .....	158