

2 y 276



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE SOCIOLOGIA**

**“EL TRANSPORTE URBANO COMO
MEDIO DE COMUNICACION
SOCIAL EN MEXICO”**

TESIS PROFESIONAL

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
FELIPE GOMEZ FLORES**

MEXICO, D. F.

1989

**TESIS CON
FALTA DE ORIGEN**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E G E N E R A L

	Págs.
INTRODUCCION	1 a 2

C A P I T U L O I

BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE COMO UN SERVICIO URBANO.

1.1 Origen del Transporte como un Servicio Urbano	3 a 28
1.2 Concepto del Transporte Urbano según diversos autores.	28 a 31
1.3 Definición Personal	31 a 32

C A P I T U L O I I

EL DESARROLLO SOCIAL DEL TRANSPORTE URBANO.

2.1 Causas Sociales	34
2.1.1. El Desarrollo Urbano de la Ciudad	36
2.1.2. Nivel de Importancia	37
2.1.3. La Responsabilidad Social	37
2.1.4. Según Juan Quintanilla Martínez	37
2.1.5. El Crecimiento Demográfico	38
2.1.6. Areas Conurbadas del D.F.	38
2.1.7. La Colaboración de Grupos Sociales Vinculados al Transporte.	39
2.2 Causas Políticas	39
2.2.1. Las Disposiciones Oficiales que han dado mayor Importancia al Transporte	40
2.2.2. Impulso al Transporte Público de Pasajeros	40
2.2.3. La Implementación de Acciones Tendientes a Obtener un uso eficiente de vehículos de - combustión interna en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.	41

	Págs.
2.2.4. La importancia de la Ciudad de México	41
2.2.5. La Renta del Suelo y el Costo del Transporte	42
2.2.6. El Sistema Vial en el D.F.	42
2.2.7. Configuración de Agentes Urbanos y Organizaciones Sociales.	43
2.2.8. Un Sistema Integral de Transportación	43
2.2.9. El Plan Rector de Vialidad y Transporte	44
2.2.10. Las Sociedades Cooperativas del Trabajadores del Volante.	44
2.2.11. Planes de Trabajo Sexenales en Materia de Transporte.	45
2.3 Causas Económicas	45
2.3.1. El Desarrollo Industrial	45
2.3.2. La Relación Tiempo-Viaje.	46
2.3.3. Las Escalas en el Transporte	46
2.3.4. Inversiones Económicas en Materia de Transporte.	47
2.3.5. Sistema Tarifario Homologado	47
2.3.6. La Revolución Industrial en México	48
2.3.7. Ordenamientos Expedidos por el Estado.	48
2.3.8. Mantenimiento de las Instalaciones del Transporte Urbano.	49
2.3.9. La Responsabilidad de las Implicaciones Financieras del Sistema de Circulación.	49
2.3.10. Infraestructura Vial	50
2.3.11. La Tecnología.	51
2.3.12. El Comercio.	51
2.3.13. Planeación y Organización	52

	Págs.	
2.4	Consecuencias Sociales	53
2.4.1.	La Deshumanización	54
2.4.2.	Nuevos Modos de Transporte	54
2.4.3.	El Bienestar de los Usuarios.	54
2.4.4.	Un Agudo Problema Social.	55
2.4.5.	Accidentes y Pérdidas de Vidas.	55
2.4.6.	Afecciones Fisiológicas de la Población.	56
2.4.7.	Intoxicación.	56
2.4.8.	Las Relaciones Sociales en el Transporte.	57
2.4.9.	La Participación de las Autoridades.	57
2.5.	Consecuencias Políticas.	57
2.5.1.	El Crecimiento del Transporte Público de Pasajeros como principal medio que realiza los viajes en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.	57
2.5.2.	Los Sistemas Periféricos.	59
2.5.3.	La Repercusión de la Movilidad derivada de la Evolución del Transporte.	59
2.5.4.	La Elaboración de Programas en Beneficio del Transporte Público de Pasajeros.	59
2.5.5.	Autobuses de Pasajeros Ruta 100.	60
2.5.6.	La Relación Metro y Otros Modos de Transporte.	61
2.5.7.	La Fluidez de las Rutas Viales	61
2.5.8.	Los Problemas Viales Ocasionados por los Asentamientos.	62
2.5.9.	El Excesivo Uso del Automóvil	62
2.5.10.	Perspectivas del Transporte con Motivo del Cambio del Titular del Gobierno.	63

	Págs.
2.5.11. Alternativas Resultantes de una Planeación adecuada del Transporte.	63
2.6. Consecuencias Económicas	63
2.6.1. El Transporte Multimodal.	64
2.6.2. Financiamiento de nuevas Rutas del Transporte Urbano.	64
2.6.3. Beneficios Máximos de la Sociedad y Costos Mínimos del Transporte.	65
2.6.4. La Rentabilidad Social del Transporte Urbano.	65
2.6.5. Los Sistemas Derivados de la Creación de Ruta 100 Idóneos para buena marcha de los Autobuses Urbanos.	65
2.6.6. Cuadro de Consecuencias.	66
2.6.7. Regulación del Sistema de Transportación Urbana.	66
2.6.8. Autosuficiencia Financiera del Transporte Urbano en el D.F.	67
2.6.9. El Consumo de Energéticos en el Area Metropolitana del D.F.	68
2.6.10. Valorización de los Terrenos como Consecuencia del auge del Transporte Urbano.	68
2.6.11. Beneficios Obtenidos de la Ejecución de Primera Etapa del Plan Rector de Vialidad y Transporte.	69
2.6.12. Incongruencia entre las Fuertes Inversiones a favor del Transporte Urbano y el tiempo que emplea en sus traslados como Servicio.	70
2.6.13. Los Viajes Persona- Día.	70
C A P I T U L O III	
BAJO QUE CONDICIONES ES PERMISIBLE ESTE SERVICIO.	73

	Págs.
3.1. Ley Orgánica del D.D.F.	75 a 84
3.2. Reglamento Interior del D.D.F.	84 a 98
3.3. Reglamento de Tránsito del D.F.	98 a 122
3.4. Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D.F.	122 a 136
3.5. Normas que Reglamentan el Funcionamiento del Tren Subterráneo (Metro) del Sistema de Transporte Colectivo en relación con los Usuarios.	136 a 141
3.6. Decreto de 14 de Agosto de 1969.	141 a 142
3.7. Decreto de 12 de Junio de 1984.	142
3.8. Decreto de 3 de Agosto de 1981.	142
3.9. Resolución Publicada el 30 de Septiembre de 1981.	142

C A P I T U L O IV

AVANCE SOCIAL EN COMPARACION CON UN PAIS DESARROLLADO	144
4.1. Semejanzas	145
4.1.1. Semejanzas entre la Ciudad de México y Nueva York.	146 a 147
4.1.2. Semejanzas entre la Ciudad de México y París.	148 a 149
4.1.3. Semejanzas entre la Ciudad de México y Moscú.	149 a 150
4.2. Diferencias	150
4.2.1. Diferencias con los modos de Transporte de Nueva York.	150 a 151
4.2.2. Diferencias con los modos de Transporte Parisinos.	152 a 156
4.2.3. Diferencias con los modos de Transporte Soviéticos.	156 a 158

	Págs.
Conclusiones.	160 a 168
Bibliografía y Legislación Consultadas	169 a 174

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

INTRODUCCION.

El presente trabajo concentra una investigación documental cuyo objetivo consiste en familiarizar a los lectores con el problema del Transporte Urbano como Medio de Comunicación Social en México, ya que representa un tema de actualidad y que además agobia nuestro país, caracterizándose por el empleo de datos que sirven de información; el cual se encuentra dividido en cuatro capítulos, el primero que trata sobre el origen del Transporte como un Servicio Urbano, en donde se intenta buscar cual es el nacimiento de esa necesidad de traslado para cubrir las múltiples necesidades y después ubicarlo precisamente por su naturaleza como un servicio urbano y posteriormente exponer un concepto el que realmente no existe de manera universal e inobjetable, lo cual consideramos una labor realmente analítica puesto que resulta difícil realizarla por constituir un problema multifactorial.

En el Segundo presentamos un estudio más complejo a llevar a cabo, en virtud de tener que hacer un --distingo entre las causas y consecuencias existentes en el fenómeno del Transporte Urbano, debido a su estrecha y semejante relación, en vista de que pueden conformarse a un mismo tiempo; además de que en este caso en todos los textos --consultados se citan siempre unas y otras, por lo que a diferencia de eso mencionaremos las más relevantes, tomando en cuenta que únicamente se pretende obtener los mayores datos posibles y plasmarlos de una manera sencilla para tan grande problema.

Abarcando a su vez en el Tercer capítulo

Las Condiciones Bajo las Cuales es Permisible este Servicio, deduciéndose que realmente son mínimas y poco rígidas, siendo conveniente cada vez más la aportación de más material para coadyuvar a un más completo cuadro de soluciones.

Asímismo citaremos en el último capítulo denominado Avance Social en Comparación con un País Desarrollado, algunas de las más interesantes semejanzas y diferencias que se dan en relación con nuestro país representado por la Ciudad de México, con otros países como Estados Unidos Mexicanos y su Ciudad de New York; París, Francia y la Unión Soviética con Moscú, esto es con la finalidad de tener un panorama más amplio al respecto y saber hasta que nivel de avance se encuentra nuestra nación.

Finalmente se complementa con unas sugerencias a manera de conclusiones que no requieren ser abundantes para hacer sentir la posibilidad de compenetrarse en el desenlace de este conflicto, sin embargo con ello se manifiesta la intención de colaborar en tan grave situación.

Para dar fin se alude a la bibliografía general ordenada alfabéticamente, para una mejor ubicación y localización del contenido de ésta tesis.

"C A P I T U L O I"

BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE. COMO UN SERVICIO URBANO

I.- BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE COMO UN SERVICIO URBANO.

1.- ORIGEN DEL TRANSPORTE COMO UN SERVICIO URBANO.

El desarrollo del primer capítulo de esta tesis consiste en realizar una breve reseña histórica del surgimiento del Transporte como un Servicio Urbano; mencionar ciertos conceptos del Transporte Urbano según algunos autores y, finalmente dar una definición personal de dicho concepto, en virtud de constituir uno de los múltiples problemas que por la gravedad de sus consecuencias es considerado como un fenómeno que preocupa a la sociedad, lo cual es motivo de acentuadas controversias puesto que se ha intentado definirlo, careciendo aún de una definición universalmente aceptada e inobjetable de manera que abarque todos los aspectos; sin embargo, eso no significa falta de interés al respecto, ya que cada día se van integrando más profesionistas especializados en sus respectivos campos que se avocan al análisis del problema en cuestión, para que la sociedad obtenga los elementos que le permitan comprender lo que es la realidad del Transporte Urbano.

Pues bien, en vista del trabajo a realizar trataremos en primer término a redactar la breve reseña histórica del surgimiento del Transporte Urbano como un Servicio que ha quedado descrito desde la época de Tenochtitlán, en donde habitaba la raza de los Mexicas quienes siempre manifestaron una insobornada vocación viajera como se puede observar en su recorrido por llegar al Islote en donde hallaron la nopalera y el águila devorando la serpiente, fundando ahí la Gran Tenochtitlán. De esta manera en su largo peregrinar en virtud del desconocimiento "del uso de la rueda mecánica y la carencia de bestias de carga, usan la canoa en el ámbito lacustre,

y en el resto de Tenochtitlán usan al hombre mismo como medio de transporte".(1)

Así mismo se ve la existencia del hombre Acémila- como Humbltdt lo llama; el tlameme, tlamama o tlamamane, el -- cargador cuya supervivencia aún puede encontrarse en algunos- sitios de la Ciudad de México.

Por su parte Fray Bernardino de Sahagún los deno- mina "hombres de carga" que participaban en todo lo que no se transportaba por agua.

Existían también niños que se ejercitaban para - el correo.

Ahora bien, en virtud de que Tenochtitlán estaba rodeado por caminos de agua especiales que se utilizaban para el transporte del agua dulce, toda vez que el agua era vendi- da desde canoas; respecto a las dimensiones de las canoas in- dígenas fueron de buen tamaño y extensión ya que, inclusive - los Mexicas expedicionaron militarmente contra poblaciones ri- bereñas sucediéndose combates de tipo naval, no obstante ello llega una tecnología española más avanzada para fabricar ca- noas; se agrega que además del remo se usó la vela.

Posteriormente el lunes 7 de noviembre de 1519 - Moctezuma conoce personalmente a Cortés lo que propicia que - en Tenochtitlán se conozca físicamente el caballo, la bestia- de tiro y de transporte lo que dará un nuevo giro a su forma- de vida; pero "pronto chocan Mexicas y Españoles, hasta que = la demolición de Tenochtitlán y la prisión de Cuauhtémoc el - 13 de agosto de 1521 fue el nacimiento de la introducción de- la rueda y de la bestia de tiro se multiplican las calles de- tierra, dándose la primera disposición oficial el (26 de octu- bre de 1769) por el Virrey Marqués de Croix, que obliga a los

(1) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México de la Trajinera al Metro; Edit. D.D.F.; México 1987; p.12.

casatenientes a contratar los servicios reglamentados de empedradores profesionales, subsistiendo aún el transporte acuático en Xochimilco, así fue como se formaron las vías urbanas de comunicación y transporte encontrándose así el Callejón de Carretones que subsiste por la merced que servían para distribuir verdura en la Ciudad, fruta y granos entre otras cosas que llegaban procedentes de Xochimilco y Chalco, y de éste -- último lugar se transportaban en lanchas cuya capacidad era de 50 ó 60 personas tripuladas generalmente por mujeres, gran parte del transporte se realizaba de noche para evitar el calor del día."(2)

Tiempo después como consecuencia de la introducción de la rueda y de la bestia de tiro se impuso un nuevo sello urbano a la ciudad renaciente que se conocería como Nueva España formando un todo las vías de comunicación y transportes, así tenemos que las calles recibían diversas denominaciones como: calles de cocheros, de carretones, por guardarse -- ahí los coches de los inquisidores y, la segunda por encontrarse los carretones.

Sin embargo uno de los transportes más económicos fue sin duda el acuático, el cual todavía sobrevive en Xochimilco, este medio era tan importante que según Charles Gibson en su obra "Los Aztecas bajo el dominio español (1519- 1810) afirma que en la conquista existieron entre 100,000 y 200,000 entrando más de mil diarias a la capital en el siglo-XVI y en el siglo XVII se estimaban de 70 a 150 canoas diarias".

En el transporte no podía hacer falta la división clasista de las embarcaciones, ya que para los indígenas era la trajinera conocida como "ACALLI" de tamaño consi-

(2)Diaz del Castillo Bernal; Historia Verdadera de la Conquista de la Nva. España; Fernández Editores; México 1968; -- pp.18-19.

derable, larga y de fondo plano; cuyas características eran - a lo largo del Alcalli y ambos lados había un tablón que iba desde la proa hasta la popa sobre el canal, siendo conducida a lo largo por dos indígenas a través de largas pertigas, este servicio se daba únicamente en el transcurso de la noche - desde Chalco con 50 o 60 pasajeros y una duración de trayecto de una noche. Al mismo tiempo se usó una embarcación de uno a dos remos tripulada por mujeres y capacidad para una o dos -- personas.

Habían unas embarcaciones que transportaban desde San Lázaro hasta Texcoco, con una tripulación de diez personas, ocho que la impulsaban y 2 mujeres encargadas del pulque y las tortillas.

Para el transporte de productos se utilizaban -- lanchas semejantes a las "ACALLI".

Así pues, en la época del virreinato las canoas sufrieron una transformación en cuanto a su longitud y capacidad de carga, siendo las más grandes de 50 o más pies de largo y varias toneladas para cargar, las chicas eran de 14 pies.

Ahora bien, curioso es el motivo del porqué el - viaje se hacía de noche y no de día siendo simplemente por -- las inclemencias del calor del día.

Siguiendo con la importancia del transporte - -- acuático, nos dice Charles Gobson en su obra, que pocas ciudades en el mundo eran abastecidas esplendorosamente como la -- Nueva España y sobretodo en las estaciones secas; entre los - productos que se surtían a través de la navegación, se encontraban las flores, alimentos, piedra, ladrillos y azúcar; algunos otros usaban el transporte mixto por medio del caballo y la canoa. Cabe resaltar que aún y cuando la navegación era mantenida gracias a los indígenas, éstos sin embargo, no eran más que unos explotados de los propietarios de los embarcades

ros y estaciones de Chalco y Xochimilco.

Después de haber descrito las diferentes formas y características de la transportación acuática antes y después de la conquista, es conveniente retomar el tema de los caballos y su importancia en el transporte, pero antes de hacerlo cabe recordar que "los primeros caballos llegados a América fueron traídos por Cristóbal Colón en 1493 durante su segundo viaje el cual realizó a Santo Domingo." (3)

Así inicialmente el caballo no es usado como instrumento de combate, sino hasta que Hernán Cortés decide ayudarse de él para llevar a cabo la conquista, éste noble animal tuvo en la Nueva España una buena reproducción que incluso es exportado. Y en la Nueva España hubo una combinación entre el caballo y la rueda, que transformaron la capacidad productiva del hombre lo que permitió el desarrollo del transporte.

Por otra parte socialmente hablando la introducción de ésta combinación (rueda y caballo) tuvo gran relevancia, ya que el indígena es dispensado de ser usado como bestia de carga siendo necesaria la Real Cédula de 17 de octubre de 1532 emanada del rey, y la Bula Papal de 1537 expedida por Pablo III, consistentes en que a ningún indígena podía utilizarse como bestia de carga a excepción de aquéllos que por su propia voluntad y una justa remuneración optaran por ser usados como tales, ya que el hombre blanco era cargado por el indígena aún y cuando Fray Juan de Zumárraga en 1533 introdujo el asno.

A su vez Fray Sebastian de Aparicio en 1532 fabricó las primeras carretas, pero aún en el siglo XIX como un reflejo de las diferencias sociales el cargador no dejó de trans

(3) Enciclopedia de México; Imágen de la Gran Capital; México-1985; pp. 21-22.

portar personas sobre sus espaldas al recorrer las beredas, y él es quien establece la arrierfa haciendolo en Puebla. Este arrierfo según nos relata "Fray Joseph Manuel Rodríguez en su libro editado en 1770, formó las carretas a las que les unció los novillos mansos creando así el medio de transporte de familias hacendarias y las mercaderías desembarcadas en Vera -- cruz, con dirección hacia Puebla y México."(4)

Por su parte Don Pascual Carrasco introduce vehículos de carga pesada (carros). De acuerdo a las aseveraciones de Don Luis González Obregón el primer coche llegó a la Nueva España en el segundo tercio del siglo XVI basándose en su grandeza mexicana de 1604, en donde ya un reportero habla de "volante, carzahanas, coches, carrozas, sillas y literas.."

El coche empieza a substituir al caballo a pesar de que el Rey Felipe II decretó la prohibición del uso y tenencia de los coches y carrozas, disposición que al inicio -- tuvo su impacto, pero pasado el tiempo se practicó el disimulo oficial, aún y cuando algunos propietarios habían desecho y otros regalado sus coches al arzobispado, continuó el auge y uso de dichos vehículos. Ahora, con el fin de conocer el desarrollo que empezaba a alcanzar la Nueva España, es preciso citar los relatos de Fray Tomás Gage (1597-1656), quien en su obra "Nueva Relación de los Indios Occidentales", nos dice -- que "en la época de su residencia comenta que se decía que el número de los habitantes españoles llegaba a 40,000 todos tan vanos y tan ricos que más de la mitad tenían coche, por suerte que se creía por muy cierto que en ése tiempo en la ciudad habían más de 15,000 coches." Y como consecuencia de éste desarrollo fue necesario expedir el primer bando considerado como el Reglamento de Tránsito de fecha 31 de octubre de 1777,-

(4) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit, p.18.

en dicho documento se prohibía "que ningún cochero aligerara el paso de las mulas y atropellara a personas algunas sin importar clase y calidad y, que tampoco impidan el tránsito con arrimar demasiado los forlones a la pared, éstas son entre -- otras algunas de las disposiciones reglamentarias y que posteriormente nos ocuparemos de ella."

A pesar de que en 1625 según nos relata Fray Tomás Gage había 15,000 coches en la Nueva España, para 1784 solamente 667 coches atendían las necesidades del transporte urbano, los que se clasificaban en modelos como: a) Los Bombes, - carrozas de nobles, b) Estufas (para virreyes y arzobispos), - c) Forlones, d) Volantes y e) Quitrines.

Pues bien, antes de proseguir es necesario describir de acuerdo al Diccionario de Lengua Española los modelos antes citados; así tenemos que el Bombé era un carruaje - muy ligero de dos ruedas y otros tantos asientos, abierto por delante; las Estufas eran una especie de carroza grande cerrada y con cristales; Los Forlones eran un coche contiguo de 4 asientos sin estribo cerrado con puertecillas colgadas de la caja sobre correas y puestas entre dos varas de madera; Los Volantes eran coches semejantes al Quitrín con dos varas muy largas y ruedas de gran diámetro y cuya cubierta no puede plegarse, se usaban Antillas y finalmente los Quitrines eran carruajes abiertos de 2 ruedas con una sola fila de asientos cubierta de fuelles, usado en Cuba.

A su vez bajo el virreinato de Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, mejor conocido como Segundo Conde de Revillagigedo, se dió un fuerte impulso a los transportes urbanos; pues éste virrey otorgó la concesión de sitios de coches o coches de provincia, coches y cupees decentes al señor Manuel Antonio Valdez Munguía y Saldaña el 20 de julio de --- 1793 según nos dice Orozco y Berra, empezando a dar servicio antes de un mes después de otorgada la concesión para lo cual

se expidió un reglamento el 6 de agosto de 1793, el cual entre otras disposiciones establecía: 1.- Que el servicio dará principio con 8 coches, siendo aumentado según sus necesidades, -- 2.- Esos coches serían ocupados por una o hasta por 4 personas sin permitirse el exceso, ni el conducir gente en la zaga, salvo que se trate de algún criado de los usuarios quiénes se lo advertirán al cochero y 3.- Los cocheros usarán un paso regular y rodado dentro y fuera de la ciudad"(5); suscitándose -- tiempo después que los amigos políticos en el gobierno cambian, lo que trae como consecuencia el que se le cancele la conce -- sión a Manuel Antonio Valdez Munguia y Saldaña en 1802, debien -- do entregarla a Carlos Franco y Antonio Banineli, emitiéndose un nuevo reglamento el día 7 de enero de 1803, privilegio con -- cedido por 10 años desde el 8 de diciembre de ése año; ahora, -- de entre las diversas caracterfsticas de la nueva concesión te nemos principalmente que el servicio es atendido por 30 y no 8 coches. Así para tener una idea clara de como eran éstos co -- ches, recurriremos a lo que nos describe Luis González Obregón, "eran de sopandas sin pescante, con guarnición amarilla y jue -- go de ruedas encarnado, con un medallón por la parte de atrás -- en el que constaba el número, y en el vidrio de la parte delan -- tera un farolillo que se encendía después de la oración de la -- noche, contenían un reloj para saber la hora en que se tomaba -- y dejaba el coche, era tirado por un tronco de mulas en una de -- las cuales iba montado el cochero, el que vestía libre o com -- puesto de casaca y calzón azul chupín, collarín y velas encap -- nadas llevando un arquilla metálica el cochero para guardar el -- dinero".(6)

Así mismo, el nuevo reglamento en su texto sancio

(5) Orozco y Berra Manuel; Historia Antigua y de la Conquista - de México; México 1816-1881; pp.19-20.

(6) González Obregón Luis; La Vida en México en 1810; Edit. Librería de la Viuda de C. Bouret, París-México 1911; p.25.

naba al cochero que se embriagara o estuviera ebrio en el acto de su servicio; también establecía el derecho a prioridad para el uso de los coches (se prefería a la mujer en los casos de - ocurrir al mismo tiempo con otra persona de distinto sexo); a su vez señalaba la obligatoriedad de las tarifas, no sólo dentro de la ciudad sino una legua fuera de ella; se protege a pasajeros olvidadizos y se percibe al cochero aprovechado, sin fomentar la propina; no podía faltar en este momento la cortesía como norma en los cocheros especificando que sólo los concesionarios podían poseer coches de alquiler, so pena de multa en caso de desobediencia e incrementándose por reincidencia y hasta incluso perder el coche y las mulas.

"Una vez que concluyó la concesión Banineli, Domingo Ma. Pozo elaboró un nuevo reglamento el 1º de agosto de 1812, que el virrey Venegas confirmó el 25 de octubre de ese año, en este ordenamiento ya se estipulaba un impuesto anual por coche de \$50.00 para el empedrado de las calles, operando éstas disposiciones hasta 1818 en que por \$5,500.00 anuales -- el Teniente Coronel Francisco Bustamante tomó la concesión que le fue retirada el 30 de julio de 1824 en el México Independiente."(7)

Por otra parte, la ciudad de México tenía en la época de la insurgencia 150,000 habitantes que aunado a los 2,500 coches constituían un intenso tráfico, según nos dice -- "El Diario de México de 10 de febrero de 1810".

No obstante que iba en aumento el desarrollo del transporte en la época independista, se sufre un atraso en cuanto a este servicio, que va de 1810 a 1821. Sin embargo, se adelanta por otra parte con la inauguración del vapor hasta 1850. A fin de que lograra el éxito el uso del vapor fue necesaria la intervención de Don Mariano Ayllon quien proyectó em-

(7) Orozco y Berra Manuel; Historia Antigua y de la Conquista de México; Op. Cit.; pp. 12-13.

barcaciones como la México-Chalco, México-San Angel y México--Tlalpan, y la botadura del primero de sus barcos de vapor fue el 13 de mayo de 1849 en la garita de la viga, iniciando el --servicio con la ruta México-Chalco en agosto de 1850; y así --fue en "1873 cuando se dió el primer ferrocarril en nuestro --país siendo el de México-Veracruz con un recorrido de 470.8 --kms., a diferencia de los 13,200 kms. de vías férreas existentes en Inglaterra y 13,711 kms. en E.U.A."(8)

En vista de que en todo fenómeno que se origina - su aplicación debe ser observada mediante organos de control, - es significativo reconocer que en 1821 se presentó un proyecto de policía para la ciudad elaborado por un europeo-americano, - el cual fue impreso por Mariano Ontiveros en 1821, mediante el cual se sugería construir un gran canal de 60 varas de ancho - por 6 de profundidad, también proponía que todo coche que rod - ra en la Ciudad de México pagara un real diario por cada caba - llo, mula o burro que esté dentro, se tributaría una cuartilla cada día, con lo que es factible admitir que el urbanismo em - pieza a desarrollarse, pero que con el paso del tiempo tal ur - banismo en la contemporánea Cd. de México vino a desentenderse de recursos y por ende olvidado del hombre, dejando que se tu - viera el agua como uno de los enemigos personales. Todo esto - tomando en cuenta que urbanismo es armonía y su primer gran -- exigencia y expresión es organizar y estrechar la independen - cia del ambiente natural a los fines y necesidades del hombre, establecer entre ambos una identidad eficaz que le permita la - realización de su destino.

En lo que se refiere a la época de la República-- el 24 de diciembre de 1825, se hacía indispensable la elimina - ción en forma legal del monopolio que venía ejerciendo el vi -

(8) Macazaga Ordoño César; Historia del Ferrocarril Mexicano; Edit. Innovación; México 1977; pp.16-17.

reinato en materia de transporte urbano quien lo obsequiaba a sus favoritos, "por lo que empiezan a generalizarse los carruajes a mediados del siglo XIX tanto en carga como en pasaje, Ensayo Político Sobre el Reino de Nueva España de Alejandro de Humboldt"; publicándose en esa fecha el primer reglamento por parte de la República, disponiendo que todo ciudadano mientras pague una cuota mensual de 80 centavos por carruaje, puede operar tantos como quiera; concomitante a esto se dan las diligencias acompañadas de la sagacidad del transportista, ya que establece facilidades de hospedaje en los puntos donde no los había, se le atribuye ésta idea a Anselmo Zurrutuza e incluso a escritores como Manuel Payno en Bandidos de Río Frío, Manuel - Altamirano y Guillermo Prieto en sus memorias lo citan como -- tal.

Antes de proseguir es preciso hablar de un personaje como Manuel Escandón tan importante en cualquier resúmen-histórico de los transportes en la Cd. de México, sobretodo en lo que actualmente conocemos como rutas suburbanas las cuáles eran: a)Churubusco, Tlalpan; b)Tacubaya y Chapultepec utilizando omnibus; c)Guadalupe Hidalgo en omnibus; d)Mixcoac en guayín; habiendo comprado nuestro personaje Manuel Escandón en -- 1833 la primera línea de diligencias establecida en 1830 por 3 norteamericanos utilizando coches tipos(concord), siendo ésta la México-Veracruz (Historia Cd. de México-Artemio Valle Arispe) entre otros.

Pues bien, para tener una idea de cuantos sitios operaban y coches circulaban, es motivo de consulta la obra titulada "La Historia Moderna de México de Moisés González Navarro" y así conoceremos como se hallaba la Cd. de México en la Segunda mitad del siglo XIX, por lo que en 1876 operaban 30 sitios y circulaban 182 coches. Para 1877 ya eran 206 coches de alquiler de los cuales se podía hacer una clasificación y significado de los mismos;

- 1.- 58 Berlínas-coche cerrado de 2 asientos denominado así por haberse empesado a fabricar en Berlín (Diccionario de Academia Española).
- 2.- 48 Calesas-carruaje de 4 o 2 ruedas capacidad de 2 a 4 --- asientos y capota de vaqueta (Diccionario de Academia Española).
- 3.- 10 Cupés-similar a la Berlina.
- 4.- 3 Victorias-coche de 2 asientos, abierto y con capota, llamado así por haber sido popularizado por la reina Victoria.
- 5.- 36 Colesas cerradas
- 6.- 37 coches cerrados.
- 7.- 14 Trois Carta.

Posteriormente para 1893 nos dice José Ma. Alva - rez en sus Añoranzas, la Metrópoli contaba con los "Simones, - las Calandrias, Cardenales y las Victorias o Cupés, lo que viene a ampliar la clasificación descrita anteriormente; así tenemos que a los Simones se les conocía así por un carruaje derivado de Simón alquilador de coches en Madrid, las Calandrias - por el color amarillo similar al de la ave llamada calandria y el Cardenal por su color rojo como el plumaje del ave de su -- nombre; es en ésta clasificación donde tenemos a la vista, la - separación clasista de quiénes los utilizaban siendo de los -- económicos los Simones y las Calandrias, y de los más caros -- eran los Cupés utilizados por presuntuosos artistas, exhibicio - nistas o pudientes."(9)

Existe una memoria de trabajos municipales desa-- rrollados en 1898, en donde el Secretario del Ayuntamiento - - Juan Bribiesca informa que habían los siguientes coches de al - quiler en servicio:

De badera amarilla (\$0.50 la hora)	343
De bandera colorada(\$0.75 la hora)	120
De bandera azul (\$1.00 la hora)	17
Total	480

(9)Alvarez José Ma; Añoranzas; Imprenta Ocampo; México 1948; En- ciclopedia de México; México 1978; p.21.

comprendiendo entre los que daban el servicio diario y los que no lo hacían así.

Los transportes urbanos no podían esgrimir los -- buenos modales por lo que tenemos que incorporar las recomendaciones de Manuel Antonio Carreño, entre otras la buena conducta de quienes hacen uso de los transportes, como por ejemplo el caballero en caso de viajar en caballo se adelantará a la señora, procurando cuidarla en los lugares peligrosos, lodazales y en -- el paso de los rios evitando que la bestia salpique a alguna -- otra persona.

Por otra parte debido a las desgracias ocasionadas por las carreras de coches y caballos el gobierno se ve --- obligado a adoptar algunas medidas como las siguientes; 1.- que los carruajes particulares no caminen por las calles principales con precipitación sino a paso rodado, castigandose esta infracción con multa aplicable al empedrado; 2.- se prohíbe a toda hora correr a caballo dentro de la capital, a carrera tendida o rienda suelta exceptuándose a los militares en servicio, -- etc. Todo esto es decretado por un redactor del siglo XX de 22 de noviembre de 1875, pero aún y con éstas medidas el mal subsiste según nos narra el mismo periódico.

También tenemos que el Reglamento expedido en -- 1905 introduce una novedad que son "Las tarifas diferenciales"-- las que operaban en: a) días ordinarios, b) días extraordinarios c) días especiales (martes de Carnaval, 2 de Noviembre, etc.).

Prosiguiendo con los diferentes elementos y formas que van cambiando y dando origen al actual sistema de transporte, tenemos el aparato denominado taxímetro, el cual tiene su -- antecedente gracias a la orden del concejal del Ayuntamiento de la Cd. de México en 1906; por su parte el Sr. Ignacio Carranza en agosto de 1906 dispuso que se experimentara con el tasámetro considerado como el bisabuelo del taxímetro dicho aparato in --

clufa un podómetro que registraba distancias y marcaba una cantidad por kilómetro recorrido, un reloj que computaba tiempo-hora y 2 mecanismos adicionales que indicaban el número de veces que se ocupaba el carruaje y totalizaba el kilometraje recorrido --- sin pasar de su fase experimental el tasámetro ante las protestas de los cocheros".(10)

Más tarde hacía su aparición una nueva época que extinguiría al coche de tracción, áuriga, carruaje y a los caballos, animal que al volverse obsoleto se le substituye por el coche producto del industrial Mr. Henry Ford, pero en vista de que la Secretaría de Relaciones Exteriores depende de Lucas Alamán, la construcción y la conservación de caminos se encuentran en mal estado y de difícil transitar que el Secretario considerara necesario la cría de bestias de carga para el transporte, -- sin que esto haya aliviado realmente la situación.

Aquí es imprescindible determinar apoyandonos en diversos autores, que a pesar de que el transporte en Tenochtitlán se basaba en las canoas e incluso a través del uso del -- hombre mismo, al transporte se le puede considerar ya como un servicio urbano desde esa época. Los autores que hacen referencia son: Domingo García Ramos quién en su obra "Iniciación al Urbanismo" editada por la U.N.A.M. en 1978, nos precisa que -- hasta 1950 la unidad urbana se componía por 5000 habitantes, -- mientras que la ciudad de Tenochtitlán cubría ese elemento; -- además el autor antes mencionado establece que el hombre para fundar ciudades reclamará de satisfacer necesidades como lo -- son.- beber, comer, respirar, dormir, temperatura adecuada, -- abrigo, alojamiento, seguridad y sanidad, etc.

De acuerdo a lo investigado por Fructuoso López-Cárdenas, Marcela Rangel Martínez y Gerardo de la Sierra Cuspiñera, en su obra titulada "El Transporte en la Cd. de México - 500 años de Evolución", editado por Editorial Castellnova, en-

(10) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México, Op. Cit.; pp.29-30-31.

1982, los Aztecas contaban conforme a su época con un desarrollo urbano ya que tenían varios servicios como agua potable, administración de Justicia, vialidad, seguridad, drenaje y otros. Para algunos pudiera parecer incomprensible que ya hubiera agua potable pero retomando las ideas de Domingo García Ramos anteriormente citado, el agua potable existe solamente en determinados puntos sobre la tierra. Por todo esto nosotros estamos convencidos de que el transporte en los Aztecas ya debe ser considerado como un servicio urbano, con las características aceptables de la época.

A su vez, los automóviles y los Chauffer hicieron su aparición a principios del siglo XX substituyendo al coche de tracción animal por otro más cómodo y rápido tirano el cual infectaría la atmósfera.

Ahora, antes de continuar con la entrada de los automóviles a la Cd. de México, es preciso apuntar que hubo importaciones de llamas del Perú a Nueva España por iniciativa de Pedro de Alvarado, esto fue entre 1535 y 1540. "Así mismo en 1783 -- siendo gobernante de Perú Teodoro de Croix, envió algunas llamas a Antonio Rodríguez de Pedroso, Conde de San Bartolomé de Xala, muriendo esta remesa en Acapulco por asfixia. Y en 1833 participando activamente Don Lucas Alamán, llegan a México a través de una compañía francesa "Marsella" 20 camellos traídos de Alejandría; pero el último intento de camellización se efectuó en 1834 gracias a un crédito otorgado por el Banco de Avio al Sr. Juan de Dios Cañedo por \$3000.00 con el fin de comprar vicuñas y llamas del Perú."(11) En conclusión todo esto no es más que producto del folklore y adrenalina de los promotores del transporte, pero que nunca venían a solucionar el problema del mismo.

Pues bien, antes de continuar con el desarrollo --

(11) Sedano Francisco; Noticias de México; D.D.F.; México 1974; - pp. 14, 16.

del transporte en el siglo actual, nos avocaremos a describir como empezaron a funcionar los ferrocarriles, el 4 de julio la que conduce a la Villa de Gpe., y el 16 de septiembre la que inicialmente llega a Tacubaya.

Lo que acontece gracias a Ignacio Comonfort en el año de 1857, inicialmente eran de vapor cuyo primer viaje se dá el 7 de julio de 1857, según el Diario de Avisos, pero debido a altos costos de mantenimiento y a los continuos accidentes, el vapor es substituído por mulas en 1875, según nos narra Sergio - Ortíz Hernán en su obra Los Ferrocarriles en México (México 1970) Se otorgó la concesión de tranvías jalados por mulas el 13 de agosto de 1856, explotándose en 1860 el servicio; una vez multiplicadas las rutas de tranvías, el Sr. Ramón Guzmán se asocia con Angel Lerdo de Tejada y F. P. del Castillo constituyendo la Compañía de Ferrocarriles y Tranvías del D.F., contando con una concesión de 99 años. En sus primeros 5 años (1890) de vida contaba con 175 kms. de vías, 55 locomotoras, 600 coches de pasajeros, 80 carros, 3000 mulas y caballos, 300 conductores, 800 cocheros, 100 inspectores, 1000 trabajadores y un veterinario con ayudantes, teniendo una tarifa de 6 centavos. Entre 1873 y 1896 la "Guía General Descriptiva de la República Mexicana 1899), recabó datos como los de que se transportaron 244,637,816 pasajeros, teniendo 421,891 metros de rutas llegando a Tlalpan, Tacubaya, Azcapotzalco, Tacuba, San Angel, Chapultepec, Santa Fe y Mixcoac.

La empresa adolece de una serie de deficiencias, que perjudican al público, atribuibles a la falta de competencia y una administración poco hábil, funcionando como servicio oficialmente público, pero usufructuando como particular, lo que generaba buenas ganancias. Ya en aquél entonces se introdujo un sistema de novedad, que en la actualidad se conoce como "abono" - entonces conocido como "correspondencia", con el que se daba derecho a ser trasladados en todos los tranvías de la ciudad.

El final de los tranvías jalados por mulas empieza en 1882, con la concesión otorgada a "La Cía. Limitada de Tranvías Eléctricos", presidida por Tomás Mc. Lean quien obtuvo el monopolio para la electrificación de los tranvías. Los tranvías eléctricos iniciaron en 1888 con una ruta con 2 kms. de largo, pero de funcionamiento exclusivo de la autoridad municipal, - siendo hasta el 15 de enero de 1900 cuando el Lic. Ignacio Mariscal Secretario de Relaciones Exteriores en compañía de otras -- personalidades inaugura la primer ruta: México-Tacubaya, con -- una velocidad máxima de 10 kms. por hora y transportando 24 pasajeros, recorriendo en 7 minutos la distancia Indianilla-Chapultepec".(12)

Es importante indicar que los tranvías eléctricos - "se inventaron por Werner Von Siemens físico e Ing. alemán en - 1816-1892".(13)

Por lo que el tranvía eléctrico vino a reducir el tiempo utilizado en las rutas, por ejemplo el de mulitas del Zócalo a Azcapotzalco hacía 60 minutos, en cambio el eléctrico las recorría en 40 minutos.

De acuerdo al "Anuario Mexicano de 1877 de Filomeno Mata" existían las siguientes rutas, itinerarios y tiempos - de recorrido de tranvías eléctricos:

RUTAS	No.DE CORRIDAS	DURACION.
México-Tacubaya o Inversa.	43	40'
México-San Angel o Inversa.	10	1 H.20'47"
México Tlalpan o inversa	5	2 H. 10'48"
México-Tacuba	8	45'
Tacuba-México	9	45'

(12) Torre Villar Ernesto De La; El Ferrocarril de Tacubaya-Revista Mexicana; Edit. El Colegio de México 1960. p.45.

(13) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit.; p. 105.

Existían líneas urbanas: a) la de Belem, -
b) la de San Cosme, c) Peralvillo, d) la de la Viga.

Las rutas eléctricas suburbanas en 1899, -
de conformidad con la información obtenida de "La Guía Gral. --
Descriptiva de la República Mexicana" eran: la de Tlalnepantla,
la de Villa de Gpe. la de Los Baños Termales del Peñón, Iztapa-
lapa, Chapultepec, San Angel Mixcoac, Coyoacán, Churubusco y --
Tacubaya.

La concesión y bienes de la empresa fue --
con transferidas a la Cía. inglesa The México Electric Trans --
ways Co.

"Para 1910 la red tenía 254 kms. y 333 ca-
rros, extendiéndose hasta Xochimilco y Tizapan, habiéndose inau-
gurado Azcapotzalco en 1905".(14)

De acuerdo a lo que nos dice Ernesto Espi-
noza Porcet, en el periódico "El Universal de 8 de agosto de --
1871"; los tranvías eléctricos daban servicio aproximadamente a
1250 personas en la segunda década del presente siglo.

Otro medio de transporte viene a ser "la -
bicicleta" que fue importada de E.U.A. en 1892, habiendo creci-
do el número 1896 hasta 800 según Mosés González Navarro en "La-
Historia Moderna de México", razón por la que el 9 de mayo de -
1898 se expide un reglamento para llevar un control de las mis-
mas.

A continuación daremos a conocer las ci --
fras registradas por la "Inspección General de Tráfico del - --
Ayuntamiento de la Cd. de México", el 30 de julio de 1921; en -
lo que se refiere a los vehículos motorizados que aparecen a --
principios de este siglo: 1.- coches particulares 136, 2.- 148-
coches de alquiler y de lujo, 3.-1300 coches de alquiler de ban-
dera blanca (en sus dos turnos diurno y nocturno). Por lo que -

(14) Ortiz Hernán Sergio; Los FF.CC. de México; Tesis Profesio-
nal, UNAM. 1969.

se refiere a los automóviles había: 1.-4015 automóviles particulares, 2.-4122 automóviles de alquiler, 3.- 44 automóviles de alquiler con taxímetro, 4.-862 camiones de alquiler, 5.- -- 309 automóviles del gobierno, 6.- 265 motocicletas.

"El D.F. en 1929 empieza a engrandecer de acuerdo a la Ley Orgánica del D.F. y Territorios Federales de 31 de diciembre de 1929, integrándose con los hasta entonces municipios y 13 delegaciones foráneas, correspondiendo al D.F. el -- 20% de la población del país en esas fechas, lo que dá margen a mayores necesidades de transporte urbano por atender.

Así tenemos que en 1930 había 10 establecimientos especializados en carrocería para automóviles, un Banco Nacional de Transportes y en materia de autotransportes en relación con las cifras de 1921, existían 1413 automóviles oficiales, 8318 automóviles particulares, 7704 automóviles de alquiler, 366 camiones oficiales, 1714 autobuses para pasajeros de 55 líneas, 4896 camiones de carga, 230 motocicletas y 7668 bicicletas."(15)

"El Estado empieza a intervenir directamente -- con el transporte masivo a raíz de la huelga de 1935 poniéndose en entredicho la posesión de los bienes de la Cía. de Tranvías de México, la cual el 7 de noviembre de 1952 firmó un convenio con el gobierno entrando en dominio pleno de los bienes de aquélla; iniciando el Presidente Don Adolfo Ruíz Cortínez - un proceso de modernización de los tranvías que culmina el 28- de agosto de 1956, aunado a que en el periodo gubernamental de 1945-1951 se estableció la primera línea de trolebuses de Vi- lla de Gpe. a la Cd. de los Deportes."(16)

(15)Dromundo Baltazar; La Metrópoli Mexicana; Edit. D.D.F.; Mé- xico 1957.

(16)D.D.F.; Historia de los Transportes Eléctricos; México.

Cabe hacer notar que el último tranvía de tracción animal se suprimió el 24 de noviembre de 1932.

En abril de 1974 el Sistema de Transportes Eléctricos, nombre con que se le conoce a la antigua Cía. de Tranvías de México, tenía 177 tranvías y 348 trolebuses cubriendo 13 y 23 rutas respectivamente.

"El Sistema de Transportes Eléctricos en 1973 -- transportó 235,906,000 pasajeros, pero para 1974 eran 610,000 -- pasajeros al día; la red era de 387 kms. (220 kms. de trolebuses y 167 kms. de tranvías), habiendo 800 unidades (550 trolebuses y 250 tranvías)."(17)

Luego entonces, antes de abordar el tema de la motorización del transporte en México, es preciso conocer los orígenes del motor, así tenemos que el "primer motor fue de vapor, e inventado por Nicolás José Cuanot (1725-1804) haciendo su aparición en Francia por el año de 1781. Posteriormente en 1886 en Stuttgart el Ing. Gottlieb Daimler y Carl Benz en Mannheim anunciaron el invento de un motor basado en los 4 tiempos del motor de combustión interna. Conforme pasaba el tiempo se va aumentando la potencia automotriz, también se inventan por Michelin en Francia los neumáticos y Mac Adam substituye el empedrado de las calles por el asfalto."(18)

"No fue sino hasta principios del siglo XX cuando arribaron a Veracruz los primeros automóviles, acompañados del vocablo "Chauffer" que significa chofer que es sinónimo de delincuente, a partir de ahí el crecimiento del número de automóviles fue constante ya que en 1903 en la Cd. de México había 136 y 3 años después eran 800, siendo el primer automóvil que irrumpió en la Cd. de México un "Maxwel" según José Ma. Alvarez. Por otra parte no podía pasar inadvertida la presencia de los -

(17) D.D.F.; Historia de los Transportes Eléctricos; México.
 (18) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit. ; p. 116.

automóviles en la Cd. de México, ya que el transporte público-conocido como taxis lo inician los automóviles; cuya denominación deriva de la familia europea taxis, tasso o tasis que ---ejerció un monopolio en comunicaciones postales."(19)

Gramaticalmente taxímetro deriva del griego ---"taxis, tasa y metrón, y alude al aparato que registra la distancia recorrida por un vehículo y el precio devengado", lo anterior se obtuvo del Diccionario Pequeño Larousse.

"Hacia 1929 la Cd. de México tenía 25 sitios de coches de alquiler con 15 a 30 unidades cada uno. El avance --del desarrollo urbano continúa en 1930 con la introducción de los semáforos."(20)

Pues bien, en la historia del transporte urbano no siempre han existido patrón u chofer considerados como distintas personas en torno al medio de transporte; ya que por --1934 el gobierno retiró las placas a los flotilleros y se las otorgó a los choferes pero aquéllos se negaron a vender sus --unidades a éstos, quedándose con sus placas pero sin automóviles; por lo que el gobierno aprobó "la fundación de uniones de crédito popular de conformidad con la Ley de Uniones de Crédito Popular y Fomento Cooperativo, estableciéndose 12 o 14 con-50 automóviles, pagando los choferes una suma igual a la del --alquiler que daban a los flotilleros, pero al final adquirían la propiedad del vehículo, fracasando también esta organiza --ción."(21)

(19) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit.; p. 120.

(20) Martínez del Río Deredo Marita; El Transporte en la Historia de México; Edit. Ediciones de Artes de México; México-1972; p.134.

(21) Martínez del Río Deredo Marita; El Transporte en la --Historia de México; Op. Cit.; p. 135.

Es hasta 1950 cuando se aprueba instalar taxímetros en los autos de alquiler, asimismo con el propósito de suplir las deficiencias de otros servicios de transporte, aparecen las rutas de peseras.

"Ahora el automóvil particular cumple un papel relevante en el transporte de pasajeros, ya que cifras tomadas en octubre de 1972 por la Dirección Gral. de Ingeniería de Tránsito y Transportes del D.F., se atendió a 2 millones y medio de pasajeros al día. De tal manera que los automóviles cobraron auge ya que la industria automotriz se desarrolló, fundándose la FORD MOTOR COMPANY en 1925; en 1935 la GENERAL MOTORS; en 1939 AUTOMEX (CHRYSLER); la INTERNATIONAL HARVESTER - en 1946, VAM en 1946, DINA en 1951; VOLKSWAGEN en 1954 y NISAN MEXICANA (DATSUN) en 1966."(22)

Para continuar con el desarrollo del automóvil como transporte urbano en México, tenemos que como consecuencia de la huelga de junio de 1917 de los trabajadores de la Compañía de Tranvías, "se empiezan a improvisar los automóviles como medios de transporte, iniciando como automóvil de alquiler y después como omnibus para 5 pasajeros (éstos últimos los inventó Blas Pascal en 1661 en Francia)."(23)

El antecedente de la primer ruta de camiones de la Cd. de México data de antes de 1917 y fue hecho por René Roseel, la que cubría "Plaza de la Constitución-Villa de Guadalupe con 4 unidades de motores Prhotos, sin tener éxito por el mal estado de las calles; para Manuel Gómez la organización de los camiones empezó en 1915, según una entrevista concedida a "La Voz del Transporte" de mayo de 1966.

(22)Asociación Mexicana de la Industria Automotriz; La Industria Automotriz en Cifras; México 1982; p.125.

(23)Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit.; p.129.

A su vez, al concluir la huelga de los tranvías se dió una batalla entre el camión y el tranvía, al inicio el camión admitía 5 pasajeros, después en 1918 Ford Motor-Company lanzó al mercado su modelo "T" de 10 pasajeros, sin palanca de velocidades; es hasta 1921 cuando el Ayuntamiento a través de la Jefatura de Tráfico dependiente del gobierno del Distrito, expidió los primeros permisos formales de ruta y licencias para circular; en relación con esto, nos comenta Manuel Gómez, se creó la primer línea de camiones que fue "La Roma-Piedad", entendiéndose por línea el agrupamiento espontáneo de permissionarios que dan un servicio de autotransporte en una ruta determinada, y ruta es el itinerario fijo que acata un vehículo en su servicio habitual.

En un principio el Ayuntamiento expidió demasiados permisos que sobresaturaron el servicio, lo que origina un motivo de los afiliados al Centro Social de Chauffeurs, teniendo como resultado además del incendio de parte del archivo municipal entre otros: a) limitación de número de vehículos, b) determinación del número de éstos que integrarían cada una de las líneas en operación otorgándose un permiso de ruta para poder circular, c) también la Cía. de Tranvías no fue autorizada a explotar omnibus y d) el Centro Social de Chauffeurs asesoraría a la Jefatura de Tránsito.

No sólo trasladando personas civiles participaban los camiones sino que también militares en combate para poder combatir a Adolfo de la Huerta (1923-1924).

Después los Ford Modelo "T" son substituídos -- por los "TRUCAS" que eran para mayor número de pasajeros con carrocería abierta y lona ahulada para época de lluvias.

"Por otra parte en 1927 aparecen las primeras líneas entre las que estaban la Santa Ma, Mixcalco y Anexas, San Rafael, y así para 1929 no habría más de 30 líneas. Por lo que así se fundan las primeras líneas, promoviendo cooperati

vas de tipo escandinavo en donde los trabajadores serían los propietarios, naufragando esta iniciativa del Gral. Lázaro Cárdenas; y años antes en 1919 se creó la Alianza de Camioneros de México agrupando transportistas del D.F. y foráneos."(24)

Se tiene a bien, en octubre de 1972 llevar a cabo un censo de rutas, obteniéndose un total de 83 rutas; 49 de primera y 34 de segunda entre las 4229 unidades de primera y las 1802 de segunda transportaron 87634 al día respectivamente.

Sucesivamente en menos de un año, en junio de 1973 el D.D.F. autorizó el servicio de los llamados "Delfines" y así tenemos que en 1977 la Alianza de Camioneros transportaban 6 millones de pasajeros diarios, el D.D.F. mediante tranvías, trolebuses y autobuses, 400,000 pasajeros al día y el metro 1,300,000 pasajeros diarios. Al existir un deterioro en la eficacia del servicio y, al exigírseles mejor servicio a los camioneros sin haber respuesta de su parte, se municipaliza la empresa el 18 de agosto de 1981, heredándose 6000 autobuses de los cuales 4000 estaban en malas condiciones."(25)

"Por otra parte el Sistema de Transporte Colectivo Metro, cuyo nombre de metro deriva de la empresa inglesa -- "Metropolitan Railway Company" que el 10 de enero de 1863 constituyó la superación de un "Tabú Ancestral" que se discutía desde los años cuarenta, ya que se le concedía poca confiabilidad al lodoso subsuelo de la capital" (26); y no es sino hasta "febrero de 1967 efectuado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en donde se expuso un detallado plan para su -- construcción, con un costo de su primera línea de \$50,000,00 y tardándose 8 meses en construirse, publicándose en el Diario Oficial de la Federación el 29 de abril de 1967, el Decreto de Creación del Sistema de Transporte Colectivo para construir, -

(24)Alianza de Camioneros de México; Revista del Informador -- Camionero; México 1952; p.42.

(25)Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit.; p.138.

(26)Op. Cit.; p.145.

operar y explorar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, tomándose 28 meses después del Decreto la inauguración de la línea 1 Zaragoza-Chapultepec, esto es; el 5 de septiembre de 1969 con 11.5 kms. de extensión y 16 estaciones en servicio, por lo que la línea 1 se amplía de Chapultepec a Juanacatlán el 11 de abril de 1970."(27)

"Poco después se inaugura la línea 2 del tramo Pino Suárez-Taxqueña, siendo esto el 1° de agosto de 1970 con 92 kms. de extensión y 11 de sus 22 estaciones en servicio complementándose esta línea el 14 de septiembre del mismo año, -- con el tramo Pino Suárez-Tacuba.

Aproximadamente casi 2 meses después se inaugura la línea 3 Tlaltelolco-Hospital General y se amplía la 1 de Juanacatlán a Tacubaya, sucediendo un 20 de noviembre de 1970; y la ampliación de Tacubaya a Observatorio se dá el 10 de junio de 1972.

Siguiendo con la secuencia cronológica del Metro en lo que a ampliaciones e inauguración se refiere, tenemos que el 25 de agosto de 1978 se amplía la línea 3 de Tlaltelolco -La Raza, el 1° de diciembre del año siguiente, se llega hasta los Indios Verdes.

Un 7 de junio de 1980 y el 25 de agosto del mismo año, se amplía de Hospital Gral.-a Centro Médico y de aquí hasta Zapata respectivamente, un año después se inaugura la línea 4 Martín Carrera-Candelaria y, 4 meses después sucede lo mismo con la línea 5 correspondiente al tramo Pantitlán-Consulado esto es el 19 de diciembre de 1981 y la 4 el 20 de agosto de ese año, la actual línea 5 Pantitlán-Politécnico se concluye el 30 de agosto de 1982, ampliándose de Consulado-La Raza el 1° de julio de 1982; y así la línea 4 Martín Carrera-Santa-

(27)Asociación Mexicana de Caminos; Carreteras y Transportes - de México; la Cd. y el Metro, Ing. Jorge Espinoza Ulloa; - Edit. Asociación Mexicana de Caminos; México 1974; pp.27--28.

Anita se terminó el 26 de mayo de 1982, y el 20 de diciembre - de 1984, se inauguró la línea 7 con el tramo Tacuba-Auditorio, ampliándose hasta Tacubaya el 12 de agosto de 1985, anterior - mente se habían ampliado de Zaragoza a Pantitlán la 1, de Tacu - ba a 4 Caminos la línea 2, ocurriendo ello el 21 de diciembre - de 1983.

Por lo que en sus tres primeros años de gobierno el - Lic. Miguel de la Madrid Hurtado construyó 30.5 kms. y se trans - portaron 5millones de pasajeros al día, ampliándose a 108.50 - kms. en su totalidad."(28)

Por lo que antecede, se desprende que el trans - porte urbano como un servicio urbano avanza, ya que un 20 de - mayo de 1985 se anuncia la construcción del metro o tren lige - ro, con una ruta de calzada Ignacio Zaragoza a Santa Martha -- Acatitla, atendiendo así el transporte suburbano con 12.4 - -- kms. y 10 estaciones, esperando con esto que se integre una - red suburbana de metros ligeros periféricos.

2.- CONCEPTO DEL TRANSPORTE URBANO SEGUN DIVERSOS AUTORES.

Para iniciar el desarrollo de este inciso, se-- hace necesario aclarar que aún no existe un concepto concreto - e inobjetable que se refiera al transporte urbano, no obstante ello diversos estudiosos dan sus acepciones.

Ahora bien, comenzaré por dejar asentado lo --- que gramaticalmente significa "Transporte Urbano" tomado del - Diccionario denominado Pequeño Larousse, en los siguientes tér - minos.

Así tenemos que de la combinación de Transporte y Urbano nos dá el siguiente concepto: "Es el conjunto de los - diversos medios para trasladar personas, mercancías, etc., --- dentro de una población que cuenta con los servicios públicos-

(28) Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México; Op. Cit.; p.151.

como lo son calles, luz, alcantarillado y otros."(29)

En este concepto es base fundamental el hecho de que una población deja de ser rural desde el momento en que se le dota de servicios públicos indispensables.

Algunos autores como Leonardo Lazo Margain y -- Gilberto Sánchez Angeles conceptúan al transporte urbano como un sistema, así tenemos que el concepto obtenido de ellos es el siguiente: "El Transporte Urbano es un sistema que permite desarrollar un proceso apto tanto a personas como cosas para viajar con comodidad, seguridad y en la forma más económica posible; debiendo procurar ése sistema un mejoramiento del ambiente y una optimización de tiempo del transporte de las cosas y las personas; teniendo como motivo de traslado, el retorno a casa, el ir al trabajo, de compras, a la escuela, de recreación, de negocios personales y otros; realizando el viaje como producto de una necesidad de subsistencia ya sea para adquirir el sustento diario o satisfacción de necesidades primarias."(30)

Este concepto nos expresa diversas características como lo son, viajar seguro, cómoda y económicamente, debiendo hacerlo en la forma más rápida y saludable posible, teniendo motivos laborales, escolares, negocios y recreativos.

Para Oscar de Buen Richkardey: "El Transporte Urbano es un modo de transporte, que origina uso del suelo, generación y distribución de viajes, teniendo como premisa los empleos de la región, consistentes en básicos y de servicios." (31)

(30) Lazo Margain Leonardo y Sánchez Angeles Gilberto; Una Fisonomía de la Ingeniería de Tránsito; Edit. Miguel A. Porrúa, S.A.; México 1978; p:69.

(31) De Buen Richkardey Oscar; Los Modelos en la Planeación; Tésis Profesional; UNAM; México 1978; p.122.

Se desprende del concepto que antecede como pre-misa empleos básicos y de servicios. Por empleos básicos debe - mos entender: todos los que intervienen en los bienes que se ex portarán de la región; y de los servicios: aquéllos que satisfa cen las necesidades de los empleos básicos como por ejemplo co mercio y servicios públicos.

El Ing. Riad Bujana Saldivia conceptúa al Trans porte Urbano como una empresa en los siguientes términos: "Es - la gama total de oportunidades que tienen las personas y las co sas, de ser movilizadas entre los distintos puntos de la región urbana, subdividiéndose en traslados particulares y masivos, -- sistemas de tránsito y estacionamientos, así como capacidad ur bana y vialidad."(32)

Pues bien, como líneas atrás habíamos comentado- que el Transporte Urbano se puede considerar según este autor - últimamente citado como una empresa. Así tenemos que, "es la or ganización que presta un servicio a la comunidad, conduciendo - a los usuarios por las vías urbanas de un origen a un destino, - que es producto del deseo humano de comunicación y subsistencia en la ciudad, a través de la satisfacción racional de las nece sidades humanas por parte de los que operan el servicio, a fin de contribuir a alcanzar la perfectibilidad de las comunidades- y por ende permitir al hombre desarrollar actividades socioeco nómicas de la Ciudad."(33)

Este autor nos indica una vez más en su acepción movilización de un lugar a otro, agregando capacidad urbana, es tacionamientos, sistemas de tránsito y vialidad; pero al tocar el concepto como empresa externa, que es consecuencia del deseo humano de comunicación y subsistencia en la ciudad, esto es, el

(32)Bujana Saldivia Riad Ing.; Memoria del Primer Congreso Pana mericano de Ingeniería de Tránsito y de Transportes; La Em presa de Transporte Urbano de Pasajeros; Edit. Asociación - Mexicana de Ingeniería de Tránsito y de Transportes A.C.: - México 1980; p.66.

(33)Op. Cit.; p.67.

interés por interrelacionarse y sobrevivir desarrollando funciones socioeconómicas, lo que da origen a una comunidad más perfecta.

Por otra parte existe un autor quien es Werner Z. Hirsch, que conceptualiza el Transporte Urbano pero antes de ello, nos define el Transporte diciendo lo siguiente: "es el movimiento físico de personas y de bienes en el espacio entre una localidad y otra.

En consecuencia señala que el Transporte Urbano es: simplemente que el espacio está densamente poblado."(34)

Para el citado autor el Transporte Urbano es el movimiento físico de personas y de bienes en un espacio que se encuentra densamente habitado.

3.- DEFINICION PERSONAL.

De todo lo señalado en el punto segundo de este capítulo, se conforma la subsecuente definición personal del Transporte Urbano: "Es el sistema que comprende una gama de elementos como son personas y cosas, y de entre éstas últimas se encuentra el suelo, regiones, medio ambiente, densidad de población, organización, etc., teniendo a su vez las personas actividades tanto de tipo primario como secundario que realizar y que son producto de la necesidad humana de comunicación y subsistencia, inherentes a la forma de vida, siendo más preponderante en las ciudades con alto índice de población."

A continuación se realizará un desglosamiento de dicha definición, mencionando como punto principal que:

a) Es el sistema que comprende una gama de elementos como son personas y cosas de entre las que se encuentran el suelo, regiones, medio ambiente, densidad de población, etc., deduciendo que un sistema es la combinación de varias partes reunidas-

(34) Werner Z. Hirsch; Análisis de Economía Urbana; Edit. Instituto de Estudios de Admón. Local; Edit. Madrid 1977; p.123.

como son en primer lugar las personas que tienen múltiples necesidades tanto de carácter primario como secundario y, en segundo lugar las cosas que han quedado citadas para llevar a cabo -- éstos fines comunes a las personas las cuales conjuntamente forman un todo.

b) Siendo preponderantemente más necesario en -- las ciudades con alto índice de población.

Concluyéndose que en todas partes es necesario -- el sistema de transporte urbano, pero lo es más y aún indispensable en las grandes ciudades como es el caso de la nuestra, -- que indiscutiblemente requiere de un conjunto de reglamentaciones que determine la forma en que se va a desarrollar dicho sis tema.

"C A P I T U L O II"

EL DESARROLLO SOCIAL DEL TRANSPORTE URBANO

II.- EL DESARROLLO SOCIAL DEL TRANSPORTE URBANO.

Para penetrar al Segundo Capítulo de esta tesis, resulta apremiante configurar una breve introducción al respecto, consistente en el Desarrollo Social del Transporte Urbano, así como sus causas y consecuencias sociales, políticas y económicas; a su vez es conveniente explicar que este servicio del transporte urbano en nuestro país es imprescindible principalmente en la Ciudad de México en razón de que la mayor parte de su población está integrada por clases económicamente débiles y numerosas, las cuales se deben trasladar a sus diversos centros de actividades, y que en su mayoría quedan retirados.

Cabe hacer hincapié que en virtud de ser una nación en desarrollo el transporte en la forma que se presta es insuficiente debido al desarrollo económico y demográfico; sin olvidar que esto va aparejado a una incorrecta planeación y distribución de los ingresos percibidos por el Gobierno, lo cual repercute en todos los ámbitos ya que en lo económico el contar con pocas unidades, recorridos limitados y bajos costos en el pasaje traen como consecuencia un más alto subsidio, y como esto no es posible el servicio resulta ineficaz, y por ende la iniciativa privada coadyuva en este aspecto a través de peseras y taxis, los que en virtud de ello, cobran la mayoría de las veces arbitrariamente sin que se alivie con ello la necesidad de movilidad de los usuarios.

Sin embargo, hay que hacer notar que se han llevado a cabo políticas para evitar las consecuencias como congestiones, accidentes y contaminación ambiental, entre otros problemas, sin que a la fecha se logren aminorar, al contrario cada vez son más frecuentes.

Para explicar este rubro iniciaremos descifrando el significado de las palabras siguientes:

Según el Diccionario Enciclopédico Larousse - -
Ilustrado "Causa es lo que hace que una cosa exista, origen, -
principio.

Consecuencia: es el hecho que se deduce de - --
otro."(35)

Transporte: "Acción de llevar de un sitio a --
otro.

Vialidad; Es el conjunto de servicios relacio-
nados con las vías públicas."(36)

Concluyéndose que el transporte y vialidad - -
constituyen un vínculo entre empleo y vivienda, convivencia -
familiar y social, a su vez éstas son una causa para que re -
sulte ser necesario el transporte con sus respectivas conse -
cuencias, corriéndose el riesgo de que se integre la sociedad
o contribuya a dificultarla, de suscitarse lo primero se for-
talecerían los lazos comunitarios.

Ahora bien, para mencionar las causas socia --
les, diremos que paralelamente al crecimiento urbano de la --
Ciudad en los años 40 y 50 surge el desarrollo económico y la
expansión de autobuses de transporte público de pasajeros, lo
cual indicó una gran importancia como transporte, creandose -
con ello un problema similar al de otras ciudades latinoameri-
canas a principios de los sesentas; y como es sabido el servi-
cio de transporte público de pasajeros se presta a través de-
autobuses, taxis colectivos de ruta fija, ruta libre, taxis -
de sitio, metro, tranvía y trolebuses, en éstos sus niveles -
de servicio son bajos en número de viajes, itinerarios, con -
fiabilidad, seguridad, limpieza y estado mecánico.

Por otra parte se percibe que socialmente en -
la Cd. de México como en otras ciudades "es característico ob

(35)Diccionario Enciclopédico Larousse Ilustrado; Edit. Edicio-
nes Intercontinentales; México 1984; pp.196,227.

(36)Dirección de Operación Glosario de Términos Operativos --
(Vialidad y transporte); Edit. Sistema de Autotransportes
Urbanos de Pasajeros Ruta 100; México 1987.

servar que cuando cuentan con más de cien mil habitantes...el 72% de ellos se mueve en transporte público de pasajeros y sólo el 35% utiliza vehículo particular,, lo que trae como consecuencia que en la medida que en nuestro país se cuenta con mayor población la primera cifra aumenta y por lo tanto la segunda disminuye esto es que, el porcentaje más elevado lo representan -- las capas de la sociedad más débiles económicamente, convirtiéndose en usuarios cautivos de los modos de transporte público de pasajeros pagando los más altos costos y a su vez recibiendo -- los menores beneficios."(37)

Deduciéndose de lo que antecede que el crecimiento urbano obliga a funcionar con sistemas de transporte urbano-complejos, caros, inseguros y lentos, sin satisfacer en forma completa, equitativa, económica y eficiente las necesidades de desplazamiento de la población, puesto que millones de mexicanos se enfrentan día a día a una dramática escasez de transporte que se traduce en tiempos largos de espera y recorridos, contaminación ambiental, ruido y fatiga que disminuye su capacidad creativa y genera tiempos muertos que deberían dedicarse a la integración familiar, así como a la recreación y el acervo cultural de la población.

Para continuar con el desarrollo de dicho capítulo lo es importante hacer resaltar que el desarrollo social del -- transporte urbano en el Distrito Federal no garantiza la exigibilidad en la mayoría de los habitantes de la ciudad para que participen activamente en la vida social y política, aunado a esto las hora-hombre perdidas en el traslado personal, ya que requiere n varias horas para llegar a sus centros de trabajo y otras tantas para regresar a sus hogares.

Pues bien, para reafirmar lo citado, mencionaremos que "en 1980 los habitantes de esta urbe realizaban diariamente más de 20 millones de viajes, utilizando como medios principales para su traslado autobuses urbanos, automóviles, taxis-

(37)Balandranos Campos Arturo Arq.; Hacia una Política Nal. de Transportación Urbana; Taller de Economía, Territorio y Sociedad (ponencia); UNAM, Fac. de Economía y Aer.; México -- 1988; p.4.

y metro; detectándose que el 3% de los vehículos tenían la tarea de movilizar el 79% de la población, en tanto que al otro 90% constituido por automóviles particulares le correspondía mo ver el 21% restante."(38)

Esta otra razón para incentivar el mejoramiento de las condiciones de explotación, velocidad comercial y comodidad de la transportación colectiva, induciendo el cambio de viajeros del transporte individual al transporte colectivo; luego entonces el transporte en la ciudad de México, con sus repercusiones a nivel nacional representan una disyuntiva social, económica y política, dando lugar a planteamientos de acción que apoyen a las mayorías con un sentido de conciencia cívica y política en el largo plazo, prestando más atención a los sistemas de transporte utilizados por el sector mayoritario, permitiendo el contacto entre personas, entre bienes y entre ambos, organizando las actividades humanas en la ciudad.

De entre las múltiples causas sociales señalaremos las más preponderantes a continuación:

A.-EL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD.

Implica el hecho de que los mexicanos habitamos en localidades urbanas, y el tratar de resolver las necesidades de movilidad lo hacen a través del transporte urbano, teniendo como resultado el que no se satisfagan de manera completa, segura, efectiva, económica y eficiente dichas necesidades; toda -- vez que las áreas centrales que generan el mayor porcentaje de viajes persona-día, tienen como consecuencia graves déficits de estacionamientos vehiculares sobreposición de rutas de transporte público de pasajeros, congestionamientos de tránsito, mayores niveles de contaminación atmosférica y de ruido, mezclas de vehículos de pasajeros y de carga.

(38) Llorens Francisco; La Vialidad como Elementos Estructural - en la Cd.; Consulta Popular en el D.F.; Edit. IEPES-CEPES; México 1982; p.18.

Aunado a esto, es menester señalar que el sistema de transporte urbano origina "un proceso de modificaciones físico-espaciales que se reproducen para mejorar el nivel de vida de sus habitantes, puesto que este problema está ligado con otros como el uso del suelo, las condiciones de ubicación de la vivienda, de los centros de trabajo, educativos y recreativos, esto denota la forma anárquica con que ha crecido la cd. de México."(39) A más de que en la actualidad "se usa por los ejes viales los trazos de comunicación usados en Tenochtitlán."(40) Pero sin poder pasar desapercibido para el avance del transporte "la construcción de la primer vía rápida Viaducto-Miguel Alemán a raíz del establecimiento de Ciudad Universitaria."(41)

B.- NIVEL DE IMPORTANCIA.

Se estima que el transporte urbano es un problema nacional con prioridad menor que otros en cuanto a su forma de solución por parte del gobierno para mejorarlo, contando además con una legislación difusa, lo que permite la no instrumentación de movilidad de la población urbana; aunque hay que aclarar que actualmente se están tomando en consideración estudios a seguir para una mejor prestación del servicio a través de ponencias, propuestas, etc..

C.-LA RESPONSABILIDAD SOCIAL.

En la medida que los conductores de los vehículos continúen contando consciencia de la magnitud del daño que pueden ocasionar por fallas mecánicas y actitudes como lo son el estacionarse en doble fila, dar vuelta en sentido contrario a lo permitido, en esa forma coadyuvarán a que se prosiga hacia un mejor desarrollo.

D.- De conformidad con Juan Quintanilla Martínez,

(39)De la Madrid Hurtadi Miguel Lic.; El Compromiso Consulta Popular en el D.F.; Edit. IEPES-CEPES; México 1982; pp.5y 6.
 (40)Covitur 77-82; D.D.F.; Edit. D.D.F.; México 1982; p.10.
 (41) Op. Cit.; p.14.

en el aspecto social observa "el crecimiento de la población y sus necesidades de mayor movilidad son los que vienen a ser -- una causa social de desarrollo."(42)

E.-EL CRECIMIENTO DEMOGRAFICO.

El incremento de la población en la Cd. de México, ha tenido gran relevancia, a partir del surgimiento del ferrocarril y la energía eléctrica, lo cual se puede interpretar que si en la actualidad la población es mayor que en aquél entonces, en consecuencia las necesidades de movilidad son diversas y mayor la demanda de transporte urbano que deberá satisfacerse. Por lo que a fin de reforzar lo anteriormente expuesto es preciso mencionar que "en 1950 la Cd. de México contaba con el 15.5% de la población total nacional, y en 1980 sufre un aumento del 20% y para 1987 tiene 18 millones de habitantes, 45% del producto interno nacional y 1200 kms. cuadrados de tejido urbano nacional."(43)

F.- AREAS CONURBADAS DEL D.F.

Este fenómeno consiste en "el territorio ubicado en los alrededores de los grandes centros urbanos y en los cuales su núcleo de población tienden a generar mayores asentamientos debido al crecimiento demográfico; asimismo poseen -- cierto grado de urbanización."(44)

En sí esta situación se ha venido experimentando en la zona metropolitana, a raíz de que habitantes de las provincias de nuestro país emigran en busca de nuevas oportunidades, y claro como ya se dijo en líneas atrás al generarse la urbanización se da auge al transporte urbano y al colectivo, -- también para quienes tienen o no vehículo particular y así se-

- (42) Quintanilla Mtz. Juan; Racionalidad Energética en el Sector-Transporte en México; Taller de Econom. Territorio y Soc.; - (ponencia); UNAM. Fac. de Econm. v Aro.; México 1988. p.14.
(43) Gro. Reyes Lourdes; El Transporte en las Nvas. Areas de -- Crecimiento (ponencia); Sem. Sistema Nal. de Transporte; - UNAM. Econ. y Arq.; México 1988; pp. 12-13.
(44) Dir. de Operación; Glóssario de Términos Operativos (vialidad y transporte); Op. Cit. letra respectiva.

despejan las vías de comunicación, siendo necesario para ello el que los usuarios no sigan acrecentando esas zonas, reubicándose en relación a sus viviendas y centros de trabajo, pero -- reinstalando a su vez en lugares estratégicos las terminales -- de autobuses y de carga, puesto que de lo contrario agudizan -- el problema del transporte requiriendo un mayor desarrollo de -- éste último.

Cabe mencionar que a las áreas conurbadas se -- les conoce como "ciudad dentro de la gran ciudad, debido a que son aquéllas densamente pobladas y ubicadas en la periferia." (45)

A este respecto se reitera la imperiosidad de -- evitar su engrandecimiento y de hacerlas autosuficientes, pero en el caso de no lograr su crecimiento actúan como factor en -- potencia de exigibilidad para que se desarrolle el transporte -- tal situación se consideraría de carácter positivo siempre y -- cuando se contara con los recursos suficientes a fin de que -- fuera más completo el citado desarrollo.

G.- LA COLABORACION DE GRUPOS SOCIALES VINCULADOS AL TRANSPORTE.

Esto es que, gracias a la participación de --- centros de Educación Superior e Investigación Nacionales coordinados con empresas y organismos ligados al transporte, formando cuadros técnicos y profesionales que han logrado el desarrollo de tecnologías propias, fabricando ya microbuses, carros para el metro, para el metro ligero, entre otros como una muestra del desarrollo del transporte urbano.

CAUSAS POLITICAS.

Como es sabido el rubro de este Segundo Capítulo se considera multicausal por lo cual dejamos explicadas con

(45) Islas Ramírez Fdo. M. en A.; Planeación del Transporte Metropolitano, Taller de Econom. Territorio y Soc. UNAM; Econ. y Arq. Sem. Sistema Nal. de Transporte; México 1988, p.11:

antelación las causas sociales; y al mismo tiempo citaremos un estudio de algunas de las causas políticas que predominan en el desarrollo del transporte urbano, el cual es sumamente difícil, sin embargo encontramos trabajos que han servido para señalar algunos hechos que indudablemente influyen en la presencia de dicho fenómeno mencionando las siguientes:

a.- LAS DISPOSICIONES OFICIALES QUE HAN DADO MAYOR IMPORTANCIA AL TRANSPORTE.

Esto se refiere a los acuerdos o medidas que el Estado ha tenido que dictar para la preservación del transporte como "el Decreto de Municipalización del 25 de septiembre de 1981, con el cual se dá margen para que las formas adecuadas para el desarrollo sean cada vez más sólidas, en virtud del deficiente servicio que antes de dicho Decreto prestaba la Alianza de Camioneros de México; pero a mayor abundamiento podemos expresar que, el avance se vió diferido entre 1970-1976-derivado de la disposición oficial de encaminarse a apoyar el transporte privado."(46)

b.- IMPULSO AL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

Esto es ni más ni menos que las políticas que ha tenido que llevar a cabo el Gobierno para engrandecer el sistema de transporte público de pasajeros, ya que como sabemos éste sistema ha ido requiriendo de un servicio más completo en virtud del crecimiento de la mancha urbana, lo cual lo ha convertido en deficitario, y por lo tanto, éstas políticas emprendidas han dado lugar a la combinación del metro con el metro ligero y el tren ligero, lo que nos demuestra como se de sea su impulso incorporandole al transporte público sistemas de alta capacidad, y así con dicho sistema se permita dar un

(46)Guerrero Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; p.26.

mejor servicio de transporte público de pasajeros.

c.- LA IMPLEMENTACION DE ACCIONES INDIENTES A OBTENER UN USO EFICIENTE DE VEHICULOS DE COMBUSTION INTERNA EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA CD. DE MEXICO.

Actualmente en nuestra sociedad si se lograran instrumentar por parte de los grupos sociales vinculados al transporte actividades reales y significativas para poder tener una explotación eficaz de los vehículos de combustión interna se renovarfa la ciudad para el transporte individual y colectivo, ya que hasta la fecha sólo se han realizado obras viales, ampliando el metro, dado impulso a trolebuses y autobuses, pero no obstante se mantienen a la zaga de los automóviles, a pesar de que éstos generan muchos problemas a la comunidad. Requiriéndose en consecuencia, acciones más organizadas para en un momento dado tener un sistema de uso de las unidades de combustión interna, con las características que el conglomerado social exige.

d.- LA IMPORTANCIA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

A través de la historia de la Cd. de México, ha tenido resonancia a nivel nacional, ya que ha sido el más importante centro político del país, lo cual durante el siglo XIX influyó para que se promovieran los medios de comunicación, como el ferrocarril y tranvías, continuando dicha manifestación de promoción a principios del siglo XX con políticas de inversión e infraestructura de transporte por parte del gobierno, a raíz de que como resultado de dicha importancia política crece física y socialmente la ciudad advirtiéndose conjuntamente con la concentración industrial actitudes encaminadas a satisfacer a la población que habita la ciudad más importante de la nación, a través del desenvolvimiento de un sistema de transporte acorde a los hechos suscitados en la citada ciudad."(47)

(47)Gro, Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; pp.6-7,

e.- LA RENTA DEL SUELO Y EL COSTO DEL TRANSPORTE.

Ahora resulta interesante determinar de que forma éstos dos conceptos influyen en el desarrollo del transporte urbano, pues bien, diremos que en la medida que la renta del suelo sea más alta y el costo del transporte para llegar de un sitio a otro sea inferior al real, se expandirá la ciudad con perspectivas de exigir ampliaciones en el transporte urbano, pero al mismo tiempo se proporcionará un servicio deficiente; "y lo último-señalado se erradicará con una planeación adecuada del uso del suelo, eliminación de subsidios indiscriminados del transporte público y privado, y no dar margen al ofrecimiento fraudulento de conjuntos inmobiliarios para así tener una ciudad grande con-basta demanda de transporte y una respuesta correcta.

Por lo que en la actualidad podemos señalar que-tenemos una ciudad como la ejemplificada al inicio de este inciso con costos bajos de transporte, pero con deficiencias de parte de éste último."(48) "Aún y cuando se contempló en 1988 la ampliación del metro y de transporte eléctrico, construcción de módulos prototipo y talleres para Ruta 100."(49)

f.- EL SISTEMA VIAL EN EL D.F.

Como su título lo indica vial significa "lo relativo a la vía" (50), de donde se concluye que en nuestra ciudad-ha sido trascendental la construcción de ejes viales y vías rápidas a las que se dan continuidad mejorando su función en bienestar del público usuario en general y los que pueden realizar sus actividades múltiples.

En consecuencia de lo que antecede, diremos que dicho sistema es de suma importancia, porque de las políticas tomadas para su desarrollo dependerá la evolución del transporte,-

(49)Gro. Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; p.21

(50)Dir. de Operación; Glosario de Términos Operativos (vialidad y transporte) Op. Cit.; letra respectiva.

toda vez que es conveniente considerar que se tienen que ir actualizando dichas políticas a seguir porque en virtud de que la expansión demográfica sigue en aumento.

g.- CONFIGURACION DE AGENTES URBANOS Y ORGANIZACIONES SOCIALES.

Debemos mencionar que para lograr un mejor desarrollo en la prestación del servicio de transporte a los usuarios, se requiere de la combinación de diversos entes entre los que se encuentran los agentes urbanos y organizaciones sociales, toda vez que de llevarse a cabo el objetivo de este capítulo, sería con la aportación de recursos y despliegue de intereses.

Se hace hincapié además de que en nuestra ciudad se presta el transporte de tal manera que no se aportan los suficientes recursos, ya que se dá con vehículos en pésimas condiciones para poder usarse, los cuales están sujetos a mínimos grados de integración física y administrativa; y en lo que se refiere a los intereses se realizan esfuerzos vinculados al transporte, pero sin tomar en consideración al usuario que es a quien van dirigidos los mismos.

h.- UN SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTACION.

Antes de pasar a la enunciación de esta causa, describiremos lo que entendemos por Sistema Integral de Transportación, pues bien esto es: reunir todos los medios de transporte de tal forma que estén coordinados para cumplir en forma más aceptable con sus objetivos de movilidad; ahora bien, si se pasaran a comunicar los autobuses con los demás medios, aquí tendríamos una prueba palpable del avance que lograría el transporte al dar un servicio más rápido y eficiente, pero en nuestra ciudad el transporte carece de coordinación entre sus medios, lo que entre otras cosas origina una problemática de movilidad.

Al respecto no debe pasar inadvertido que este sistema con sus fines al integrarse resolvería dicha problemática de movilidad.

i.- EL PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE.

Dicho plan es uno más de los ordenamientos integrado por planes de vialidad, metro, transporte de superficie y estacionamientos, expedido por el Estado y con el propósito de hacer deseable y posible el uso del transporte colectivo, por lo que a la fecha vino a regir todas las actividades encaminadas a lograr una mejor infraestructura vial y por lo tanto también un avance respecto al transporte; asimismo contempla la construcción de más estacionamientos que permitan un mejor acceso al transporte de superficie en tanto es válido mencionar que los avances logrados han sido bajo la regulación de dicho plan, por lo que se le puede considerar pieza clave para el desarrollo en materia de transporte.

Por lo que para conocer su importancia es preciso abundar que en 6 años se construyeron 252 kms. de red del metro, se establecieron 60 rutas ortogonales, se habilitaron 21,500 cajones de estacionamientos entre otras cosas."(51)

j.- LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRABAJADORES-DEL VOLANTE.

La integración de éstas sociedades viene a ser un factor de desarrollo importante ya que en un momento dado son medidas políticas que generan mayores servicios que requieren de más unidades para cubrir las necesidades del mismo. En México tenemos que "en el periodo 1976-1982 se dió bastante auge a las sociedades mencionadas, por lo cual podemos considerar que se apoyó al sistema troncal constituido por el Sistema de Transporte Colectivo (Metro)."(52)

(51)Covitur 77-82; Op. Cit.; pp. 227-228.

(52)García de León Maynez Carlos Lic.; La Participación del sector Social en la rama del Transporte; Taller de Arq. UNAM; México 1988; pp.7-8.

k.- PLANES DE TRABAJO SEXENALES EN MATERIA DE --
TRANSPORTE.

La razón de existir de estos planes la podemos encontrar en la falta de seguridad para los usuarios de adecuadas vías para trasladarse; y así de la realización de pláticas sobre el tema se observa de ello la preocupación a los mismos.

Asímismo, los sexenios pasados han formado un programa en los cuáles se deben introducir las modalidades actuales requeridas, y a partir de que lo hagan se obtendrán los mayores a los hasta hoy obtenidos; "para muestra tenemos que en la administración del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado se duplicó la red del metro, por lo que realizando lo antes indicado será más alto el desarrollo."(53)

CAUSAS ECONOMICAS.

Para seguir con el enlace del tema en cuestión, proseguiremos a enunciar algunas causas económicas, puesto que son de interés para lograr un mejor desarrollo del transporte, porque con esto se tendería a minimizar uno de los principales problemas que nos aquejan lo cual no sólo debe quedar en políticas a seguir sino continuar hasta su ejecución, tomando en cuenta la forma de hacerlo en base a los recursos financieros con que se cuentan, por lo que explicaremos en primer término:

A'.- EL DESARROLLO INDUSTRIAL.

Aquí no cabe la menor duda de que en cualquier aspecto económico el desarrollo industrial siempre será un factor actuante, y en este caso concreto será una causa económica de desarrollo, en virtud de que si se combinan instalaciones del transporte con el desarrollo industrial se tendrá una buena comunicación, por lo tanto crecerá industrialmente la comunidad trayendo aparejado desarrollo comercial de servicios, transporte y construcción de obras viales, sistema de transporte y otros.

(53) Salinas de Gortari Carlos; Transporte y Vialidad, Diálogos para el censo; Edit. IEPES-CEPES; México 1988; pp:11-12.

Además de que en nuestra ciudad las zonas industriales no tienen una eficiente comunicación, por lo que no deben descuidarse dicho renglón.

B'.- LA RELACION TIEMPO-VIAJE.

Estos elementos juegan un papel muy importante en el desenvolvimiento del transporte, ya que mientras menor sea el tiempo de espera del autobús menor será la pérdida de dinero, y más auge tendrá el transporte colectivo. Asimismo se observa que un usuario preferirá el automóvil que el autobús si no haya lugares donde estacionarse y su costo de transporte sea igual, redundando en pérdidas de tiempo y a la vez en la de posibles beneficios económicos, por lo que se debe estar al tanto en éstos rubros para corregirlos en la medida que sea posible, por ello podemos hablar de la importancia de la relación que se ha citado siendo fundamental para la evolución cuidando el ingreso familiar, empresarial y gubernamental, entre otros. Esto es que mientras haya mayor demanda de transporte más grande será el sistema y por lo tanto dará un servicio a bajo costo por haber compuesto su empresa de un gran número de factores que la logren,

C'.- LAS ESCALAS EN EL TRANSPORTE.

Este concepto se refiere al impacto de la economía sobre los costos de funcionamiento y bien podemos preguntarnos ¿de qué manera incide en el desarrollo del transporte? para esto debemos tomar en cuenta los siguientes elementos: "una ciudad grande, el tamaño de la flota en la empresa, el tamaño de la empresa y la unidad de transporte."(54)

Por otra parte, aunado a los elementos anteriores se encuentran la recolección, distribución, traslado, los que en un momento dado van a ser satisfechos, gracias a la con

(54)Covitur 77-82; Op. Cit.; p.13.

jugación de todos.

D'.- INVERSIONES ECONOMICAS EN MATERIA DE TRANS -
PORTE.

Siempre las erogaciones tienen trascendencia para cualquier cometido, no pudiendo faltar esta aseveración en lo que a transporte se refiere y menos para lograr el desarrollo del mismo, ya que toda empresa en cualquier sistema requerirá de incentivos económicos en nuestra ciudad, sin duda esto ha sido de vital importancia para desarrollar el transporte a través de la municipalización de los autobuses y de la ampliación de la red del metro, pero sus cometidos que son dar un mejor servicio e incrementar su parque vehicular no se lograrían sin la presencia de las inversiones económicas, ya que no se tendría dinero para comprar vehículos, construir nuevas líneas, reparación y supervisión de unidades; concluyendo que a pesar de esta significativa importancia en nuestra ciudad el transporte urbano todavía no alcanza un nivel de primerísima importancia en cuanto a lo económico.

E'.- SISTEMA TARIFARIO HOMOLOGADO.

El costo de las tarifas del transporte viene a -- originar una evolución en el beneficio de los servicios prestados por el sistema y a las condiciones económicas de los usuarios, la homologación tarifaria debería ser coordinada por una comisión bilateral del Estado de México por las zonas conurbadas y el Distrito Federal, con el fin de que no exista desproporción entre una y otra tarifa, debiéndose tomar en cuenta para ello que actualmente el metro y Ruta 100 están subsidiados, lo que los hace el servicio más bajo en cuanto a su costo en latinoamérica, a diferencia de los transportes en las áreas -- conurbadas del D.F. , que son prestados por particulares a un alto costo; y logrando la homologación se atraerá más usuarios sin causar un fuerte sangrado en sus ingresos, pero tratando -

de dar siempre un mejor servicio y por lo tanto un costo más aproximado al real.

F'.- LA REVOLUCION INDUSTRIAL EN MEXICO.

Este fenómeno en cualquier lugar tuvo consecuencias y cuando llegó a la Cd. de México, éste no pudo soslayarse a ello, por eso al llegar repercutió en tal forma que el -- transporte acuático el cual era muy importante para trasladar víveres se vio desplazado por las máquinas, para muestra basta saber de la "instalación de los talleres Nonoalco, Buena - Vista a la llegada del citado cambio."(55) Con todo ello se -- dió margen a nuevas inversiones para transporte y otros campos, siendo esto entre otros los que le dan carácter de causa económica.

G'.- ORDENAMIENTOS EXPEDIDOS POR EL ESTADO.

Aquí nos referiremos a las leyes, planes o programas emanados del transporte primordialmente en materia económica, entre los cuáles podemos hacer mención a la Constitución Política de 1917, Plan Rector de Vialidad y Transporte y otros, como el caso de nuestra Carta Magna que vino a impulsar fuertemente el desarrollo nacional por lo que esto incide en el auge del transporte, de tal forma que se incrementan -- considerablemente los vehículos automotores.

Por otra parte el "Sistema Rector de Vialidad y Transporte prevé para el año 2000 una ampliación en la red -- del metro de hasta 414 kms. , elevar el número de autobuses - con unidades que tengan un mejor equipo anticontaminante"(56); en virtud todo ello del alto costo del transporte y de superficie, afectando al ingreso familiar el consumo cada vez más alto de energéticos y disminución del tiempo=trabajo.

(55)Covitur 77-82; Op. Cit.; p.13.

(56) Op. Cit.; p.23.

Aquí podemos ver como el aspecto económico adquiere gran relevancia, porque en el primero al acelerar el crecimiento de la industria automotriz y otras industrias generaba ingresos, empleos y desarrollo; el Plan Rector con esas perspectivas originó fuentes de empleo, erogaciones económicas y otros, pero siempre vinculado a lo económico.

H'.- MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL TRANSPORTE URBANO.

Como es sabido toda empresa de transporte para su buen funcionamiento es de vital importancia que cuente con una disponibilidad eficiente de su equipo, ya que de lo contrario siempre tendrá unidades descompuestas o con desarrollo lento e inseguro, lo que origina un transporte urbano con todas las características negativas; al respecto cabría preguntar como podríamos lograr dicha eficiencia, observando que resulta tan sencillo decirlo y tan difícil lograrlo que, es a través de una area de mantenimiento de lo más completo y en el mejor estado de servicio; lo cual se obtendrá por medio de un alto costo económico, como resultado de que la ciudad-area cubra la mayor parte del costo total de las operaciones de una empresa, siendo muy difícil lograrlo por las carencias económicas que tiene nuestro país, pero no se debe relegar este punto, porque de que serviría tener un gran parque vehicular, una amplia red del metro, sino se cuenta con las medidas adecuadas para hacer frente a contingencias propias del uso de los medios de transporte.

I'.- LA RESPONSABILIDAD DE LAS IMPLICACIONES FINANCIERAS DEL SISTEMA DE CIRCULACION.

En este inciso se explicará el o los entes en quienes o quienes deberá recaer la responsabilidad de ordenar los costos del sistema que sirven al transporte en general para circular, mencionando que si en un momento dado tomamos co

mo base la premisa de justicia social, debe ser el Estado ---- quien asuma dicha responsabilidad, quien la desahoga a través del sistema de circulación en pro de la comunidad, con lo que promueve el crecimiento económico permitiéndose con ello el -- que la ciudad opere con mayor eficiencia y a su vez haya fructífera producción; aunque también se podría desviar el criterio hacia quiénes deben coadyuvar en esto, y serán quienes --- usen más ese sistema los que asuman la responsabilidad para -- así poder obtener todos los beneficios inherentes, y toda vez que resulta muy gravoso tanto para el Estado como para los --- usuarios hacerlo por sí solos, podría ser en última instancia en forma combinada tal responsabilidad, puesto que al final de cuentas se vendría a beneficiar al transporte en general y al medio que le rodea por las razones expuestas con antelación.

J'.- INFRAESTRUCTURA VIAL.

La importancia de la infraestructura vial es muy grande, de tal forma que para lograr un buen desarrollo de las políticas del transporte, se convierte aquélla en una condicionante de dichas políticas, ya que el hecho de tener que cons-truír avenidas, pasos a desnivel, ejes viales y cinturones viales, requieren a mediano plazo recursos para nuevas obras, además de lo ya realizado; esto nos da una idea de la importancia económica de la infraestructura vial además de que se ha ido - fortaleciendo al irse convirtiendo el automóvil en el modo de transporte numéricamente más importante, "teniendo el Estado - que destinar en la mencionada infraestructura en lo que a D.F. se refiere un tercio del presupuesto anual de egresos del De - partamento del Distrito Federal durante el sexenio 1982-1988."
(57)

(57) Navarro Benítez Bernardo; El Transporte Urbano Nal.; Taller de Economía Territorio y Soc. (ponencia); Edit. UNAM; - - Fac. de Economía y Arq.; México 1988; p.10.

K'.- LA TECNOLOGIA.

Esta rama es de gran interés para lo económico por lo que los recursos que se lleguen a destinar al progreso tecnológico de los servicios redundarán en beneficios como son mejoramientos de modo de transporte y vías de comunicación, viviendas más funcionales y otros aspectos; asimismo en lo que a nuestro tema corresponde, la tecnología influye a partir de que se mejoren los modos de transporte y las - - vías de comunicación, el transporte urbano adquirirá significativo avance en provecho de la ciudad.

Por lo que toca a nuestra ciudad capital, se - puede expresar que gracias a los procesos tecnológicos al -- mismo tiempo se han abierto las coyunturas para prestar un = mejor servicio del sistema de transporte urbano, a pesar de que actualmente no se ha podido instrumentar una política -- consistente en la transferencia y desarrollo tecnológico, de bido a que los equipos y componentes empleados en los diversos medios son de origen extranjero, respondiendo a necesidades muy particulares, ya que no resulta muy atractiva su fabricación por los altos costos.

L'.- EL COMERCIO.

Esta actividad ha sido durante mucho tiempo de suma importancia para varios aspectos de la vida urbana, así vemos como a través del comercio la sociedad se interrelaciona cumpliéndose uno de los factores del transporte urbano -- que es movilizar de un lugar a otro y así adquieran para consumo o venta de bienes; por lo que nuestra ciudad originó el comercio un desarrollo tan acelerado que no pudo ser equilibrado por el ofrecimiento de servicios de transporte, pero - si se tuvieren que adoptar medidas conducentes a prestar un mejor servicio al público en general y, comparativamente podemos decir que se logró un avance en el transporte urbano.

A continuación describiremos como ejemplo algunas de las zonas comerciales que por el hecho de serlo, - - - atraen un buen número de viajes persona-día, así vemos que "la zona rosa en 1983 atraía mayor número de viajes persona-día - incluso superando al Zócalo el cual queda en segundo término." (58)

LL'.- PLANEACION Y ORGANIZACION.

Antes de pasar a explicar de que modo estos 2 - elementos apoyan al transporte urbano para que progrese, diremos que en nuestra ciudad no se tiene una correcta planeación y organización del transporte urbano, con todas las consecuencias que ello origina.

Puesto que de existir estos términos, se apoyaría al transporte de la forma subsecuente: "se debe planear - porque avenidas pasarán los concurrentes a zonas comerciales, y desde luego donde y como se establecerán éstas zonas, y si se logrará esta vialidad.

Es decir se debe diseñar la ciudad para aceptar nuevas vías y medios de transportación, ya que a raíz del crecimiento se debe planear y organizar para atender una demanda más elevada de transporte urbano, suburbano y foráneo generada por in intercambio de bienes y servicios.

Por otra parte los servicios públicos se deben planear en forma equilibrada sujetándose a los recursos con - los que se cuenta."(59)

Concluyéndose que resaltan cada uno de estos as

(58) Gro. Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; pp. 31-32.

(59) Salinas Novoa Carlos; La Participación de la Admón. Pública en la Reorganización del Sistema de Transporte Público de Pasajeros en el D.F. Tesis profesional; Fac. de Ciencias Pol. y Soc. UNAM; México 1980; pp. 39,41,42.

pectos para lograr sus objetivos el factor económico.

En consecuencia de todo lo anterior podemos deducir que dichas causas sociales, políticas y económicas a -- las cuales damos el carácter de factores importantes para el desarrollo del transporte urbano en beneficio de la comunidad y, que por ende podemos indicar que se trata ni más ni menos de las respuestas dadas por parte del Estado a las necesidades de la sociedad, vinculadas estrictamente con los enfoques de los 3 aspectos motivo de este comentario, y así mismo comprenden las exigencias de la sociedad sobre una base real como elemento primordial para poder proporcionar el servicio -- que gira en torno a la generalidad, por lo cual se puede decir que siempre se encuentran interrelacionadas los 3 tipos -- de causas, sin una determinante en el desarrollo.

Ahora bien, entre otras causas debemos señalar que de conformidad a la importancia a nivel nacional de nuestra capital tanto los cuestionamientos como las exigencias -- son amplias, debiéndose entonces realizar en forma sistematizada, toda vez que así se podrán aprovechar mejor tales causas.

De esta manera proseguiremos con las CONSECUENCIAS SOCIALES, desde luego hay que ubicarse en el tiempo en -- que se suscite este fenómeno del transporte urbano, para así poder encuadrarlo como resultado, puesto que actualmene debido a la excesiva población en nuestro país, se torna el ambiente principalm ente en la Cd. de México en intranquilidad e inseguridad, debido a los accidentes, embotallamientos, contaminación atmosférica y, aunado a esto las carencias económicas por parte del gobierno para poder solucionar más este servicio que cada vez es más ineficiente.

Sin olvidar que se realizan esfuerzos desesperados por aliviar este aspecto, que posiblemente se regule dentro de varios años más.

Por lo que dentro de tales consecuencias están:

I.- LA DESHUMANIZACION.

Aquí para muchos estudiosos del transporte resulta primordial el resolver preferentemente el problema del transporte, por lo que intentan hacerlo encontrándose con que olvidan al usuario, cambiando así el curso de la vida cotidiana del ciudadano a través de la apertura de avenidas, cierre de calles, cambiando sentidos de circulación, modificando rutas de autobuses, todo ello sin previa consulta del ciudadano capitalino.

En consecuencia podemos vislumbrar que estas acciones las efectúan en forma unilateral es decir sin tomar en cuenta el sentir de los ciudadanos, lo que denota una tremenda deshumanización puesto que no les importa realmente lo que él tenga que hacer para llevar a cabo sus múltiples actividades cotidianas.

II.- NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE.

Al expresar nuevos modos de transporte nos referimos a las alternativas que se han tenido que buscar tratando de encontrar una solución a la excesiva demanda de transporte derivada de una sobrepoblación, teniendo como consecuencia la aparición de los taxis colectivos de ruta fija, la construcción del sistema de transporte colectivo (metro), pero a su vez existe una derivación negativa de esa primera consecuencia la cual es la contaminación ambiental, producida por las fuentes móviles; asimismo los nuevos modos de transporte serán la consecuencia de la sobrepoblación que demandará un desarrollo del transporte a través de otras opciones para ser trasladados o transportados en forma eficiente.

III.- EL BIENESTAR DE LOS USUARIOS.

Son las acciones tendientes a dar un buen servicio de transporte a la comunidad conurbada del D.F. y el Estado de México, así como la ejecución de las obras del metro en

lugares de crecimiento desordenado que van teniendo como resultado el bienestar de la sociedad por medio de la integración de comunidades y zonas para dar margen a la regulación de la tenencia de la tierra, y a su vez proporcionar tanto dentro y fuera de los espacios ocupados por el transporte en general seguridad y comodidad al usuario. Después de lo mencionado pasaremos a comentar brevemente que en la Cd. de México el bienestar contemplado con esas características sólo se dá a través del metro y no de los autobuses suburbanos ya que el metro cumple funciones de Justicia Social, sirviendo fundamentalmente a los sectores de la población con altas densidades demográficas y de pocos ingresos económicos.

IV.- UN AGUDO PROBLEMA SOCIAL.

Al transporte público de pasajeros se le ha considerado como un agudo problema social, ya que al dictarse las medidas para lograr sus objetivos por principio de cuentas éstos no se alcanzan, ya que existe una capacidad vial que no va acorde con las necesidades vehiculares por conservarse igual que en años anteriores cuando ya fue superada ampliamente por la demanda del servicio; también tenemos la ausencia de una política racional de transporte colectivo la que hace que el traslado masivo de personas se vea afectado.

Con lo antes expuesto, tenemos que quien al fin de cuentas resulta con problemas sino se logra o bien si se hiciera, sería beneficiado es el ciudadano ya que se le trastornan todas las actividades cotidianas; pero en caso negativo, también se dá una realización dinámica de sus menesteres rutinarios en el supuesto de lograr lo contrario.

V.- ACCIDENTES Y PERDIDAS DE VIDAS.

En virtud de que nuestra ciudad sigue teniendo la traza de la época colonial, con el desarrollo urbano irregular el traslado masivo e individual se ha complicado, "así

vemos que el ingreso de los vehículos automotores ha tenido repercusiones en 1972 de 10,752 accidentes, 1218 muertos, -- 10,227 lesionados; por lo tanto una consecuencia más que incide en la sociedad son estos accidentes y muertes aparea - das de un mal trazo de la ciudad lo cual se ve difícil de mo - dificar "(60), debido a la rigidez existente en la capacidad de las calles del sistema vial.

VI.- AFECCIONES FISIOLÓGICAS DE LA POBLACION.

A raíz de que nuestra gran ciudad empezó a cre - cer desordenadamente y el sistema de transporte urbano reali - za sus recorridos en gran tiempo, además de tener pérdidas - de tiempo, desgaste en el ingreso familiar, la contaminación, imposibilidad de cambiar de situación orillado por las gran - des distancias por recorrer con destino a los centros de tra - bajo o al hogar, todo esto conjugado ha tenido como conse - cuencia notorios disturbios en el comportamiento de la pobla - ción producto de problemas de carácter neurofisiológicos pro - movido también por el auge de los automóviles, ya que genera - ban estacionamientos, contaminación, accidentes y otros da - dos en horas punta.

VII.- INTOXICACION.

Es una de las consecuencias de carácter fisio - lógico que afecta ampliamente a la sociedad, sirviendo de ba - se para su agudización el transporte urbano a través del mal estado de los vehículos automotores, empleo de vehículos die - sel dentro de la ciudad, además de la fuerte contaminación - producida por las unidades de reparto a domicilio de las em - presas, consecuentemente en nuestra ciudad padecen más de es - te mal los niños y ancianos en forma más o menos leve, así - como animales pero éstos de manera inclusive mortal. Estre - chamente vinculada a ésta tenemos la contaminación, ya que - inicialmente se dá la contaminación y sus primeros efectos - son: afecciones en la salud física repercutiendo en los esta

(60) Cal y Mayor Rafael Ing.; El Problema del Tránsito en el - D.F.: Carreteras y Transportes de México; Edit. Asocia - ción Mexicana de Caminos; México 1974; pp. 139-140.

dos de ánimo de las personas lo que atenta contra la integración de los núcleos familiares y esto en la sociedad.

VIII.- LAS RELACIONES SOCIALES EN EL TRANSPORTE

El desarrollo del transporte viene a resultar de gran interés para la sociedad, ya que si se logra será un elemento posibilitador de las relaciones sociales a través -- del traslado de personas, po lo tanto es un factor de convi -- vencia cotidiana que exige el cumplimiento de normatividad y reglamentos. Proponiendose como modo de transporte para efectuar una mejor relación dentro de la sociedad el metro por su carácter no contaminante, su función social y eficiencia.

IX.- LA PARTICIPACION DE LAS AUTORIDADES.

Finalmente se observa que la participación inci de en la sociedad por medio del bloqueo vial realizado por las autoridades de tránsito, y se presenta cuando algún funcionario va a pasar por avenidas importantes, lo que dá como resul tado el rompimiento del espíritu de comunicación social, puntualidad entre otros, por la tardanza en llegar a puntos donde se encuentran familiares o con quien se deseaba llegar.

CONSECUENCIAS POLITICAS.

Como resultado de las causas que originaron tales consecuencias del transporte urbano en la Cd. de México, -- lógicamente que tuvieron repercusiones y para contrarrestar -- las se hace necesario proponer polfticas, pero no sólo eso -- sino que lo más importante es ejecutarlas, siempre y cuando -- se tome en cuenta al sector más débil que es el que más re -- quiere de este servicio, por lo tanto las polfticas deben ir -- encaminadas a un mejor desarrollo para con ello coadyuvar con el Estado a la solución de este problema.

Encontrandose como las consecuencias más sobre -- salientes:

- 10.- EL CRECIMIENTO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PAJEROS COMO PRINCIPAL MEDIO QUE REALIZA LOS-VIAJES EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA CD.-- DE MEXICO.

El transporte público de pasajeros que se presta en la Cd. de México, es a través de organismos dependientes del gobierno de la ciudad, a excepción de los taxis que son concesionados, además de las áreas conurbadas que es prestado por conducto de empresas privadas, pero éstas dos circunstancias no son obstáculo para que sean los principales medios de transporte que efectúan el mayor número de viajes en la zona metropolitana de la Cd. de México, ya que en un momento dado las políticas de crecimiento se guían por las grandes demandas de transporte, además de que el transporte público ha crecido pero en número menor a la demanda, lo cual pasaremos a describir en los siguientes renglones: "en la zona metropolitana de la Cd. de México del 100% de los viajes realizados el 80% es a través del transporte público y el 20% por vehículos particulares, pero las unidades particulares son el 95% de los vehículos circulantes y, el transporte público sólo representa el 5% de los mismos."(61)

Lo anterior nos da una idea de cómo las circunstancias han orillado a las personas a utilizar el vehículo individual para que el transporte urbano efectúe la mayoría de los viajes, como resultante de las medidas tomadas para cubrir las necesidades de transporte; dentro de dichas medidas se han logrado hasta 1988 "el metro, ampliando su red a 8 líneas 141 kms. de longitud y 125 estaciones. Por su parte los autobuses urbanos tienen una red de 715 kms. con 231 rutas y de 7200 unidades sólo 4164 en operación; el Sistema de Transporte Eléctrico abarca 460 kms. de longitud y son 712 trolebuses y 17 trenes ligeros, de los taxis son 147,631 unidades. Además tenemos los autobuses suburbanos con 6000 unidades, satisfaciendo un total de 20.2 millones de viajes persona-día, a diferencia de los vehículos particulares con 2.3 millones -

(61) Coordinación Gral. de Transporte; Anuario de Vialidad y Transporte; D.D.F.; México 1984; p.4.

de unidades y dando 4.2 millones de viajes persona-día."(62) Esta relación nos ilustra en forma clara y precisa respecto al porqué se considera al transporte público de pasajeros el principal medio que realiza viajes en la zona metropolitana de la Cd. de México; aunado a esto nos señala que las unidades particulares son el principal contaminante debido al alto número de las mismas.

2o.- LOS SISTEMAS PERIFERICOS.

Aquí tenemos una consecuencia más que se ha dado como resultado de las políticas de uso del suelo, especulación inmobiliaria, ya que la población expandiéndose hacia las orillas de la Cd. , toda vez que se han edificado viviendas realizando obras viales, se establecen industrias y comercios, todo ello con cuidado ha hecho además que se integren las vías rápidas que juntos sirven para descongestionar la atracción del centro de la ciudad, y por lo tanto el congestionamiento vial es reducido, por ello se le conoce como periféricos y aquí tiene una función de servicio en la periferia o alrededor de la ciudad creándose paralelamente las zonas conurbadas del D.F.

3o.- LA REPERCUSION DE LA MOVILIDAD DERIVADA - DE LA EVOLUCION DEL TRANSPORTE.

Pues bien, ahora nos corresponde profundizar en una consecuencia que viene a tener un efecto positivo o negativo, puesto que si las políticas tendientes a lograr una evolución en el transporte pudieran hacer de éste un sistema evolucionado, entonces la eficaz movilidad de bienes repercutirá en el desarrollo del país dependiendo de la citada movilidad esto último. Como ejemplo de la evolución tenemos los ejes viales como sistema básico.

4o.- LA ELABORACION DE PROGRAMAS EN BENEFICIO- DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

(62) Ferrando Bravo Gerardo Ing.; El Transporte Urbano de Pasajeros en el D.F. y su Area Metropolitana; Talle de Economía, Territorio y Soc. UNAM. Econ, y Arq.; México - - 1988; pp. 11-12-13.

La instrumentación de los programas que pasan a cubrir prioridades en la sociedad, se da fuertemente "a --partit de que en el sexenio 1970-1976 las políticas del gobierno fueron las de suspender toda obra relacionada a dar --mejoría al transporte colectivo, ya que solamente se trató --de ampliar las redes viales, por todo ello los siguientes pe--riodos realizaron entre otras cosas la ampliación del metro, ejecución de obras viales, todo contemplado dentro de un --plan que es el Plan Rector de Vialidad y Transporte el que --se determinó se ejecutaran varias etapas por comprender va--rios planes o programas como el Plan Maestro del Metro y --otros." (63)

A manera de ilustración describiremos otros de los objetivos de los planes de vialidad y transporte es la --transferencia de usuarios del transporte individual o priva--do al público, situación que se logra gracias a la construc--ción de estacionamientos, "habilitándose 7800 cajones en las estaciones del metro y paraderos de los autobuses hasta el --año de 1986."(64)

5o.- AUTOBUSES DE PASAJEROS RUTA 100.

A consecuencia del Decreto de fecha 3 de Agosto de 1981, publicado el 18 del mismo mes y año; los autobuses urbanos de pasajeros pasaron a ser administrados por el gobierno del D.F., creandose el organismo público descentralizado Ruta 100, motivo por el que las autoridades modificaron el trazo de la red, dejando de ser irregular y adoptan--do un patrón ortogonal. Ahora bien, las razones para conside--rar a este organismo como el principal medio de transporte --es debido a que "los 19.5 millones de viajes persona--da el--27.2% se realizan en los autobuses, sin contemplar los trans--

(63) Guerrero Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas A--reas de Crecimiento; Op. Cit.; p.26.

(64) Op. Cit.; p.29.

bordos del metro, agregandose el hecho de haber adquirido -- hasta 1985 6,631 unidades."(65)

Todo esto del resultado de las medidas adoptadas por el Estado para llegar a mejorar el Sistema de Transporte Urbano, en virtud de que no podemos vislumbrar de otra forma las consecuencias de la creación de la ruta 100, a diferencia de los automóviles que son cuestionados por sus bajos niveles de ocupación y un alto índice de consumo energético.

6o.- LA RELACION METRO Y OTROS MODOS DE TRANSPORTE.

El establecimiento dentro del sistema de transporte urbano de la Cd. de México, del Sistema del Transporte Colectivo conocido comúnmente como metro, tiene diversidad de repercusiones entre las que podemos subrayar la relación del mismo con otros modos de transporte como los taxis de ruta fija y libre y los suburbanos; a dicha relación le podemos dar el carácter de coordinación en cuanto al transporte público referente a autobuses, trolebuses y tren ligero en el D.F., toda vez que a partir de la existencia del metro se ha desplazado del centro histórico el predominio de los autobuses acortandose distancias, desestructuró el patrón dominante en la ciudad, el cual era de índole privado y en cambio con los servicios de transporte administrados por el Gobierno se han integrado física, tarifaria y administrativa rompiendo esta integración al pasar los límites del D. F. ya se duplican las tarifas, la vialidad es discontinua, = etc...

7o.- LA FLUIDEZ DE LAS RUTAS VIALES.

Las disposiciones oficiales para adquirir un desarrollo del transporte urbano, han tenido como objetivos entre otros una mejor circulación de las vías de comunicación, por eso tenemos que los programas han dado facilidad

(65)Gro. Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; p.31.

des al sistema de transporte de superficie por medio de los servicios que proporcionan la construcción de los ejes viales y carriles preferenciales, construcción de vialidades importantes de nuestra ciudad, además de tratar el camnio de viajeros del transporte individual al transporte colectivo mejorando la velocidad y comodidad.

También se ha dado la fluidez debido a la vialidad por la integración del anillo periférico, circuito interior y otros circulantes que han fortalecido ampliamente la funcionalidad de las rutas viables.

80.- LOS PROBLEMAS VIALES OCASIONADOS POR LOS ASENTAMIENTOS.

Los asentamientos en gran escala ya empezaban a darse desde la época de la Colonia con la introducción de los animales de carga y la elaboración de obras en las calles de la ciudad pero en este siglo ya comenzaba a agudizarse la sobrepoblación con los consabidos efectos al no tenerse una traza adecuada para satisfacer las necesidades viales de la cada vez más grande comunidad, por ello al tratar de regular los asentamientos en la ciudad y prohibirlos empiezan a generarse los mismos en la periferia, dando "margen a fraccionamientos como Cd. Satélite que al no contar con una debida planeación se careció de una vialidad adecuada para esos asentamientos ocasionando problemas de tránsito."(66)

90.- EL EXCESIVO USO DEL AUTOMOVIL.

Para abordar esta consecuencia debemos señalar que la misma es producto del servicio poco eficiente y baja calidad que nos propiaciona el autobús urbano, careciendo su sistema de una planeación de su ruta, del número de unidades y organización interna; por todo esto tenemos que el particular prefiere utilizar el automóvil incluso para viajes cor -

tos lo utilizan y con "ocupación inferior a 1,7 personas por unidad y con un registro de un millón doscientos mil vehículos hasta 1976, nos dá una idea del culto que se le ofrece a dicho medio del transporte."(67)

10o.- PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE CON MOTIVO -
DEL CAMBIO DEL TITULAR DEL GOBIERNO.

Las condicones a resultar por el hecho de que exista nuevo titular en la Presidencia durante el periodo -- 1988-1994 no son del todo malas, principalmente para el Sistema de Transporte Colectivo (metro) ya que "se planea ampliarlo dada su función articuladora con respecto a los -- otros medios, adquiriendo unidades que de tal forma las líneas puedan operar con cifras de hasta 8000 o 10,000 pasajeros por hora."(68)

11o.- ALTERNATIVAS RESULTANTES DE UNA PLANEACION ADECUADA DEL TRANSPORTE.

Aquí vamos a poder encontrar consecuencias que primordialmente darán un beneficio a la comunidad, ya que se buscará el mejoramiento de la ecología, optimización del tiempo del transporte de las personas y cosas a través de servicios express y ordinarios, a esto último irá ligado una mayor comodidad, ahorro de tiempo y mayor rendimiento en el -- trabajo y en la escuela, disminución de congestionamientos, cambio de sentido de circulación, reestructuración del transporte y la sincronización de los semáforos; redundando dicha política siempre en bien de la sociedad.

CONSECUENCIAS ECONOMICAS.

Concomitante a las anteriores consecuencias, -

(67)Covitur 77-82; Op. Cit.; p.39.

(68)Islas Ramirez Fdo. M. en A.; Planeación del Transporte -
Metropolitano; Op. Cit.; p.15.

daremos a conocer todos y cada uno de los aspectos económicos en los que el progreso del transporte urbano interactúa, de tal manera que, generalmente se hace necesario tomar medidas drásticas para lograr hacer frente a todos sus efectos.

En relación a lo antes mencionado describiremos cuales son las consecuencias económicas que de una u otra forma se han derivado de los campos de la economía, -- los cuales son afectados por el crecimiento del transporte urbano.

I.- EL TRANSPORTE MULTIMODAL.

La consecuencia que atañe corresponde al uso de diferentes modos de transporte que integran el sistema de transporte urbano y, es una situación que en nuestra ciudad se empieza a dar a partir de que se implantó el boleto multimodal en el que las familias mexicanas recibieron un beneficio económico ya que por el mismo precio y durante un determinado periodo se utilizará en los diferentes modos de transporte público de pasajeros, comprendiendo metro, autobús Ruta 100, tren ligero y trolebús.

II.- FINANCIAMIENTO DE NUEVAS RUTAS DEL TRANSPORTE URBANO.

Toda obra para su consecución necesita de una base económica, por eso al proyectarse trazar nuevas rutas que vengán a dar un acceso más ágil al transporte urbano, -- se piensa en que dichas obras exigen el derrumbe de casas -- con sus respectivas indemnizaciones para sus moradores, además de la implementación del diseño, construcción, operación, mantenimiento, etc., lo que en su conjunto requiere de aportaciones económicas para lograr su objetivo, ya que de lo contrario sería infructuoso el llevarlas a cabo sin contar posteriormente con apoyo económico para que siga cumpliendo el objetivo para el cual fue creada.

III.- BENEFICIOS MAXIMOS DE LA SOCIEDAD Y COSTOS MINIMOS DEL TRANSPORTE.

Para adentrarnos a este inciso debemos señalar ante todo que, el transporte colectivo urbano es el principal distribuidor de todas las actividades económicas de la ciudad, por eso cuando haya un buen transporte "el gasto que supone moverse entre un origen y un destino reedituará para la comunidad beneficios máximos y el costo del transporte será mínimo, ya que el tiempo utilizado será sólo el indispensable"(69), además de que las ventajas obtenidas por la comunidad siempre estarán por encima del costo de la obra o servicio por hacer, en conclusión todo usuario pretendrá gastar el menor tiempo en sus trayectos.

IV.- LA RENTABILIDAD SOCIAL DEL TRANSPORTE URBANO.

Este concepto no es más que el ahorro que lo gran los usuarios del transporte colectivo urbano durante el tiempo que de vida útil tienen las unidades, debiendo fomentarse medidas como las de financiar o subsidiar la diferencia tarifaria, ya que a través de esto se logran beneficios en la eficiencia laboral, la productividad intelectual y material que viene a sostener el régimen racional de libertad de consumo y producción.

V.- LOS SISTEMAS DERIVADOS DE LA CREACION DE RUTA 100 IDONEOS PARA BUENA MARCHA DE LOS AUTOBUSES URBANOS.

"A raíz de la municipalización surgieron diversos objetivos o metas por lograr para superar la infructuosa marcha que venían desempeñando los autobuses urbanos de la Cd. de México, a través de la Alianza de Camioneros de Méxi

(69) Bujana Saldivia Riad Ing.; Memoria del Primer Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte; La Empresa de Transporte Urbano de Pasajeros; Op. Cit. p.187.

co, entre otros estaba el adquirir más del doble de las unidades existentes y la realización de los ejes viales aunado a la utilización de tecnología de acuerdo a las necesidades reales del sistema, "pues bien, hasta la fecha se ha desarrollado el transporte en lo que a este aspecto se refiere, ya que ni uno ni otro rubro se ha llevado a cabo en forma completa, puesto que de haberse hecho los resultados estarían a la vista, pero debido a que nuestro país es uno más de los países subdesarrollados, sus posibilidades económicas para satisfacer las exigencias que derivan del desarrollo se encuentran limitadas, quedando inconcluso por ende el avance dinámico a través de políticas económicas idóneas para el sistema de autobuses urbanos Ruta 100."(70)

VI.- CUADRO DE CONSECUENCIAS.

ACCIDENTES DE TRANSITO Y DAÑOS MATERIALES EN EL D.F.		
ANO	No. ACCIDENTES	IMPORTE DAÑOS MATERIALES
1960	6,469	No se registró este dato.
1961	7,262	" " "
1962	7,176	" " "
1963	7,684	" " "
1964	6,939	11,179,489.00
1965	7,789	14,443,653.00
1966	8,733	17,095,941.00
1967	9,213	20,786,851.00
1968	9,546	22,549,451.00
1969	10,172	27,520,051.00
1970	10,822	33,823,392.00
1971	10,683	37,688,532.00
1972	10,752	44,080,957.00

VII.- REGULACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTACION URBANA.

Para nosotros es de suma importancia que la -- transportación urbana en general sea regulada, ya que así in fluye en la configuración de la ciudad, por medio de la acce

(70) Islas Ramírez Fdo. M. en A.; Planeación del Transporte - Metropolitano; Op. Cit.; p.4.

sibilidad técnica lograda por la regulación de un sistema de intercomunicación entre los medios de transporte, se generará menos pérdidas de horas hombre en bien de la productividad, aunado al surgimiento de plusvalías inmobiliarias redefiniendo el uso de los predios; con lo primero se impulsa a los sectores de la población en general y, con lo segundo se margina a los mayoritarios y a los minoritarios se les dá auge en lo que a desarrollo urbano se refiere; por ello podemos considerar su regulación como una arma de doble filo que al fin de cuentas incide económicamente, pero que preferimos una regulación que venga a proporcionar solamente disminución de horas-hombre perdidas.

VIII.- AUTOSUFICIENCIA FINANCIERA DEL TRANSPORTE URBANO EN EL D.F.

Como hecho palpable derivado de las erogaciones que el Gobierno del Distrito Federal necesita hacer a través de destinar gran parte de su presupuesto de egresos al desarrollo del transporte urbano, tenemos de que con el fin de -- que tomando en cuenta la crisis económica de nuestro país, de bemos pensar en implantar una autosuficiencia para dar financiamiento al rubro del transporte, toda vez que hasta el momento no se le ha considerado en forma prioritaria y así dichos aportes disminuirán sensiblemente, para lo que se nos -- ocurre un adelgazamiento del aparato técnico-administrativo, sueldos reales de acuerdo a la actividad, formación de patronato en pro de la recaudación de fondos para el transporte -- en el que intervengan particulares, además de que éstos participan otorgando cuotas, sobretodo los que hagan uso constante de las vías de comunicación a través de sus automóviles, puesto que su uso viene a repercutir en gran medida en las vías, -- en el medio ambiente, etc., sin olvidar la aportación del Estado. Concluyendo se cree indispensable el planteamiento de estrategias para lograr la autosuficiencia financiera para

la existente como para inversiones futuras.

IX.- EL CONSUMO DE ENERGETICOS EN EL AREA METRO
POLITANA DEL D.F.

Para todos los mexicanos es de gran interés la solución de los problemas del transporte mediante causas que tengan el menor grado de repercusión, por eso constantemente se nos hace hincapié de que debemos usar lo menos posible los automóviles particulares, los cuales no solucionan la demanda en grande de transporte, puesto que si sigue existiendo el mayor número de vehículos transitando como lo son los particulares, tendremos una grave crisis de existencia de energéticos, ya que aunado a los automóviles y los vehículos de transporte público "concentran el 26.6% y el 16% de las ventas totales de gasolina y diesel respectivamente, pero debemos diferenciar que de ese total quienes consumían más eran los automóviles particulares, toda vez que consumen 4 veces más gasolina que el transporte público, además de resultar tan ineficiente su transporte ya que trasladan un promedio de 2 personas por automóvil."(71) Todo esto nos debe dar una idea clara respecto a que modo de transporte debemos de darle auge y procurar hacerlo lo más eficiente en cuanto a traslado y técnica de los vehículos para bienestar de los capitalinos y los mexicanos en general, y para mayor abundamiento señalaremos que en dinero "se consumen \$256,300 millones de pesos por concepto de 520 millones de litros consumidos a \$493.00 sacado de 200 días con problemas de congestión al año."(72)

X.- VALORIZACION DE LOS TERRENOS COMO CONSECUENCIA DEL AUGE DEL TRANSPORTE URBANO.

El transporte urbano empezó a tener auge en la ciudad de México, a partir de que los tranvías y el ferrocarril durante el siglo XIX permiten la expansión urbana, moti-

(71) Quintanilla Mtz. Juan; Racionalidad Energética en el Sector Transporte en México; Op. Cit.; p.11.

(72) Gro. Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; p.19.

vo por el cual empiezan a darse los feaccionamientos en las-- areas conurbadas, pero dicha vzlorización tuvo sus consecuencias ebonómicas ya que desde el momento que quedaron distan - tes de los centros de trabajo, a partir de ahí se crearon con gestionamientos viales, que se han tenido que atender con las consabidas repercusiones económicas que conlleva lo mismo, ya que se tienen que abrir o ampliar vías, destacamentar perso - nal, realizar campañas de publicidad para el uso correcto de avenidas, vehículos, señalamientos y otras circunstancias necesarias para una mejor vialidad a la que podemos sumar las - consecuencias fisiológicas en la persona que por recorrer - - grandes distancias le impiden un buen desempeño en su trabajo desangrando la producción, al sector servicios y otros.

XI.- BENEFICIOS OBTENIDOS DE LA EJECUCION DE - PRIMERA ETAPA DEL PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE.

Este plan debido a la acumulación de otros pro gramas en el que, además del presupuesto que se haya ejecuta do en varias etapas siempre busca la evolución del transporte puesto que "el desarrollo de un país dependerá preponderante mente de la fase de evolución en que se encuentre"(73). Por - otra parte, así vemos que dicha etapa acarreó beneficios a -- una población de cerca de tres millones de habitantes localiz ados en donde encontramos grandes conjuntos comerciales, y - para "1988 existen 4,462 cajones de estacionamientos habilita dos en lotes y edificios aledaños a las estaciones del metro- y paraderos de autobuses, aunados a los 50,987 existentes an teriormente"(74).

Relacionado a lo anterior podemos decir que, - todo plan, programa o proyecto contemplado para desarrollar -

(73)Gro. Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas de Crecimiento; Op. Cit.; p.24.

(74)Op. Cit.; pp. 27,29.

al transporte urbano el cual una vez ejecutado redundará con logros y, como en este caso se señala a quienes utilizan automóviles ahorrarán tiempo y dinero al no llevar sus vehículos a zonas no muy fluidas y a los concesionarios de autobuses -- les proporcionará afluencia de usuarios; pero siempre dando lugar a un beneficio al medio que rodea a las obras proyectadas.

XII.- INCONGRUENCIA ENTRE LAS FUERTES INVERSIONES A FAVOR DEL TRANSPORTE URBANO Y EL -- TIEMPO QUE EMPLEA EN SUS TRASLADOS COMO -- SERVICIO.

Para todos resulta de interés el conocer por -- que si se menciona que el transporte urbano es muy costoso, -- que incluso el gobierno destina grandes sumas de su presupuesto pero en contrasentido tenemos que el transporte urbano sigue realizando recorridos en un gran tiempo, lo que nos hace pensar sino será que se está invirtiendo en el saco roto, sin embargo debemos indicar antes que nada que, para lograr que las inversiones sean productivas y no causen sangrado en el -- erario público, también es requisito indispensable tomar en -- cuenta todos los obstáculos que se pueden presentar originados por un mal trazo de la ciudad, falta de buen mantenimiento y de personal capacitado y responsable, así como prever -- las necesidades crecientes, entre otros.

Ahora bien, una vez hecho esto entonces si podemos esperar una congruencia, la que hasta el momento no se da, lo cual motiva la incongruencia siendo urgente que sea -- previsto para evitar erogaciones fuertes sin una respuesta -- acorde a ellas como ejemplo del tiempo utilizado tenemos que del Centro a Acueducto de Gpe., San Lázaro, Félix Cuevas, Milpa Alta, etc., se consume más de una hora de tiempo.

XIII.- LOS VIAJES PERSONA-DIA.

Los viajes que realiza una persona al día con-

base en el origen destino, a través del transporte en la zona metropolitana representa poco "más de 23 millones de viajes resultando que el índice de utilización entre el metro y el auto móvil es desigual, ya que el segundo abarca tres cuartas partes de los vehículos en circulación trasladando sólo el 19.2% de los viajes, lo que nos da una gran diferencia en virtud de que el metro es uno de los más productivos de latinoamérica, - razón de más que lo hace exigir le sean destinados el presupuesto de diez estados de la República"(75), originando que la sociedad en su conjunto además del gobierno realicen un esfuerzo enorme por lo tanto consideramos conveniente promover el modo de transporte más productivo o sea el que lleva a más bajo costo el mayor número de usuarios.

Al respecto, todas las consecuencias a que hemos hecho mención en el segundo capítulo de esta tesis consideradas en sus tres enfoques, vienen a ser las derivaciones surgidas de la ejecución de las causas para lograr el desarrollo del transporte urbano, puesto que en ocasiones se dan tales causas una vez obtenido el progreso, las cuales podemos señalar que han sido analizadas desde su ángulo positivo y negativo, para así poder buscar una solución conjunta y mejorar o modificar según sea el caso, las directrices seguidas por el transporte urbano en su desarrollo.

Por lo tanto es imperativo expresar que las consecuencias generadas por el desarrollo del transporte en el conglomerado social, son las acciones, resultados e inversiones requeridos que van estrechamente relacionadas a las causas de progreso, pero debido a las circunstancias de hecho vive nuestra ciudad como desigualdad económica, falta de cultura u fijación de políticas a seguir en forma equitativa y justa, así co

(75) Salinas de Gortari Carlos; Transporte y Vialidad; Diálogos para el Concenso Transporte y Vialidad II; Edit. IEPES-CEPES; México 1988; p.5.

mo carecer de recursos suficientes sin olvidar las que fueron heredadas de nuestros antiguos que obstaculizan las buenas intenciones a través de obras que requieren de modernización.

Por otra parte, tenemos que dichas consecuen -
cias, por lo regular nos están acarreado sólo problemas y --
atraso en lo que a transporte urbano se refieren por todo --
ello debemos tener presente siempre el promover e intervenir -
en las causas de avance y prever sus consecuencias.

En conclusión, opinamos que la infraestructura para la mayor parte de los medios existe en gran proporción, -
solamente se requiere consolidarla, integrarla y desarrollarla donde sea necesario para asegurar la obtención de resultados igualmente satisfactorios; denotando que las cuantiosas -
inversiones, las demandas desproporcionadas de transporte y -
las políticas aplicadas no alcanzan entre sí un equilibrio en sus objetivos a alcanzar.

En consecuencia se deben buscar soluciones - -
conjuntas, capacitando los recursos humanos y desarrollar - -
la investigación tecnológica para obtener un sistema de - ---
transporte urbano más eficaz y moderno.

"C A P I T U L O I I I"

BAJO QUE CONDICIONES ES PERMISIBLE ESTE SERVICIO

III.- BAJO QUE CONDICIONES ES PERMISIBLE ESTE SERVICIO.

Por consiguiente nos compete proseguir al siguiente estudio que forma parte del capítulo en cuestión, y que conlleva a realizar un análisis respecto a las condiciones en que se permite este servicio del transporte urbano, lo cual deriva de las normas respectivas.

En consecuencia, cabe mencionar que de la búsqueda realizada en las diversas oficinas correspondientes, se llegó al conocimiento que realmente en lo que a normatividad se refiere es muy precaria, sin embargo los que encontramos procederemos a desarrollarlos y para mejor comprender el por que de la exigencia de esta reglamentación, ilustraremos este criterio con un breve y sencillo ejemplo al respecto imaginemos que existiera un camión que recorriera kilómetros de distancia en una terracería, surgiría primero la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, luego entonces se da la atención de quienes pueden solucionarlo ordenando se ponga en buenas condiciones construyendo una carretera, pero no basta eso, sino que posteriormente le debe a esa forma de servicio recaer una reglamentación que nos señale las condiciones requeridas para poder pasar.

Como hemos notado, pueden presentarse todos los demás elementos pero sería incompleto si no se tiene una normatividad.

Así mismo, cuando se habla del transporte urbano como un servicio resulta imperativo revisar las legislaciones que lo regulan, y por ende para conocer las limitaciones legales que tienen, por lo que continuaremos con el estudio de las mismas.

Primeramente señalaremos que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos concretamente

en su Artículo 89 se establecen las facultades y obligaciones del Presidente de la República Mexicana y son las siguientes:

"Fracción II.- nombrar y remover libremente a los secretarios del despacho, al Procurador General de la República, al Gobernador del Distrito Federal . . ." (76)

De lo que antecede se desprende que como vemos el titular del Ejecutivo Federal, tiene dentro de sus facultades el nombrar y remover libremente de entre otros al gobernador del Distrito Federal o sea el Jefe del Departamento del Distrito Federal, y por ser su gobierno representativo del pueblo mexicano, y como es sabido él sólo no puede echar a andar toda la administración pública federal-centralizada que le corresponde, por lo que se encuentra en nuestro derecho mexicano la delegación de facultades, y en base a esta figura delega dicha responsabilidad en el jefe del Departamento del Distrito Federal del tema en cuestión, quien coadyuvará conjuntamente en la solución de los compromisos que el Estado tiene para con sus ciudadanos, esto se plasma en la ley respectiva.

Así "la delegación de facultades en el sistema mexicano, se da a través de la fijación de competencia emanada de leyes formales y materiales, tomando en cuenta la imposibilidad del Ejecutivo Federal de atender todas las facultades administrativas propias, pero a pesar de esto último no es voluntad del titular del órgano delegar sus facultades, si no más bien se hace con apoyo en las leyes para tener una mejor organización del trabajo, dándole en el caso que nos atañe de la Ley Orgánica del Departamento del -

(76) Constitución Política de los E.U.M.; Colección Porrúa, Octagésima Sexta Edición; Edit. Porrúa, S.A.; México - 1988; p.76.

Distrito Federal el carácter de autoridad."(77)

Así mismo la idea anterior la vemos plasmada en el siguiente ordenamiento que analizaremos, consistente en la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal en su Artículo 17 que dice: "...corresponde el despacho de los siguientes asuntos en materia de gobierno al Departamento del Distrito Federal.

Fracción XI.- Hacer cumplir las leyes y reglamentos referentes a tránsito de vehículos y peatones en la vía pública y estacionamientos públicos para vehículos de toda clase."(78)

De aquí se desprende que en todo hecho o problema derivado del tránsito de vehículos, peatones o del uso de estacionamientos públicos, se dará solución por medio de la intervención del Jefe del Departamento del Distrito Federal aplicando las leyes o reglamentos correspondientes, atribución empleada incluso a los órganos no dependientes del Departamento del Distrito Federal pero que se encuentran vinculados al transporte urbano en el Distrito Federal.

"Fracción XIII.- Autorizar la expedición, reválidación o cancelación de las licencias y permisos."(79)

Aquí vislumbramos como el titular del Departamento del Distrito Federal es el órgano superior en el Distrito Federal, para controlar en un momento dado a todas las personas que tienen a su cargo el uso de vehículos como transporte, ya que a juicio del mismo podrá extender, dar nueva validez o suspender la vigencia de las licencias para conducir o-

- (77) Fraga Gabino; "Derecho Admvo."; Edit. Porrúa, S.A.; Décimo Tercera Edición; México 1969; p.126.
 (78) Ley Orgánica del D.D.F.; Colección Porrúa, S.A.; Décima-Edición; Edit. Porrúa, S.A.; México 1987; p.29.
 (79) Op. Cit. p.29.

de permisos de circulación, comprendiendo vehículos de transporte colectivo, particulares y los del gobierno inclusive.

"Fracción XX.- intervenir por conducto de su titular en la celebración de convenios con autoridades de la Federación, los Estados y los Municipios, que incluyan materia de la competencia del Departamento del Distrito Federal a su cargo."(80)

Resulta que aquí encontramos el fundamento para que el Jefe del Departamento del Distrito Federal pueda celebrar convenios en materia de transporte urbano con los municipios conurbados y sus respectivos Estados, también se procede a verificar convenios con la Federación para recibir cualquier tipo de ayuda ya sea económica, tecnológica y de asesoría, con el fin de dar mejores alternativas de respuesta a los acontecimientos suscitados en el Distrito Federal y su area metropolitana.

"Artículo 18.- Al Departamento del Distrito Federal le corresponde el despacho de los siguientes asuntos en materia jurídica y administrativa.

Fracción XIII.- proponer al Presidente de la República la declaración administrativa de la nulidad, caducidad o revocación de las concesiones y substanciar en los términos de la ley el procedimiento que corresponda, tramitando en su caso, la reversión."(81)

Al respecto, sabido es que como función inherente al Jefe del Departamento del Distrito Federal que es mediador entre el titular de tal dependencia y los particula

(80) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.30.

(81) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.32.

res debe existir una modalidad para el manejo de los asuntos que le correspondan como es el caso concreto que nos ocupa - el del transporte urbano, y esa figura es la concesión.

Entendiendo como Concesión: "el procedimiento por el cual una persona pública, llamada autoridad concedente confía a una persona física o moral llamada concesionario, el cuidado de manejar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración - que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio."(82)

Y como se desprende de dicha definición, se requieren reunir ciertos requisitos los que en nuestra opinión deben vigilarse en cuanto a su cumplimiento, para que así -- realmente tanto el Estado como la sociedad obtengan beneficios en vez de pérdidas, claro que en caso de operar con déficits no resultaría benéfico, por lo que se tuvo que prever esto mediante la nulidad o anulación.

Toda vez que "la Nulidad es la anulación de toda concesión a pesar de haber reunido ciertos requisitos para su integración", (83) y

"La Caducidad.- es la rescisión de la concesión por no haber cumplido algunos de los requisitos para la cual fue otorgada", (84) y

"La Revocación: es la rescisión de la concesión que se otorga con todos los elementos pero después se presenta un motivo que da lugar a la misma". (85)

(82) Vedel; "Droit Administratif"; París 1968; p.696.

(83) Fraga Gabino; "Derecho Admvo."; Op. Cit.; p.320.

(84) Op. Cit.; p.268.

(85) Op. Cit.; p.320.

Todo esto se encargará de substanciar el procedimiento correspondiente, igualmente de la reversión que es el derecho del Departamento del Distrito Federal de apropiarse de los bienes que hayan sido utilizados en la concesión, una vez que hubiera decidido retirar dicha concesión de manos de quien la explotó.

"Artículo 20.- Al Departamento del Distrito Federal le corresponde el despacho de los siguientes asuntos en materia de obras y servicios.

Fracción III.- Llevar a cabo la supervisión de los diversos servicios que preste ó en su defecto autorice el citado Departamento del Distrito Federal como concesiones."(86)

Aquí encontramos una situación deducida del servicio público de transporte de pasajeros, en sus dos modalidades tanto el que presta el Departamento del Distrito Federal como órgano del gobierno a través de Ruta 100, Trolebuses y Metro, aún y cuando tienen carácter de autónomo, políticamente tienen injerencia en los resultados que están obteniendo en el Distrito Federal ya que el multicitado Departamento es el principal órgano de gobierno en el mismo; así como en el servicio dado por taxis de ruta fija ó libre que se encuentra concesionado por dicho Departamento del Distrito Federal en virtud de ser este el principal encargado del transporte en la entidad.

"Fracción IX.- señalar las normas para atender y vigilar la debida prestación de los servicios públicos."(87)

La fracción del artículo que antecede, tiene relación con el "Artículo 45, fracción I del Reglamento Inte

(86) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.35.

(87) Op. Cit.; p.36.

rior del Departamento del Distrito Federal, que en su parte-conducnente señala: corresponde a las delegaciones atender y vigilar la debida prestación de servicios públicos."(88)

De lo anterior se observa al transporte urbano como un servicio público, toda vez que se presta en forma -- continua, uniforme y conforme a las leyes y reglamentos, satisfaciendo necesidades de carácter colectivo, por lo tanto en base a esto si se consideran servicios públicos, correspondiendole al titular del Departamento del Distrito Federal el regular la correcta prestación del transporte vigilando - que se cumpla con las disposiciones que conllevan a un mejor y adecuado desarrollo de las necesidades exigidas en torno - al transporte urbano como un servicio público.

Por otra parte, retomando la idea del Artículo 20 de la mencionada Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, en el sentido de que trata sobre el servicio público, al respecto cabe indicar que en sus "fracciones XII y XIII se establece que: se deberá determinar la actividad que deba considerarse de servicio público; fijar y ejecutar las políticas del Departamento del Distrito Federal en materia - de prestación de servicios públicos", (89) respectivamente.

Aquí se deberá determinar la actividad que deba considerarse como servicio público; también fijar y ejecutar las políticas del Departamento del Distrito Federal en - materia de prestación de servicios públicos. Consecuentemente encontramos situaciones que sirven de apoyo a la fracción IX del ordenamiento en mérito, sobre todo en el hecho de determinar la actividad que se catalogue como servicio público y, una vez realizado esto podremos aplicar dicha fracción; - además de que en base a la fracción XIII el titular del De--

(88) Reglamento Interior del D.D.F.; Décima Edición; Edit. - Porrúa, S.A.; México 1987; p.108.

(89) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.36.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

partamento del Distrito Federal determina que hacer ó sobre-que circunstancias se otorgarán los servicios públicos incluy~~endo~~ yendo en éstos a los que da el gobierno, o bien los particulares en materia de transporte.

"Artículo 20.- Al Departamento del Distrito Federal corresponde el despacho de los siguientes asuntos en materia de obras y servicios.

Fracción XV.- promover la operación eficiente del transporte público en el area metropolitana y crear la infraestructura necesaria para ello."(90)

Por lo que se deduce que esta fracción tiene sus bases en el hecho de que el area circundante a la Ciudad de México ha crecido enormemente generando por lo tanto grandes problemas en diferentes aspectos, entre otros podemos señalar las fuertes cantidades de usuarios procedentes de las zonas conurbadas, los que se ven en la necesidad de cruzar el Distrito Federal por lo cual se hace imprescindible para el gobierno de esta ciudad el promocionar políticas que veng~~an~~ an a favorecer el eficaz desarrollo del transporte público; entendido éste último concepto como "aquél servicio que se da en beneficio de la comunidad sin estar en forma permanente y exclusiva al servicio de un sólo dueño o usuario."(91)- Ahora bien, ya que vemos que al transporte público se le daa~~uge~~ uge sobre el transporte particular, deberá crearse concomitante a ello un sistema vial adecuado, tener los vehículos i~~nd~~ óneos y personal humano altamente calificado para dar un me~~jo~~ r servicio de transporte público, destinando para ese fin los recursos económicos necesarios.

Referente al "Artículo 28.- La caducidad de -- las concesiones será declarada administrativamente por el --

(90) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.36.

(91) Reglamento de Tránsito del D.F.; Décima Octava Edición; Edit. Porrúa, S.A.; México 1987; p.46.

Presidente de la República a proposición del Jefe del Departamento del Distrito Federal en los casos siguientes:

Fracción I.- porque se interrumpa, en todo o - en parte el servicio público prestado, sin causa justificada a juicio del Departamento del Distrito Federal, o sin previa autorización por escrito del mismo;

fracción II.- porque se ceda, hipoteque, enajene ó de cualquier manera se grave la concesión o algunos de los derechos en ella establecidos, ó los bienes afectos al - servicio público de que se trate, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

Fracción III.- porque se modifiquen ó alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que opere el servicio, las instalaciones o su ubicación, sin previa aprobación por escrito del D.D.F.

Fracción IV.- porque no se hagan los pagos estipulados en la concesión.

Fracción V.- porque no se otorgue la garantía que está obligado el concesionario.

Y fracción VI.- por la falta de cumplimiento - de algunas de las obligaciones contenidas en esta ley ó en - la concesión."(92)

El presente artículo se refiere a la caducidad de la concesión, y así vemos que las tres primeras fracciones contemplan prohibiciones que nos hacen pensar que las -- concesiones de transporte público, en especial la de taxis - no gozan de plena libertad de acción en lo tocante a las nociones inherentes al desarrollo de sus actividades propias - del servicio.

Por su parte las fracciones IV y V, se refie--

(92) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.p.41,42.

ren al incumplimiento de obligaciones económicas, las cuales fueron contraídas desde el primer momento en que toda persona física o moral haya adquirido el carácter de concesionario; para finalmente en la fracción VI ampliar las prohibiciones hacia incumplimiento no sólo de la Ley Orgánica sino incluso de las estipulaciones de la concesión.

En conclusión podemos señalar que de las seis fracciones enunciadas, constantemente se incumple sin aplicarse la caducidad, toda vez que las concesiones en materia de transporte urbano se otorgan y controlan por medio de situaciones de carácter político; además de que si en un momento dado se ejecutaran las disposiciones del artículo en cuestión se tendría una escasez de transporte debido a que el gobierno no ha resuelto este problema, por lo tanto las autoridades correspondientes prefieren omitir cualquier incumplimiento.

Resulta importante proponer que, para poder hacer válido este concepto se requiere manejar estos problemas sin un tinte de conveniencia política, además de crear un efectivo órgano encargado de vigilar la debida observancia de la ley previendo sanciones ejemplares para quienes la omitan.

Ahora en lo relativo al "Artículo 47.- Son atribuciones y obligaciones mínimas de las Juntas de Vecinos.

Fracción II.- proponer al Delegado las medidas que estimen convenientes para mejorar la prestación de los servicios públicos, y sugerir nuevos servicios.

Fracción IV.- opinar y proponer soluciones sobre los servicios públicos que se presten en las Delegaciones."(93)

(93) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.p.47,48.

En concordancia con tal artículo citamos el -- "precepto 51. Corresponden al Consejo Consultivo las siguientes atribuciones.

Fracción II.- proponer a la consideración del Jefe del Departamento del Distrito Federal proyectos de leyes y reglamentos y reformas o derogaciones de leyes y reglamentos vigentes en el propio Distrito Federal.

Fracción III.- informar al Jefe del Departamento del Distrito Federal las deficiencias que surjan en la Administración Pública y, especialmente en la prestación de -- servicios generales de cualquier tipo.

Y fracción IV.- proponer que determinada función ó actividad que se realice regular y continuamente, se declare servicio público; proponer que algún servicio público prestado por los particulares, por una empresa de participación estatal o por un organismo descentralizado, pase a -- serlo por el Departamento del Distrito Federal, o viceversa."(94)

En los numerales que acabamos de enunciar se -- contempla la participación de los ciudadanos a través de juntas de vecinos y el Consejo Consultivo de la Ciudad de México, tocando dicha participación en un momento dado abordar -- al problema del transporte urbano una vez que lo hemos considerado un servicio público, concretamente se refiere a la -- prestación y regulación del citado servicio. Entre tanto aquí se plasma la forma de como el gobierno del Distrito Federal se deberá auxiliar de la opinión ciudadana, pero como -- contrasentido a ése auxilio permitido a la ciudadanía nos encontramos que las autoridades omiten hacer caso de dichas opiniones, y como muestra tenemos todos aquéllos programas -- que se pretenden realizar pero que no van acordes a las necesidades de la sociedad.

(94) Ley Orgánica del D.D.F.; Op. Cit.; p.49.

agregando a lo dicho anteriormente, podemos señalar que en la vida cotidiana vemos con tristeza como las sugerencias de éstos grupos de ciudadanos pasan a segundo término, ya que todo queda en la decisión de las altas esferas satisfaciendo los planes de trabajo personal sin importarles el hecho de que sean congruentes o no con la realidad. Sin embargo se propone principalmente a las autoridades circunstancias como las siguientes: que tomen consciencia de servir a los intereses del pueblo al que están gobernando y no a sus intereses de grupo, por lo cual deben tomar en cuenta las opiniones del conglomerado social; una vez hecho esto dirigirán a dicho Congreso deberán supervisar el proceder de las autoridades propuestas anteriormente con el propósito de dar un mejor servicio de transporte urbano en sus diversas modalidades.

Finalmente en la ley que acabamos de analizar, encontramos el marco legal sobre el cual se sustenta el Departamento del Distrito Federal, para llevar a cabo cualquier actividad encaminada a obtener el mayor beneficio así como aplicar medidas tendientes a lograr un mejor control del transporte urbano en la ciudad; apoyando por lo tanto el principio de ser considerado el Departamento del Distrito Federal la máxima autoridad en la Ciudad de México y por ello de dicha dependencia emanarán las políticas, decisiones, resoluciones y demás aspectos de carácter jurídico indispensables, para que por medio de la enunciada ley se cumpla con los fines de ejecución normativa para lo cual fue creada, además de servir de fundamento para la expedición de ordenamientos específicamente relacionados a la materia objeto de estudio en esta tesis.

Consecuentemente avanzaremos en la elaboración de este trabajo, realizando al respecto un estudio del contenido del Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal de fecha 26 de agosto de 1985, como se menciona a continuación.

En primer término citaremos el "Artículo 5o. El Jefe del Departamento tendrá las siguientes atribuciones no delegables:

Fracción V.- Proponer al Presidente de la República la declaración administrativa de la nulidad, caducidad o revocación de las concesiones.

Fracción XX.- Intervenir en la celebración de convenios con la Federación, los Estados y los Municipios que incluyan materia de la competencia del Departamento del D.F.

Fracción XXI.- Determinar la actividad que deba considerarse de servicio público, con base en las disposiciones de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, otras leyes y este Reglamento.

Fracción XXIV.- Determinar los casos en que sea de utilidad pública la expropiación de bienes o su ocupación total o parcial, y proponer al Ejecutivo la expedición del correspondiente decreto en los términos del Artículo 27 Fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de la Ley de Expropiación y de los demás ordenamientos legales aplicables."(95)

En las fracciones de este artículo específicamente encontramos el apoyo jurídico que se da para que el Jefe del Departamento del Distrito Federal pueda despachar los diferentes asuntos que le encomiendan y que se encuentran plasmados en la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, toda vez que en la fracción V se establece la propuesta al Presidente de la República para que haga la declaración administrativa de nulidad, caducidad o revocación de concesiones, por lo que es una facultad no delegable. Igualmente las otras tres

(95)Reglamento Interior del D.D.F.; Edit. Porrúa, S.A.; Op. -- Cit.; pp. 57,58.

fracciones vienen a reafirmar obligaciones a las cuales está sujeto el Jefe del Departamento en diversos numerales de la citada Ley Orgánica.

De lo anterior podemos ver que en lo que a -- transporte urbano se refiere no se puede decir que el facultado sea el órgano más indicado para realizar encomiendas mediante las cuales se trate de solucionar la problemática del transporte, así que más bien dichas encomiendas se dan por indicaciones expresas giradas por el titular del Ejecutivo Federal, al ser la máxima autoridad del Distrito Federal conforme a nuestra Constitución, y así mismo pretende por otra parte continuar llevando a cabo una política que lleva implícita una hegemonía.

En lo que se refiere al "Artículo 100.- Co -- rresponde a la Coordinación General Jurídica.

Fracción VI.- Coordinar la revisión en los casos en que específicamente indique el Jefe del Departamento, de los contratos, convenios y concesiones de los que se derivan derechos y obligaciones para el propio Departamento del Distrito Federal"(96)

Tal precepto es relativo al órgano de carácter jurídico encargado de dar su punto de vista legal, en los convenios y concesiones en que se involucre el Departamento del Distrito Federal pero resulta interesante observar que si en un momento dado algún convenio o concesión celebrada con un Estado conurbado o algún grupo de particulares se daría con estricto apego al derecho, incluyendo no sólo interés de grupo sino general; resulta que en virtud de ser limitativa esta atribución al constreñirla únicamente a casos que

(96)Reglamento Interior del D.D.F.; Op. Cit.; p.69.

le indique el Jefe del Departamento del Distrito Federal, luego entonces dá pauta para que los que no sean turnados a dicha -- coordinación se resuelvan por amiguismo, conveniencia política -- ó disposición superior sin tomar en consideración el daño que -- se está causando a la sociedad, por eso tenemos desde aquí las -- bases del porqué muchas empresas de transporte colectivo conce -- sionadas o convenios con otras entidades ofrecen resultados mí -- nimos y por ende caen en vicios posteriores que deben ser erra -- dicados desde el surgimiento de estas figuras jurídicas.

Por otra parte lo positivo que vislumbramos, es -- que todo convenio o concesión revisado deberá ser conforme a -- los requisitos establecidos o leyes respectivas y de hacerse -- siempre así el público en general se irá acostumbrando a ac -- tuar conforme a las disposiciones de nuestras leyes y no fomen -- tar la corrupción, por lo cual proponemos que a dicho organo se -- le dé un campo de acción más amplio jurídicamente hablando y no -- tan restringido.

En lo tocante al "Artículo 11o.- Corresponde a -- la Coordinación General de Transporte.

Fracción I.- Elaborar y mantener actualizado el -- programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal.

Fracción II.- Realizar los estudios necesarios -- sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utiliza -- ción de las vías y de los medios de transporte correspondientes, -- que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la segu -- ridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de -- carga.

III.- Llevar a cabo los estudios para determinar -- con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales de to -- dos los medios de transporte urbano, con el objeto de que se --

complementen armónicamente entre sí y con las obras de infraestructura vial.

Fracción IV.- Realizar los estudios técnicos sobre la localización, normas y tarifas que deberá aplicar para la ubicación, la construcción y el funcionamiento de los estacionamientos públicos.

Fracción VIII.- Estudiar y establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga, taxis y autobuses, para tramitar las concesiones correspondientes.

Fracción XIV.- Realizar estudios sobre la forma de optimizar el uso del equipo de transporte colectivo del sector y con base en ellos dictar y supervisar el cumplimiento de las normas que conduzcan a su mejor aprovechamiento.

Fracción XV.- Estudiar y dictaminar sobre las alternativas en la selección del equipamiento que deban adquirir las áreas dedicadas al servicio de transporte en el sector.

Fracción XVIII.- Participar en la elaboración de los programas institucionales de las Entidades Paraestatales cuya coordinación le corresponda realizar, así como analizar y dictaminar sobre ellos y promover los ajustes que se requieran."(97)

Todas estas fracciones vienen a cumplir funciones de estudio en beneficio del desarrollo del transporte urbano, además de que es la autoridad encargada de fijar tarifas, equipos y rutas de penetración; ahora bien, resulta -

(97)Reglamento Interior del D.D.F.; Op. Cit.; pp. 70,71,72.

importante exponer que ésta es una de las principales dependencias del Departamento del Distrito Federal que se encarga de aspectos de transporte, y es de gran interés en vista de que si dejara de cumplir con sus atribuciones caería en una absoluta desorganización el transporte urbano en general pasando a afectar seriamente los intereses de la sociedad.

Por otra parte en su "Fracción VII.- Autorizar cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de los autobuses, revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos."(98)

Esta fracción es relativa a que dicha dependencia sujetará a las empresas encargadas de proporcionar transporte urbano en cuanto a horarios y cambios de unidades, por lo que en ningún momento los transportistas podrán libremente llevar a cabo estas circunstancias sin contar con la previa autorización de la coordinación, ya que si lo hace se le sancionará.

"Fracción XIII.- Fijar las medidas conducentes y tramitar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros, y de carga, - transporte escolar, colectivo de empresas, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios"(99).

En dicha fracción la Coordinación General de Transporte deja entrever su gran importancia en materia de transporte urbano, ya que primordialmente todas las empresas de transporte colectivo concesionado, o con permisos, deben efectuar sus trámites ante dicha dependencia, ya que su inobservancia da lugar como incumplimiento de un reglamento a la caducidad de la concesión o retiro del permiso.

(98)Reglamento Interior del D.D.F.; Op. Cit.; pp.70.

(99)Op. Cit.; p.71.

A su vez el "Artículo 24.- Corresponde a la Dirección General de Obras Públicas:

Fracción IV.- Elaborar estudios, proyectos, construir y supervisar nuevas obras viales y en su caso, modificarlas existentes."(100)

El "Artículo 25.- Corresponde a la Dirección General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica;

Fracción IX.- Sancionar los programas de mediano y largo plazo y verificar la congruencia de los programas operativos anuales conforme a los programas de desarrollo urbano, en lo concerniente a las inversiones en infraestructura y equipamiento urbanos, que realicen la Coordinación General de Transporte, la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano y las Direcciones Generales de Obras Públicas y de Construcción y -- Operación Hidráulica."(101)

Y asimismo el "Artículo 27o.- Señala que Corresponde a la Dirección General de Operaciones;

Fracción II.- Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a la materia de ingeniería de tránsito."(102)

Se relaciona con el "Artículo 45.- Corresponde a las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal:

Fracción XXI.- Proponer la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad pública, en coordinación con la Secretaría de Protección y Vialidad."(103)

Por lo que de lo que antecede se desprende que corresponde a la Dirección General de Obras Públicas, Direc --

(100)Reglamento Interior del D.D.F.; Op. Cit.; p.85.

(101)Op. Cit.; p.86

(102)Op. Cit.; p.88.

(103)Op. Cit.; p.110.

ción General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica y Dirección General de Operaciones, respectivamente, y concretamente en esos tres artículos las disposiciones relativas a la vialidad, desde aprobación por acciones de vialidad y concluyendo con las obras viales en supervisión. A su vez en estas fracciones se comprenden aspectos de suma importancia para el transporte urbano en general, toda vez que para que se dé un mejor transporte se requerirá de buenas obras viales - como avenidas, calzadas y otras, las cuales surgirán después de contar con la inversión económica a disponer y, concluyendo con las medidas a mejorar el paso de vehículos en todo el sistema vial de la ciudad, por lo que podemos resumir en que dichas circunstancias son de vital trascendencia para que -- se den mejores posibilidades de éxito para todos en la sociedad; ya que de lo contrario el caos vial sería desastroso para nuestra ciudad perjudicandola económica, política y socialmente, originando con ello grandes costos, por eso es loable desde el punto de vista legislativo la tarea realizada por - el Ejecutivo a través de este Reglamento Interior; y decimos legislativo porque todavía falta la correcta aplicación de - las disposiciones contenidas en los citados artículos, que - hasta la fecha se ha realizado relativamente.

En el "Artículo 27 y específicamente sus Fracciones III.-Dice vigilar la correcta observancia de las normas contenidas en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y

Fracción VII.- Promover, autorizar, contro -- llar y vigilar los centros de adiestramiento y capacitación - para conductores de vehículos."(104)

Se encuentran interrelacionadas estrechamente, ya que por una parte van encaminadas a cumplir funciones de vigilancia del Reglamento de Tránsito y por otra se complementa el espíritu de dicho reglamento, ya que entre otros re

quisitos se tienen el de que todo conductor de vehiculo deberá estar debidamente preparado; por lo que en el supuesto de no aplicarse se traduciría en una falta de implementación técnica adecuada de los vehículos, disposiciones a respetar en el tránsito, personas al volante que serían un verdadero peligro para cualquier individuo.

Sin embargo, tenemos que esta Dirección General de Operaciones a pesar de su función de vigilancia y supervisión, desde el primer momento que tiene la categoría de Dirección General, se verá supeditada a las autoridades jerárquicamente superiores dando pie con ello a la factibilidad de que se incumplan los ordenamientos mencionados, apareciendo como unos reportadores o informadores a cargo de los superiores de todos y cada una de las anomalías.

En conclusión proponemos que a estas autoridades como la Dirección General de Operaciones se les encomienden atribuciones dándole cierta autonomía en casos en que esté de por medio el cumplimiento de estas leyes.

Por otra parte los "Artículos 37.-Señala que corresponde a la Dirección General Jurídica y de Estudios;

Fracción III.- Tramitar y resolver las solicitudes de caducidad y prescripción que formulen los interesados, respecto de las contribuciones establecidas en las Leyes de Ingresos y de Hacienda del Departamento del Distrito Federal, así como de las Federales Coordinadas a que se refieren los acuerdos mencionados en el numeral anterior;

Fracción V.- Representar en juicio los intereses de la Hacienda Pública del Departamento del Distrito Federal y los que se deriven de las funciones operativas inherentes a los acuerdos del Ejecutivo Federal en materia de -- ingresos federales coordinados; y

Fracción VII.- Apoyar al Tesorero en la inter

pretación en el orden administrativo, de las leyes, acuerdos del Ejecutivo Federal y demás disposiciones fiscales de la Hacienda Pública del Departamento del Distrito Federal, a efecto de lograr uniformidad y consistencia en su aplicación."(105)

Y "Artículo 39.- Corresponde a la Dirección General de Servicios Legales;

Fracción II.- Substanciar los procedimientos administrativos de nulidad, revocación, cancelación y en general, todos aquéllos que tiendan a modificar o a extinguir derechos -- creados por resoluciones emanadas de las autoridades del Departamento, proponiendo la determinación procedente."(106)

En estos artículos y sus respectivas fracciones - se hace referencia a las Direcciones Generales Jurídica y de Estudios Legislativos y de Servicios Legales; y además indican ante quien se desahogaría el procedimiento que se llevaría a cabo, si en un caso dado se presentara la revocación, caducidad, rescisión, reversión, cancelación de algún convenio o resolución emanada del Departamento del Distrito Federal. De donde se desprende que hacer si en una ocasión algún concesionario de transporte público es afectado con revocación, rescisión o caducidad por -- parte del Departamento del Distrito Federal se tendrá que ocurrir ante la Dirección General Jurídica y de Estudios Legislativos para que el afectado haga valer sus derechos; en el supuesto de que sean derechos derivados de resoluciones dictadas por el Departamento del Distrito Federal, los cuales han sido afectados, por ejemplo en caso de que un concesionario de transporte colectivo, sea impedido sin causa aparente para seguir utilizando determinada vía como base o terminal; o bien en el caso de automovilistas particulares al decidirse a utilizar una placa permanente, por la misma circunstancia sin justificar su postura se le impide a determinada persona su uso.

(105)Reglamento Interior del D.D.F.; Op. Cit.; p.101.

(106)Op. Ci.; p.102.

Ahora bien, en este supuesto concurremos ante la Dirección General de Servicios Legales para dirimir - - nuestros derechos.

Como crítica en el primer caso tenemos de que en virtud de que quien declara la revocación o caducidad es el Presidente de la República, resultando demasiado comprometedor para autoridades locales dar un fallo en contra de autoridades federales, por lo que si se trata de agotar la instancia ante la autoridad inmediata será para el afectado solamente perder el tiempo, debiendo integrarse cualquier juicio o procedimiento sin estar supeditado a autoridades superiores, sino haciéndolo conforme a derecho realmente; y decimos realmente porque el hecho de que se otorgue al afectado diversas instancias no significa que en todas exista un equilibrio en las decisiones, porque podemos decir que más que eso es tratar de dar a los particulares diferentes etapas pero nada más, con el objeto de que se entienda que México existe y se practica la democracia.

En cuanto al segundo caso vemos una vez más la serie de instancias a agotar aún y cuando ante ésta autoridad son optativos; después tendrán que inconformarse ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, conforme a los Artículos 21 fracción I y 28 de la Ley de dicho Tribunal; y precisamente por ello resulta muy difícil el proceder actuando en el papel de particulares afectados, aunado a que se irá en contra de una dependencia administrativa del Departamento del Distrito Federal y del Tribunal Contencioso Administrativo del Distrito Federal y al Poder Ejecutivo, que por lo regular anteponen el interés general al particular.

Por lo tanto, se propone que dichas instancias sean substanciadas ya sea, con las autoridades tal y como se contemplan en la actualidad, pero concediéndole libertad de decisión para inclinarse a quien le asista el derecho, y no -

estar de parte de la autoridad por temor a ser destituidos, dando lugar esto a resoluciones o declaraciones administrativas con estricto apego al Derecho y motivos que la apoyan, - por parte de las autoridades responsables; a pesar de que cabe observar que en transporte urbano existen demasiadas deficiencias para poder aplicarle una sanción de cualquiera de los dos tipos comprendidos en los artículos citados inicialmente.

La otra alternativa es la siguiente: tener -- tribunales en los administrativo no dependientes directamente del Ejecutivo, los cuales en un momento de resolver no se sientan comprometidos con él, sino con quien tenga el derecho de que sea favorecido; concluyendose que a pesar de todo lo enunciado en la práctica no es usual ver que los concesionarios sean sancionados con esas medidas, ya que si se hiciera en casos necesarios, se tendría un mejor servicio del - - transporte urbano en la ciudad.

"Artículo 40.- Corresponde a la Dirección General de Autotransporte Urbano:

Fracción I.- Expedir y cancelar, en su caso, - con intervención de otras autoridades competentes, autorizaciones para el funcionamiento de sitios y terminales de servicio público, tanto de pasajeros como de carga.

Fracción III.- Estudiar y proponer a las autoridades competentes las rutas de penetración urbana y suburbana de los servicios de autotransporte de pasajeros y de -- carga.

Fracción IV.- Atender al público en la expedición de placas, tarjetas de circulación, licencias para conducir y toda la documentación necesaria, para que tanto los vehículos públicos y privados, como los conductores de los - mismos, circulen conforme a las normas señaladas en el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal, y

Fracción V.- Ordenar y realizar revistas de --
inspección pweiódicas para automóviles, camiones de carga y -
cualquier otro transporte terrestre, con el fin de verificar-
su correcto funcionamiento mecánico."(107)

De ent-e su contenido vemos que se refiere a -
la Dirección General de Autotransporte Urbano. Así en las - -
fracciones mencionadas nos encontramos con que la Dirección -
General de Autotransporte Urbano tantas veces mencionada, es-
la dependencia que se encarga de los hechos operativos relati-
vos al transporte público y privado de pasajeros, comprendien-
do desde la expedición de autorizaciones para sitios y termi-
nales de servicio hasta realizar las revistas de inspección -
periódica de cualquier transporte terrestre, para saber su --
correcto funcionamiento; además de expedir placas, tarjetas -
de circulación y licencias para conducir, etc.

Tomando en cuenta lo anterior vemos que, esta-
Dirección General es de mucha importancia para mejorar el - -
transporte en general, y se puedan cumplir las leyes benefi-
ciando así a la sociedad, todo ello sería posible siempre y -
cuando el Estado Mexicano a través del Gobierno del Distrito-
Federal pusiera un especial énfasis en dicha dirección por me-
dio de un personal altamente calificado, material técnico, --
concentración de información general y específica así como su
pervisión estricta de las labores ahí desempeñadas, los que -
conjugados redundarían en mejores resultados del trabajo asig-
nado al personal humano, entre ellos disminución sino total -
considerable de corrupción; además de que las decisiones - -
irían acordes a las circunstancias que realmente se aplica --
rían para satisfacer necesidades de servicio a través de em-
presas con suficientes recursos y conocimientos para ese fin;
también al tener el material técnico más moderno se podrían -

detectar fallas mecánicas, se agilizarían trámites y así no podrían tener excusa alguna por el elevado número de vehículos, lo cual siempre se argumenta como razón del latente descontrol vehicular en la Cd. de México; también al concentrar información, se pasaría sino la totalidad si un gran número de datos que vendrían a impedir que a cualquier particular se le expidiera algunos de los documentos, placas o permisos que en la citada Dirección se otorgan, ya que bien podrían adeudar diferentes infracciones, no estar al corriente en impuestos debidamente requisitados, tener deficiencias para poder conducir, entre otros impedimentos; pues bien, si se hiciera lo anterior, sería de gran utilidad al transporte en general y en especial a nuestra sociedad.

Sin embargo, lamentablemente resulta que en la realidad dicha Dirección General adolece tanto de personal altamente calificado, material técnico y de concentración de información entre otros elementos, lo cual interpretándolo en sentido contrario origina todo lo que no se daría si tuviéramos medios como por ejemplo: corrupción en alto grado, desinformación completa o trámites lentos. Además cabe mencionar que dicha Dirección General en este año de 1989, pasó a depender de la Secretaría de Protección y Vialidad, ya que antiguamente se encontraba a cargo de la Coordinación General del -- Transporte.

Y finalmente citamos el "Artículo 49.- Corresponde a la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano:

Fracción II.- Proyectar, programar, construir, contratar y supervisar las obras de ampliación del Sistema de Transporte Colectivo, adquirir los equipos necesarios y entregar las construcciones e instalaciones completas al propio Sistema;.

Y Fracción VII.- Proyectar y construir las -- obras e instalaciones requeridas por el Servicio de Transpor-

tes Eléctricos y Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100." (108)

Se desprende que dicha Comisión se constriñe a -- realizar construcciones de obras para el Sistema de Transporte Colectivo, Servicios de Transportes Eléctricos y Ruta 100, aquí encontramos el fundamento legal para la Comisión para realizar esas obras: Por esto consideramos que en este renglón nos referimos a un aspecto eminentemente técnico pero es preciso conocer el apoyo del organo responsable de las obras realizadas hasta hoy en favor de los organismos citados.

Comentando lo expresado en líneas anteriores, podemos concluir que el Ordenamiento estudiado se trata ni más ni menos de una derivación de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, en el cual se faculta además del Departamento del Distrito Federal a todas las dependencias a su cargo, para hacerse responsables de atribuciones específicamente vinculadas a la materia de transporte urbano, con el propósito de que existan áreas exclusivas a las cuales recurran los prestadores del servicio de Transporte Urbano o quienes deseen prestarlo, aunado a la realización de estudios o programas por parte de las multicitadas dependencias del Departamento del Distrito Federal, para ejercer un mejor condicionamiento del servicio que nos atañe y por lo tanto dar un beneficio a la sociedad apoyandose siempre cualquier actividad de Transporte Urbano en las normas jurídicas vislumbradas en el Reglamento Interior ya citado con antelación.

REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

Ahora bien, en virtud de que al respecto vemos -- que en la vida diaria se originan múltiples problemas lo que --- trae como consecuencia que al surgir la idea del legislador fue-

(108) Reglamento Interior del D.D.F.; Op. Cit.; p.113.

para prever menos accidentes, y por eso se delineó que se pintaran las franjas de advertencia en el asfalto, se pusieran toques, los reflejantes, etc., tales franjas son para que sean respetadas por los conductores al detenerse por la señal de los semáforos, y permitir el paso peatonal, y en la realidad observamos que la mayoría de las veces no es así, lo mismo sucede con los toques; todo esto denota que debería existir una estricta vigilancia por parte de los encargados, y mediante propaganda en las escuelas y demás centros concurridos dirigida a los ciudadanos de respetar las señales para así educarlos y ayudar a una mejor vialidad.

Al respecto se establece en el "Artículo 2o.- Que para los efectos del presente reglamento se entiende por Vías Públicas del Distrito Federal las avenidas, arterias, calzadas, calles, callejones, plazas, paseos, andadores, pasadizos, rotondas, pasos a desnivel, viaductos y cualquier otro espacio destinado al tránsito de peatones o vehículos, con excepción de las zonas pertenecientes al dominio privado del Departamento del Distrito Federal, de la Federación o de propiedad privada."(109)

"Artículo 3o.- Por ser interés público y constituir un imperativo para la comunidad la ordenada circulación de peatones y de vehículos, la Dirección General de Policía y Tránsito y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes:

I.- Establecerán en cada una de las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal, oficinas destinadas a impartir educación vial a peatones y conductores de vehículos, colaborarán con la Secretaría de Educación Pública en la impartición de esa enseñanza, y utilizarán para el mismo fin los medios de comunicación masiva.

(109)Reglamento de Tránsito del D.F.; Décima Octava Edición; - Edit. Porrúa, S.A.; México 1987; p.42.

II.- Mantendrán constante y permanente contacto con los Delegados del Departamento del Distrito Federal y con las respectivas Juntas de Vecinos, a fin de aprovechar las experiencias y proposiciones de éstos para resolver los problemas de tránsito;

III.- Establecerán, con la participación de los Delegados del Distrito Federal y de las Juntas de Vecinos, -- grupos de promotores voluntarios de protección escolar, que colaboren en toda actividad de educación vial."(110)

"Artículo 50.- Para los efectos de este Reglamento los vehículos se clasifican en la siguiente forma:

Fracción I.- Por su tipo:

1.- Vehículos de transporte colectivo.

a) Minibuses.

b) Autobuses.

c) Trolebuses y

d) Tranvías.

Fracción II.- Por el servicio que prestan:

1.- Particulares:

Aquéllos de pasajeros o de carga, que están -- destinados al servicio de sus propietarios.

2.- Públicos: Aquéllos de pasajeros o de carga, que operan mediante el cobro de tarifas autorizadas, por medio de una concesión o permiso, y aquéllos que pertenezcan al Departamento del Distrito Federal u otras dependencias gubernamentales y que estén destinados a la prestación de un servicio público."(111)

(110)Reglamento de Tránsito del D.D.; Op. Cit.; p.43'

(111)Op. Cit.;pp.44,45 y 46.

"Artículo 6o.- Los vehículos requieren para su circulación en el Distrito Federal del registro e inscripción correspondiente ante la Dirección General de Policía y Tránsito.

Dicho registro se comprobará mediante las placas, la calcomanía correspondiente a éstas y la tarjeta de --circulación, mismas que deberán llevarse en el vehículo."(112)

Como se observa en estos artículos encontramos los requisitos a que deberán sujetarse el tránsito de vehículos y peatones en el Distrito Federal.

Así vemos que el Artículo 2o. establece primero sobre que vías se dará el tránsito de vehículos o de peatones siendo sobre bienes de dominio público los cuales se concen --tran en el artículo 34 de la Ley Orgánica del Departamento --del Distrito Federal, a diferencia de los de dominio privado-- que son los no comprendidos en ese artículo, es decir los que hayan formado parte de dependencias u organismos del Departamento del Distrito Federal que se extingan y no tengan utilidad pública, y los demás inmuebles y muebles que por cual --cualquier título jurídico adquiriera el Departamento, y que no-- sean de utilidad pública. (Artículo 35 de la L.O.D.D.F.)

Segundo.- Además de que en todas las carrete --ras federales cuyos tramos se comprendan en los límites del --Distrito Federal ejercerá funciones de policía y tránsito, es --to es que se encargará de vigilarlas e imponer sanciones aún y --cuando sean de competencia federal.

Por otro lado el Artículo 3o. mediante el cual se darán en su Fracción I.- a través de las Delegaciones clases de educación vial a peatones y conductores, esto es, que--se preparará a la comunidad dándole a conocer cuales son las--reglas para conducir o caminar en las vías públicas y así tra--tar de evitar el mayor número de accidentes.

(112)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; pp.46,47.

Resulta de lo anterior que en la realidad no se dan a un gran número de personas esas enseñanzas, por lo que se puede tomar como obligatorio e indispensable para -- quienes deseen una licencia para conducir o en su caso obtener un permiso para circular; o bien impartirla con seriedad en las escuelas primarias para que vayan adquiriendo conciencia de como conducirse correctamente en las vías públicas.

Otros requisitos se citan en el Artículo 50. -- al determinar como se clasifican los vehículos en virtud del servicio que prestan. Esta diferencia nos sirve tanto a la comunidad como a las autoridades de tránsito para en un momento darp saber aplicar los reglamentos respectivos, como en el caso de que cuando algún vehículo particular cobra por dar un -- servicio que por su naturaleza es de carácter voluntario.

Así en el Artículo 60. se indican las condiciones al igual que en el artículo 50. para que se dé el transporte urbano, así tenemos que, además de su clasificación requiere de registro e inscripción ante la Dirección General de Policía y Tránsito hoy Secretaría de Protección y Vialidad, -- quedando acreditado el registro con placas, calcomanías y tarjetas de circulación, los cuales son indispensables para que todo vehículo pueda circular en la ciudad y proporcionar ya -- sea un servicio público o privado de transporte.

También vemos en el artículo que antecede que se prevé un registro e inscripción de vehículos para poder -- circular, lo cual es correcto, porque de no ser así sólo se llenarían de papeles las autoridades y no se podría distinguir por parte de las autoridades de tránsito a que tipo de -- vehículo y transporte se refieren, ya que este registro e -- inscripción sirven para tener un mejor control de los vehículos; entendiendo por registro el hecho de checar minuciosamente los datos del vehículo y su propietario, y una vez hecho -- esto inscribirlos globalmente en un libro, de donde podemos --

decir que si se contara con equipo técnico moderno, se eliminaría en gran parte la corrupción pero siempre y cuando se sancionara drásticamente a quien faltara u omitiera con datos sobrepuestos su verdadera identidad, al respecto se podría tener un dispositivo de grandes dimensiones, debiendo también empezar por un control de la vivienda para poder manejar de manera confiable los domicilios proporcionados para efectos de que no cometan cualquier infracción a la ley o reglamentos.

Existen una serie de artículos comprendidos entre el 24 y el 57 del Reglamento de Tránsito en los cuales se exigen ciertos requisitos para que los vehículos puedan circular y se refieren eminentemente a los aspectos técnicos como son: frenos, luces su colocación y visores entre otros. Pues bien, se observa que todos estos requisitos son periódicamente revisados principalmente en los vehículos que prestan un servicio público de transporte de pasajeros, lo cual es benéfico; sin embargo, de hecho vemos que en las calles a diario en lo que se refiere a transportes existen inconvenientes con que se transportan estos vehículos y lo peor es que es en perjuicio de la sociedad, ya que a las mismas fallas les hacen pequeñas reparaciones, los cuales según con una mínima cuota quedan subsanadas. Puesto que de lo que se trata al pasar la revista es que al encontrarse vehículos con fallas se le retire de la circulación hasta que las subsanen, y si reinciden entonces recogerles el vehículo hasta que realmente lo hagan dándoles a su vez un comprobante de que el vehículo esta en reparación y bajo la condición de que hasta no hacerlo se les autorizará recoger la tarjeta de circulación; y en el caso de ser vehículos muy deteriorados y que más sea el daño que causen incluso a sus propietarios entonces estos vehículos retirarlos definitivamente de circulación.

En lo que toca a los empleados que reciban y hagan los trámites por una parte se les debe capacitar adecuadamente y por otra se les debe pagar mejor para que no padezcan problemas económicos y en consecuencia no desvien sus funciones, recibiendo dinero mal habido; también al seleccionar el personal debe ser en forma estricta, sin importar tener una planta baja en cuanto al número pero alta de calidad.

Además de entre los artículos que van del 60 al 74 los requisitos ahí previstos para poder circular o conducir vehículos se necesitan: "licencias o permisos para conducir por parte de los conductores; para licencias de conducir y permisos de conducir especiales se deberán cubrir -- ciertos requisitos extendiéndose también a personas con cierta invalidez dicho permiso.

Se cancelará o se negará la reexpedición del permiso o licencia por incapacidad física o mental demostrada por no efectuar pago de alguna multa por infracción al Reglamento en cualquier parte de la República Mexicana, ser -- una persona con hábito de embriaguez o de estupefacientes, -- represente un peligro para la seguridad o bienestar general -- el que esa persona conduzca un vehículo, finalmente que las causas de cancelación subsistan no se reexpedirá la licencia, entendiéndose que se dará antes de la terminación de la vigencia". (113) Lo antes comentado lo encontramos en los Artículos 66 y 71.

El Artículo 72.- Establece una excepción a los requisitos fijados por el Reglamento de Tránsito para expedir un permiso para conducir, así tenemos que el citado precepto prevé que: "las personas mayores de 16 y menores de 18 años -- podrán solicitar al Departamento del Distrito Federal, de ser vicio particular, motocicletas, motonetas, bicimotos y triciclos

(113) Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; pp.66,67,68,69, 70,71 y 72.

culos, automotores, el cual tendrá vigencia de 6 meses."(114) En relación a lo expresado se encuentra estrechamente vinculado lo señalado en los artículos 73 y 74, en virtud de que dichos artículos contemplan los requisitos a cubrir para la obtención del permiso, así como periodos de renovación del mismo.

Para nosotros es de gran interés hacer la observación de que las sanciones mencionadas nunca se efectúan por lo general, ya que empezando por los requisitos para expedir los permisos tampoco son solicitados con la debida seriedad que el caso exige, mucho menos se dará una sanción -- que la cancele o impida su reexpedición, por ello es imperioso que se instauren organos reales de vigilancia de las atribuciones de quienes expidan o cancelan las licencias o permisos porque este organo asociado con la participación ciudadana que rinda sus quejas respecto de cualquier conductor -- dará margen a investigaciones que deben desencadenar en una determinación de cancelar o reexpedir las licencias o permisos.

Otra forma sería llevar estadísticas de los conductores con problemas de tránsito, accidentes causados por embriaguez, o drogadicción y establecer un número determinado de veces lo más bajo posible para tomar una decisión -- siempre que se traten de problemas mínimos, ya que si son -- graves se les someterá a una investigación sin importar el número de veces que hayan incurrido en faltas, pudiendo ser una vez para decidir si se les cancela o no, todo ello con el fin de crear responsabilidad en los conductores, porque -- resultaría más triste el que acabara con su vida, con la de otras personas es decir que causara daños a terceros por lo que se les debería no pedir sino exigir que manejaran con -- responsabilidad cualquier vehículo; lo antes mencionado es -- una propuesta, pero lo real es que nuestro gobierno ni cuenta con los recursos económicos suficientes ni se ha dedicado

(114)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; p.72.

actualmente a este rubro la cantidad de dinero que para efectuar exámenes o investigaciones de tal índole lo requieren, - siendo por lo tanto nuestro país un subdesarrollado que realiza esfuerzos por tener los recursos amplios refiriendonos incluso al personal capacitado, máquinas, etc.; a pesar de que el Artículo 232 prevé cancelación por reincidencia en un año.

En estos casos en el Artículo 215 del Reglamento se contienen sanciones económicas aunque obsoletas, pero - al fin y al cabo sanciones, pues bien, en caso de que se presere el servicio público de transporte de pasajeros sin tener a la vista el permiso de conducción.

"Artículo 65.- Estos permisos, deberán ser colocados dentro del vehículo, a la vista del público usuario " (115); y circular sin llevar consigo tarjeta de circulación o permiso, en ambos casos se sancionará con una multa de \$300.00. Aquí se debe elevar la multa acorde a las circunstancias de - la inflación y ejerciendo medios de cobro más efectivos que - vayan a ser recaudados por la Tesorería.

"Artículo 80.- Queda prohibida la circulación de vehículos, así como el encendido de sus motores, cuando éstos expidan humo excesivo..."(116)

El presente artículo condiciona el transporte efectuado en todos aquellos vehículos que afectan el medio ambiente o perturban la tranquilidad de los ciudadanos, prohibiendo la circulación de quienes lo hagan e imponiendo sanción económica por \$100.00 a quienes conducen por humo excesivo y de \$300.00 a los que provocan ruido en exceso. En vista de que los vehículos con estos defectos no son retirados de inmediato de la circulación por tener la opción de pagar la multa, ésta debería de ir equilibrada con el daño que se cau-

(115)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; p.70.

(116)Op. Cit.; p.74.

se a la sociedad y si reincidiera después de pagar la multa justa entonces sí retirar al vehículo de la circulación, dando margin esta reincidencia a un previo procedimiento.

"Artículo 84.- Segundo párrafo: la Dirección General de Policía y Tránsito determinará el número máximo de personas que puedan ser transportadas en los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros. Asimismo, fijará los horarios y las tarifas que los conductores deberán respetar y colocar en lugar visible en el interior de los vehículos."(117)

Aquí se determina el cupo de los transportes públicos de pasajeros y sus horarios y tarifas, presuponiéndose que actualmente la Dependencia encargada será la Secretaría de Protección y Vialidad en interrelación con la Coordinación General de Transporte quienes buscarán la comodidad del usuario, el mejor servicio disponible y las cuotas acordes a las necesidades de la sociedad, a fin de que se proporcione un transporte público apto.

Por otra parte en cuanto a las sanciones se prevé para los 3 casos una multa de \$100.00 a cada uno resultando también irrisoria, ya que si de algunas de las situaciones que más se queja el usuario es precisamente de las previstas en el presente artículo, toda vez que el concesionario o el prestador del servicio ha hecho de éstas anomalías un vicio sin tener el ánimo de incurrir en ella; en base a esto se deben tomar medidas más protectoras de los intereses de la sociedad pero contando con un efectivo procedimiento de ejecución de las mismas, ya que es injusto el que aún y cuando se enriquecen por un lado las personas con el uso que el pueblo hace de sus vehículos y por otro lado toda vez que el servicio de transporte público -- proporcionado por el Estado recibe impulso económico a través de los impuestos, pese a todo ello se sigue recibiendo general-

(117)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; p.p.74-75.

mente un pésimo servicio.

"Artículo 86 Segunda parte: ...los vehículos que presten servicio público para el transporte de pasajeros no deberán ser abastecidos de combustible con pasajeros a bordo."(118)

En el precepto que nos atañe, se entiende que el legislador prefirió darle seguridad a la vida de los pasajeros del transporte público, además de respetarles el derecho de usar un vehículo de transporte el menor tiempo con el fin de recorrer distancias; ahora bien se pretende que el prestador de servicio en los momentos en que se encuentre cumpliendo el mismo no cumpla aspectos concernientes a mantener en estado de buen uso un vehículo de transporte público, por todo ello creemos que es prohibitivo para el prestador de servicio cargar combustible con pasaje a bordo. Pero resulta que en la vida cotidiana sucede todo lo contrario ya que principalmente los taxis de ruta fija o libre descuidan constantemente esta prohibición, reflejando con esto una falta de vigilancia y de medidas coercitivas acordes, órganos supervisores de las dependencias encargadas de hacer cumplir dicho reglamento.

Es urgente por lo menos que a los usuarios se les tome en cuenta en sus quejas y las hagan efectivas aplicando la ley, ya que quienes pueden auxiliar a las autoridades son los usuarios siendo ellos los principales afectados. Al respecto la sanción económica es de \$100.00 resultando irrisible si se toma en consideración que se expone la integridad física de los pasajeros, sin que sea esa su real intención podemos pensar como sanción que en un momento dado se retiren a los vehículos por varios días de circulación o su equivalente promedio en multa.

"Artículo 90.- Primero párrafo: Se prohíbe a toda persona conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias estupefacientes, los vehículos a que se refiere el presente ordenamiento."(119)

(118)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; 9.75.

(119)Op. Cit.; pp. 75-76.

Aquí se está tratando de proteger no sólo al usuario del transporte sino incluso al conductor y terceras personas que le rodean y en consecuencia reducir al máximo el número de accidentes, aunado a esto también se prohíbe conducir en estado de ebriedad o con efectos de estupefacientes, ya que basta con una cantidad mínima de 0.08% de alcohol que se encuentre en la sangre como resultado de un previo exámen, para que sea considerado estado de ebriedad y por ende le corresponderá una sanción.

Rutinariamente vemos como es mayor el índice de conductores bajo estos efectos, ya que aún y cuando llegara a ser más bajo su número, la peligrosidad de un conductor ebrio o drogado es mayor que la de un conductor responsable, eso sin olvidar las faltas de preparación o destreza al manejar; por todo ello el legislador debería tomar medidas como las anteriormente mencionadas de plasmar procedimientos que vengán a concentrar datos de las personas con alto índice o continuidad de embriaguez o consumo de estupefaciente, tomando como base el hecho de que la sanción de cancelar o no reexpedir una licencia de conductor ya se encuentre inscrita y de ahí se derivaría si una persona sin licencia automáticamente no podrá conducir un vehículo, siendo retirado a la brevedad posible con responsabilidad para quienes le faciliten vehículos e incluso ser premisa para poder adquirir un vehículo el poseer vigente su licencia, ya que se presupone que si una persona ha sido inhabilitada para manejar no contará con aquél documento.

En este caso dentro de las sanciones se aplica una sanción especial correspondiente a 36 horas de arresto; nosotros pensamos que esta sanción es buena si se cumpliera, pero si tomamos en cuenta el incremento de conductores en dicho estado, por lo que proponemos que deberían hacer reformas constitucionales que permitan incluir multas por días de salario, además del arresto para automovilistas particulares, y en el caso de transportes públicos en servicio multarlos con una sanción económica.

de 3 días de ingresos brutos en promedio de las mismas jornadas de trabajo. Esto en virtud de que en la actualidad todos los conductores que abusan de las citadas drogas se burlan de la sanción especial porque saben que pagan una cantidad a los encargados de detenerlos, o en su caso a los que los retienen en los separos de la autoridad correspondiente saliendo sin cumplir ningún arresto, por lo que es de efectos infructuosos aunado a las propuestas reiteramos se tomen medidas entre los encargados de hacer cumplir estas disposiciones.

"Artículo 104.- En las vías públicas tienen preferencia de paso los vehículos del H. Cuerpo de bomberos, las ambulancias y los de la Dirección General de Policía y Tránsito...

Artículo 105.- Los conductores de vehículos en servicio de emergencia procurarán circular por el carril de mayor velocidad y podrán dejar de atender las normas de circulación que establecen este reglamento, siempre que tomen las --- precauciones debidas."(120)

En los citados artículos localizamos la excepción referente a los vehículos como bomberos, cruz roja y verde, etc. Que en un momento dado no se sujetarán estrictamente a las disposiciones de circulación que contempla este Reglamento; además de que debido a la urgencia los conductores ordinarios les cederán el paso, por eso es necesario que los automovilistas o conductores de otros vehículos tomen conocimiento de éstos, porque si tuvieran algún accidente con dichos vehículos y apareciera que fue imprudencia de ellos porque en ningún momento cedieron el paso, siempre tendrán la culpa tanto por esto como por desconocimiento al Reglamento.

"Artículo 117.- La velocidad máxima en la Cd. - es de 60 kms. por hora...

(120)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; pp. 78-79.

Artículo 122.- Queda prohibido adelantar o rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido ante una zona de paso de peatones, marcada o no, para permitir el paso a éstos." (121)

En los preceptos en cuestión, se pretende controlar a todos los conductores irresponsables imponiéndoles para conducir un tope máximo de velocidad; además de dar preferencia al paso de peatones advertido por otro vehículo. A este respecto, constantemente tenemos a la vista que en la vida diaria - existen muchos accidentes como atropellamientos al peatón, y sobretodo en calles o avenidas en donde se debe circular a baja velocidad, y que hacen todo lo contrario como si fuera atropista, causando intranquilidad por arriesgar su vida y la de los demás. A excepción de las calzadas consideradas como rápidas en donde la sanción económica para el caso del artículo 117 de exceso de velocidad es de 500.00 y de \$100.00 en el supuesto de evitar paso de peatones.

"Artículo 129.- Los conductores de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros, con itinerario fijo, deberán sujetarse a sus rutas y cumplir escrupulosamente este reglamento para evitar se ponga en peligro a los usuarios. -- Asimismo deberán efectuar las paradas en los lugares autorizados, disponer de moneda fraccionaria suficiente para dar el cambio a los pasajeros y tratar a éstos con urbanidad y cortesía."(122)

Dicho artículo se concreta a tratar de evitar que los transportes colectivos de ruta fija conocidos como peseras y los autobuses urbanos provoquen un caos vial peor al que ya existe, aunado al hecho de que cada ruta debe cumplir con ella para una mejor organización interna, puesto que si se diera un intercruciamiento de rutas originaría disputas por pasaje, lo cual se da entre las que si tienen coincidencia parcial de su trayecto; agregando un interés proteccionista del usuario búsqueda al mismo de una comodidad durante el uso de dichas unidades.

(121)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; p.83.

(122)Op. Cit.; pp. 85 y 86.

Ahora bien, en los transportes colectivos de ruta fija comúnmente conocidos como combis o peseras, resulta tradicional toparnos con un servicio de lo más bajo ya que los conductores no tienen ni la más mínima preparación para saber atender a quienes los ha hecho tener éxito o sea el público usuario, iniciando porque constantemente y de manera genérica nunca -- traen moneda fraccionaria, siempre están insultando al público-usuario, con lo que incumplen el Reglamento, toda vez que existe incomodidad dentro de ellas, ya que no podemos olvidar el -- tortuoso y denigrante banquito instalado en la parte central; -- por todo ello consideramos que una vez más este precepto pasa a ser de los no acatados, preguntándonos ¿si realmente qué sería más provechoso obligarlos a cumplir con los requisitos contenidos en el Reglamento de Tránsito y otras disposiciones legales -- o bien dejarlos como están, temiendo que dejaran de prestar el servicio por ser incosteable según ellos?, a lo cual respondemos que es más provechoso a cumplir porque de todas formas es -- costeable para el concesionario y, comentamos esto debido al hecho visible de que portan su calcomanía de haber pasado revista cuando padecen de muchos defectos técnicos, todo por culpa de -- los encargados de supervisarlos.

Aunado a lo que antecede la sanción económica -- prevista por el Reglamento es de \$300.00 para quien ascienda o descienda pasaje en lugares no autorizados y \$100.00 a quien no use su ruta autorizada.

Estos dos casos se contemplan con multa, pero tenemos los relativos a la falta de respeto al usarlo y no bajarlo en donde se le indica, y no traer moneda fraccionaria, por ende no devolver cambios: por ello es preciso señalar que de entre -- las quejas más frecuentes son las que se refieren a éstos últimos, por lo mismo, es imprescindible el de que exista una captación seria de dichas quejas y darles curso, colocando entre las rutas inspectores ajenos a la empresa que las puedan recibir y-

si se encuentra culpable, sancionarlos con suspensión por días de trabajo, y si reinciden cancelar temporalmente el permiso, además de multa por días de salario promedio de trabajo de un colectivo, siendo también aplicable a los vehículos de transporte colectivo de ruta fija, que se encuadren en los artículos 104 y 105 del presente Reglamento.

De los autobuses urbanos no podemos decir la gran cosa a favor, pero sí de que el Gobierno deberá actuar con energía para eliminar las fallas no solaparlas debido a que pertenezcan a grupos políticos.

"Artículo 130.- En los vehículos de transporte público de pasajeros queda prohibida la venta de cualquier tipo de artículos, practicar la mendicidad, realizar actuaciones artísticas con el objeto de obtener dádivas, y provocar escándalos de cualquier índole. Así mismo se prohíbe el ascenso y la permanencia de pasajeros con notorio estado de ebriedad o bajo el efecto de estupefacientes.

Artículo 131.- Los operadores de vehículo de transporte público de pasajeros, harán descender del vehículo a las personas que infrinjan las prohibiciones señaladas en el Artículo anterior para lo cual, de ser necesario, solicitarán el auxilio de la policía."(123)

Estos dos artículos van estrechamente relacionados al Artículo 129, en lo que a comodidad y seguridad del usuario se refieren, en cuanto al caso de mendicidad, venta de artículos, actuaciones artísticas, que son el reflejo fiel de la pobreza en que se encuentra nuestro país, situación recrudescida actualmente, debiendo ir agregada una acción tendiente a buscar soluciones sino totales aunque sea parciales, sobretodo si se observa que el medio usado para dichos fines es el transporte.

(123)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; p.86.

Por otra parte en donde probablemente se corra un mayor riesgo por parte del usuario, es en el renglón de pasajeros ebrios o bajo efectos de estupefacientes, en virtud de que no será fácil hacerlos desistir de sus propósitos y, si se habla de auxiliarse de la policía, sería correcto si ésta estuviera al alcance, pero no es así ya que por lo regular siempre que existen problemas la policía esta ausente, debiendo las autoridades cuando menos impedir la proliferación de esas personas, o bien exigir a las rutas que establezcan cuotas de cooperación para formar grupos de vigilancia pertenecientes a la autoridad pero al servicio de las rutas. En este caso su sanción es de \$50,00 para ambos casos a quien lo permita, pudiendo proceder con multas por día de salario o bien día de trabajo.

"Artículo 138.- En las vías públicas únicamente podrán efectuarse reparaciones a vehículos cuando éstas sean motivadas por una emergencia, o la reparación no obstruya el tránsito ni cause molestias a terceros.

Los talleres o negociaciones que se dediquen a la reparación de vehículos bajo ningún concepto podrán utilizar las vías públicas para ese objeto."(124)

Aquí vemos que el transporte público de pasajeros es permisible siempre que cuente con terminales en locales amplios, para su uso en día y noche, todo esto con el fin de que no se entorpezca el uso de avenidas o calles por otros vehículos o también evitar se causen molestias a los que habitan alrededor de esas terminales, con la salvedad que si tienen autorización oficial harán uso de ellas, entendiéndose que se han cubierto los requisitos previos. En nuestro sistema se usan las vías públicas como terminales, pero-

el hecho de entorpecer el tránsito es causa de un mal estudio; además cuando es concesionada se debe otorgar habiendo cubierto entre otros dichas exigencias. Aquí creemos que lo que se puede hacer es exigirles a los establecidos que hagan las modificaciones necesarias, y a los que se están por conceder pedirles que presenten su estudio y sea supervisado por expertos en la materia; ya que en este caso sanción económica se refiere solamente al de establecer en vía pública sus terminales, siendo de \$300.00 la sanción, y se entiende que el hecho de no tener terminales una empresa de transporte público de pasajeros, puede ser falla de la autoridad si concedió el permiso o concesión, en el supuesto de estar ya funcionando, pero sino entonces su sanción sería negarle la concesión.

"Artículo 183.- Para los efectos de este Reglamento se entiende por sitio el lugar de la vía pública en donde previa autorización del Departamento del Distrito Federal, se estacionen vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros o de carga no sujetos a itinerarios previamente establecidos...

Art. 184.- Para obtener la autorización a que se refiere el artículo anterior deberá presentar su solicitud por escrito ante la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes...

Artículo 185.- La Dirección General de Ingeniería y Tránsito y Transportes resolverá, previa inspección del lugar de que se trate, si es de concederse el permiso solicitada, según las necesidades del servicio...

Artículo 186.- El permiso para establecer un sitio tendrá 2 años de vigencia y su revalidación deberá solicitarse, por lo menos, 30 días antes de su vencimiento.

Artículo 187.- El titular del permiso de un sitio esta obligado:

Fracción I.- A impedir que en los lugares señalados para el sitio se hagan reparaciones a los vehículos;

Fracción II.- A vigilar que los vehículos se estacionen precisamente dentro de la zona señalada al efecto...

Artículo 188.- La Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes, podrá cambiar la autorización de cualquier sitio autorizado y cancelar, previa audiencia de los interesados los permisos otorgados...

Artículo 189.- Los titulares de los permisos de sitio deberán prestar el servicio de transporte al público en los términos de su autorización.

Artículo 190.- Además de la causa a que se refiere el Art. 188, los permisos de sitio podrán ser cancelados en los casos siguientes:

Fracción I.- Cuando el servicio no se preste en forma regular y continua;

Fracción II.- Cuando no se solicite la revalidación del permiso dentro del plazo establecido en el Art. 186 de este Reglamento;

Fracción III.- Cuando se alteren las tarifas --previamente autorizadas."(125)

Todos estos artículos son relativos a los taxis colectivos de ruta libre conocidos como de sitio; consideramos que el legislador pretendió que se conociera lo que se entiende por sitio; y "es el procedimiento a seguir para obtener la autorización; autoridad que resuelve, vigencia del permiso; -- obligaciones del titular, y casos en que se les cancele el permiso. Dirigiéndolo no solamente al prestador del servicio, si-

no incluso a los usuarios, pero podemos decir que en cuanto a las obligaciones tanto del titular como de los miembros del sitio, no se cumplen generalmente, por lo tanto el usuario queda facultado para denunciarlos o quejarse coadyuvando con ello con las autoridades, pero esto último no se dá, en vista de que al usuario regularmente no se le presta importancia só lo se le hace dar vueltas inútiles, lo cual sirve de pauta para que se desista en otros casos de hacerlo.

Por otra parte nosotros creemos que de entre las múltiples obligaciones analizadas que debe cumplir el per misionario está la de que el sitio se encuentre en un lugar que tenga fluidez sin causar molestias al público, y que no se cumplen puesto que se dan por negligencia de las autoridades, cosa que no sucedería si realmente se valorarán estos aspectos al conceder los permisos y funcionarían con mejores resultados; pero la situación que hasta la fecha no han controlado y ni aplican la ley por carecer de elementos de vigilancia exclusiva, o bien por conveniencias personales de los titulares como el de alteración de precios, el cual es muy frecuente de detrimento de la economía del público usuario. Consideramos que lo que obstaculiza el llevar a sus últimas consecuencias el incumplimiento de dichas obligaciones, es el que se tiene que contar con los directamente afectados, los cuales no tiene disponibilidad de ir a invertir su tiempo en situaciones que se imagina que estan perdiendolo, nada más debido a la falta de credibilidad del Gobierno, debiendose realizar acciones que cambien este concepto y así poder contar con los directamente afectados; por que de lo contrario seguirán violando las disposiciones cuantas veces les plazca. En lo correspondiente a sanción económica es sólo para obligaciones contenidas en los Arts. 187 y 188 siendo de \$300.00, por lo que se deberá ajustar a las circunstancias económicas actuales y tratando de lograr unos efectivos procedimientos de re-

caudación o cobro con sus correspondientes consecuencias en perjuicio del titular del permiso, en caso de rehusarse a pagar, implicando con ello el citado permiso de sitio.

"Artículo 194.- Para los efectos de este Reglamento, se entiende por estación terminal de vehículos de transporte de pasajeros, el lugar en donde estacionan o guardan sus vehículos las empresas que prestan dicho servicio en rutas previamente establecidas.

Artículo 195.- Las estaciones terminales deberán establecerse dentro de locales con amplitud...

Artículo 196.- Los propietarios y conductores de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros, sujetos a itinerario fijo, a quienes la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes les haya autorizado cerrar sus circuitos en la vía pública, deberán abstenerse..." (126)

En estos artículos se contempla a los autobuses urbanos pero desde nuestro punto de vista son operantes para la época cuando los autobuses urbanos eran propiedad de los particulares, ya que por lo que se ve en la actualidad - al estar administrados por el gobierno se toman decisiones - en base a los intereses del mismo y del sindicato de trabajadores de Ruta 100, al respecto nos atrevemos a decir esto, - porque toda autorización requerida el mismo gobierno las cede sin detenerse a pensar si es la más correcta decisión o no, para bien de todos, sino sólo considera los intereses de grupo. Por todo ello, se deberá actuar en forma imparcial -- sin tomar en cuenta algo casi imposible, decidir en contra de sí mismos. Aquí las sanciones económicas no se aplicarán porque el responsable es la empresa por ser quien ordenará -

(126)Reglamento de Tránsito del D.F.; Op. Cit.; pp. 114y 115.

donde se estacionen, que es a lo que se refieren los preceptos enunciados.

"Artículo 202.- Las autoridades de Tránsito del Distrito Federal pondrán a disposición del Juez Calificador competente a las personas que conduzcan un vehículo - en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes; comprobado ése estado por el Juez Calificador les impondrá las sanciones que procedan..."(127)

Es relativo al interés tenido por el legislador para dar a conocer cual autoridad era competente para saber de casos de personas conduciendo en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas; además de los trámites a llevar a cabo y la forma a realizar para recuperar el vehículo. Aquí nosotros consideramos que se debe agregar advertencia de tomar medidas más drásticas en lo que a permiso para conducir se refiere, si reincide llevar un registro para esos efectos, con la consabida anotación de ser tomado más en cuenta si se trata de transporte público de pasaje ros, en relación a ello por lo menos podemos en la aplicación efectiva del Art. 230 de este Reglamento, en el sentido de suspender 6 meses la licencia del conductor sorprendido en estado de embriaguez o bajo el consumo de drogas en 2 veces durante un año.

"Artículo 216.- Cuando el infractor, en un sólo hecho viole varias disposiciones de este Reglamento, - se le aplicará la sanción que corresponda a la infracción - mayor gravedad.

Artículo 217.- Al infractor reincidente se le aplicará el doble de la multa que corresponda a la dispo

sición infringida. Para los efectos de este Reglamento; se considerará como reincidencia, la infracción a una misma disposición en 3 ocasiones diversas durante lapso de un año contado a partir de la primera infracción.

Artículo 218.- Las sanciones que se impongan --- prescribirán por el transcurso de 5 años a partir de la fecha de la resolución respectiva.

Artículo 223.- Si la persona a quien se impute una falta considera que no ha incurrido en ella, o por cualquiera otra razón desee inconformarse, acudirá ante el Juez Calificador de la jurisdicción dentro de la cual hubiere tenido lugar la infracción, en un plazo de 15 días naturales contados desde el siguiente a la fecha del acta respectiva...

Y artículo 227.-...en caso de que el infractor-- se niegue a concurrir ante el Juez o a cubrir el importe de lo requerido éste ordenará que sea presentado y permutará la multa y demás adeudos por al arresto correspondiente, que en ningún caso podrá exceder de 15 día y que será ejecutado en los términos prescritos en el Reglamento de los Jueces Calificados."(128)

Estos artículos más que disponer sobre condiciones para que se dé el transporte urbano, señalan aspectos referentes a procedimientos a realizar en caso de que algún infractor desee cubrir la multa, o bien se rehuse a ello, aquí se contempla de que manera se procederá en su contra, pues bien, en todo estamos de acuerdo excepto en lo siguiente: en cuanto al hecho de que cuando así sucede no se hace del conocimiento del infractor hasta que se esté ejecutando, en relación a lo --

dispuesto por el artículo 227 del Reglamento el cual consideramos anticonstitucional por ir en contra de lo dispuesto por el Art. 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que el Reglamento dispone en su precepto 227 -- que en caso de ser requerido para que comparezca ante el Juez Calificador y se niegue a cubrir la multa y adeudos, se ordenará su presentación y permutará por arresto que no exceda de 15 días, contraviniendo la Constitución que establece que la aplicación de sanciones por Autoridad Administrativa debido a infracciones a Reglamentos Gubernativos y de Policía, se sancionará con multa o arresto por 36 horas, si se negare a pagar la multa se permutará a ésta por arresto que no exceda de 36 horas. Por lo tanto esta anomalía deberá ser subsanada para poder aplicarlo conforme a derecho en los casos que procedan.

Pues bien, en lo tocante a la formación de -- ideas concernientes a una conclusión de lo analizado en el Re glamento citado en párrafos anteriores, podemos decir que en dicho ordenamiento se encuentra el apoyo en otras disposiciones para controlar los aspectos técnicos, viales, operacionales inherentes a los vehículos a utilizar como medios de -- transporte, así como los procedimientos jurídicos-administrativos en que se encuadren los propietarios, conductores o -- usuarios de los citados medios, debiendo realizarse diversas reformas entre las cuales podemos mencionar la actualización de sanciones económicas, a los infractores del reglamento, me didas coactivas a las autoridades encargadas de vigilar su -- cumplimiento, implementación de normas que faculten órganos -- supervisores de las autoridades competentes de hacer cumplir y acatar la aplicación de tales disposiciones, efectuar políticas que permitan clarificar correctamente que el reglamento no se trata simplemente de un cúmulo de normas sin importan --

cia para la sociedad y el transporte en general, sino más bien se dé a conocer el significado trascendental que tiene para el transporte urbano su observancia.

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

El presente Reglamento expedido por el Presidente de la República Mexicana y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de abril de 1942, de conformidad con su Art. 57 delega facultades en el Jefe del Departamento del Distrito Federal para fijar y aplicar las figuras como la rescisión, caducidad de la concesión y cancelación del permiso dentro del transporte público.

Se entiende tal delegación como una medida -- que va a simplificar los trámites a realizar con la finalidad de sancionar a quien incumpla con las obligaciones establecidas en las multicitadas concesiones o permisos.

Precisamente por ello decimos que se trata de una delegación de facultades, en virtud de que en el Art. 28 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal señala que será declarada la caducidad de una concesión por el Presidente de la República del Jefe del Departamento del Distrito Federal ennumerándose diversos casos como la interrupción del servicio total o parcial, cuando los bienes de la concesión se graven, enajenen o se cedan la concesión o derechos o se modifiquen o alteren las condiciones o naturaleza en que opere el servicio sin aprobación del titular del Departamento del Distrito Federal.

Cabe mencionar que en lo relativo a la caducidad de una concesión, se debe reconsiderar legislativamente-

para así abordarlo con mayor precisión el ejemplo de caducidad de una concesión.

Así encontramos también que en los artículos transitorios del Reglamento existe una situación jurídica -- digna de comentarse y nos referimos a lo señalado por los -- Artículos 4o. y 5o. concretamente, puesto que percibimos una aplicación retroactiva del Reglamento sobre derechos generados con antelación a la expedición del mismo.

Por otra parte, observamos que este Reglamento en virtud de la fecha en la cual fue expedido contempla -- sólo camiones, tranvías y taxis libres, menciona cualquier -- otro sistema pero entendiendo que sea operado por empresas o particulares es decir personas morales o físicas, y se refiere a las primeras en los casos en que se participe parcialmente con capital privado o en forma total.

Pues bien, por todo ello consideramos que las combis o peseras se regulan por dicho Reglamento, pero en la realidad dudamos de su aplicación, y en la que deberían en -- cuadrar los camiones de ruta 100 y trolebuses, pero que no -- es así en éstos últimos puesto que por ser actualmente del -- Gobierno se tomarán medidas con base al interés del mismo -- sin pensar en sujetarse al Reglamento a pesar de contemplarse nuevos sistemas o líneas.

A continuación procederemos a analizar algunos de los preceptos plasmados en tal Reglamento en la forma siguiente:

"Artículo 1º.- El transporte local de pasajeros en el Distrito Federal es un servicio público, cuya pre

tación es facultad del Departamento de dicha Entidad. En el ejercicio de esta facultad, corresponde al citado Departamento decidir si en vista de las necesidades del público, la prestación de dicho servicio debe hacerse por el propio Departamento, o si esa prestación puede encomendarse a empresas o particulares...

Artículo 2o.- En caso de que las autoridades del Departamento del Distrito Federal estimen conveniente encomendar la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros a empresas o particulares, éstos deberán sujetarse para la explotación del servicio a las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 4o.- La autorización a que se refiere el artículo anterior podrá consistir en:

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

El otorgamiento de la concesión o permiso estará sujeta a las necesidades de planeación del tránsito y de los transportes en el Distrito Federal, de acuerdo con los estudios técnicos que al efecto lleven a cabo las autoridades del Departamento:

Artículo 5o.- Será necesario el otorgamiento de contratos-concesión:

- a).- En el caso de establecimiento de nuevos sistemas de transporte en el Distrito Federal;
- b) En el caso de establecimiento de nuevas líneas de alguno de los sistemas actualmente existentes.
- c).- Para poder continuar explotando los sistemas y líneas de transporte actualmente en operación.

Artículo 6o.- Se requerirá la expedición de -- permisos, cuando se trate de la explotación del servicio local de transportes por vehículos que no tengan itinerarios - fijos y cuyos servicios se paguen por viaje o por hora.

Artículo 7o.- Sólo se tomarán en consideración solicitudes relacionadas con el otorgamiento de concesiones- para explotar servicios de transportes, cuando previamente - exista una declaratoria del Departamento del Distrito Fede- ral sobre la necesidad de llevar a cabo la prestación de de- terminado servicio...

Y Artículo 8o.- El Departamento del Distrito - Federal, al hacer los estudios de planeación del tránsito y- de los transportes que funden la declaratoria de que habla - el artículo anterior, tomará en cuenta los siguientes aspec- tos, atendiendo a la importancia que tengan los mismos en re lación con el problema a que cada declaratoria se refiere, - a juicio de las autoridades encargadas de llevar a cabo éstos estudios:

a.- Necesidad de establecer nuevos sistemas de transporte;

b.- Necesidad de dar servicio en zonas mal co- municadas en la actualidad o que carecen de medios de comuni- cación;

c.- Necesidad de que la capacidad del servicio propuesto sea adecuado a las necesidades del público."(129)

En este caso se engloba a todos estos artícu -

(129)Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pa- sajeros; publicado en el Diario Oficial de la Federa -- ción el 14 de abril de 1942.; p.9.

"Artículo 16.- En las concesiones y permisos - que otorgue el Departamento del Distrito Federal, para la explotación del servicio de transportes, se harán constar las - siguientes obligaciones para el concesionario o permisiona - rio:

1.- Prestar el servicio de manera uniforme y - continua.

3.- Declarar expresamente que se somete a las - disposiciones de este Reglamento, a las estipulaciones que se establezcan en los contratos o a las condiciones que se señalen en los permisos.

4.- Ajustarse en la prestación del servicio a - los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre -- equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y -- eficiencia, que a juicio de la autoridad exija la prestación - del servicio al público."(130)

"Artículo 17.- El interesado en obtener conce - sión o permiso para la explotación o aprovechamiento de un -- servicio que haya sido materia de declaratoria previa por pa - rte del Departamento del Distrito Federa, ya se trate del esta - blecimiento de un nuevo sistema de transportes, de la apertu - ra de nuevas líneas o de aumento de la capacidad en las ya -- existentes, deberá por sí mismo, o por medio de representante legalmente acreditado, formular solicitud al expresado Depar - tamento, la cual contendrá los siguientes datos y documentos:

1.- Nombre completo, edad, nacionalidad y domi - cilio del solicitante.

4.- Declaración de que sus condiciones económi - cas le permitirán otorgar amplia garantfa del cumplimiento de las obligaciones provenientes de la concesión o permiso que - solicita.

(130)Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pa - sajeros en el D.F.: Op. Cit.; p.11.

Y 5.- Tratándose de personas morales, la solicitante deberá comprobar que está organizada conforme a las leyes del país..."(131)

"Artículo 23.-Tendrán derecho para solicitar-- y obtener concesiones y permisos de explotación del servicio -- público de transporte en el Distrito Federal, las personas que-- habiendo satisfecho en sus solicitudes respectivas todas las -- condiciones señaladas por los artículos que anteceden, cumplan-- además los siguientes requisitos:

1.- Si se trata de persona física:

a).- Ser mexicano por nacimiento.

d).- Comprobar que posee la capacidad económica suficiente para satisfacer las exigencias derivadas del servicio de cuya prestación se trate.

2.- Si se trata de personas morales:

a).- Comprobar que estén organizadas conforme a las leyes del país; para lo cual deberán acompañar a su petición las escrituras, estatutos y bases constitutivas que justifiquen su existencia.

Artículo 24.- El Departamento del Distrito Federal, al otorgar la concesión para la explotación de servicio público, y de acuerdo con los estudios técnicos efectuados al respecto, señalarán en cada caso, el número de vehículos que ampararán la concesión, de acuerdo con las necesidades por ser -- vir...

Artículo 25.- Tratándose de permisos, el Departamento del Distrito Federal fijará igualmente el número de - -

(131)Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D.F.; Op. Cit.; p.11.

los que válidamente puedan expedirse a una misma persona, sin que en ningún caso puedan exceder de 3. La expedición de tales permisos, en lo compatible, deberá sujetarse a las condiciones que el artículo que antecede establece en materia de concesiones.

Artículo 28.- Tanto las concesiones como los permisos que el Departamento del Distrito Federal otorguen para la explotación del servicio público de transporte, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será bastante, para amortizar el importe de la inversión; sin que en ningún caso pueda exceder de 20 años prorrogables para las concesiones y de 5 años refrendables para los permisos.

Artículo 29.- La prórroga de que habla el artículo anterior, en el caso de una concesión será procedente siempre que se hayan cumplido con las obligaciones que la misma establece:

a.- Cuando se demuestre que aún no se ha amortizado el importe de la inversión, por causas no imputables al concesionario;

Cuando amortizada la inversión las necesidades del servicio público no exijan el establecimiento de nuevos sistemas o la modificación substancial de las existentes.

Artículo 30.- Los permisos serán susceptibles de refrendo, al expirar el término para el que fueren otorgados, a condición de que los beneficiarios continúen satisfaciendo el cumplimiento de las obligaciones impuestas por su permiso.

Artículo 31.- Los derechos derivados de una concesión o permiso otorgados por el Departamento del Distrito Federal para la explotación del servicio público de transporte local de pasajeros, sólo podrán traspasarse previa la

conformidad expresa del propio Departamento..."(132)

En los presentes numerales se pretende establecer las obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y de quienes pretendan serlo; así como el contenido, vigencia, prórroga, refrendo y causa de impedimento para traspasar una concesión o permiso.

El transporte urbano en la Cd. de México a través del servicio público de pasajeros es regulado por el presente reglamento y dispone una serie de requisitos a cubrir para poder operar a través de concesión o permiso, para nosotros dichos requisitos no se satisfacen como el del capital económico suficiente por tratarse generalmente de una persona o empresa que empieza, así como del estudio técnico que apoye su solicitud de prestar el servicio, reforzándolo en la situación de que si el estudio fuera de calidad no tendrían serios problemas y, si le agregamos que el citado reglamento está desactualizado por estar previendo circulación de vehículos hacia el centro de la ciudad, cuando actualmente se tiene como meta descongestionarlo, entre otros objetivos.

Por otra parte opinamos que sería necesario poner más detenimiento en los requisitos de solvencia económica y modificar las circunstancias que sustentan al estudio técnico. Una vez que el concesionario o permisionario ha logrado tal carácter tendrá derecho al uso de vehículos que se le indique y a un máximo de 3 permisos, gozando de un plazo-límite de 20 años en concesión. y de 5 años refrendables para los permisos.

En lo que toca a las prórrogas el legislador-

(132)Reglamento para el servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D.F.; Op. Cit.; pp. 12 y 13.

fue más estricto para otorgarla al concesionario que al permisionario; pero al fin de cuentas, las obligaciones exigidas para prorrogar una concesión, argumentamos que se dá por aspectos políticos, económicos o de amistad, ya que el segundo requisito debido al incremento poblacional va requiriendo de -- adaptaciones constantes por ende no se cumple; a diferencia de los permisos que se constriñen a sujetarse una vez más a -- cumplir las obligaciones ventiladas en su permiso.

Por supuesto no se puede olvidar que el concesionario o permisionario, a partir de que lo son deberán acatar las disposiciones emanadas de los mismos sin poder deshacerse de ellos para tratar de lucrar si previamente no tienen autorización del Departamento del Distrito Federal; por lo -- que podemos opinar que, a la fecha en su mayoría de veces este principio de no lucrar honestamente no es llevado hasta -- sus últimas consecuencias, ya que diariamente podemos observar anuncios de ventas de taxis de ruta libre o de itinerario fijo, por ello podemos presuponer que es a causa de la colisión entre autoridades del gobierno y autoridades de las rutas.

Para tratar de evitar tal situación se propone reporten cualquier acto irregular consistente en todo cambio a la autoridad para que se encamine mejor este problema, y de je de serlo.

"Artículo 33.- Los concesionarios o sus causahabientes están obligados, al vencimiento de su concesión, a entregar en propiedad al Departamento del Distrito Federal li bres de todo gravámen, y sin derecho a exigir su precio los -- vehículos, estaciones, talleres, almacenes, vías y demás bienes muebles e inmuebles necesarios para continuar la explotación...

Artículo 138.- Los concesionarios de servicios públicos de pasajeros están obligados a contribuir a la prestación del servicio en zonas incosteables, con el número de vehículos que al efecto señalen las autoridades del Departamento, y cuyo número será de uno como mínimo y como máximo el 5% del número de los vehículos autorizados en cada concesión.

Artículo 40.- Es incompatible el cargo de inspector de los servicios públicos de transporte, con cualquier comisión o empleo remunerados por los concesionarios de dichos servicios. Los Inspectores no podrán celebrar contrato con los citados concesionarios, ni recibir de ellos, sueldos, emolumentos, gratificaciones o pagos de cualquier género, en virtud de los cuales queden colocados bajo su dependencia económica."(133)

Dichos artículos son referentes primeramente a que al expirar la concesión los bienes afectos a la misma pasan a ser propiedad del Departamento del Distrito Federal; en segundo término a la obligación de prestar el servicio en zonas incosteables y finalmente a contar con inspectores totalmente ligados a la autoridad y no a los concesionarios o permisionarios.

En la práctica realmente no se proporciona el servicio en lugares incosteables porque toda vez que vemos como en determinadas zonas no existe el servicio de transporte y que en muchas ocasiones resulta ser necesario, porque la verdad es que nadie va a emprender un negocio que no le reditue, sino todo lo contrario aunque sea mínima la ganancia pero que la haya, porque totalmente incosteable es una ilusión. Además de que los inspectores no cumplen formalmente con su -

(133)Reglamento para el Servicio Público de Pasajeros en el D.F.: Op. Cit.: pp. 13 y 14.

función y aceptan a cambio dádivas o emolumentos, razones por las que hay que aplicar medidas más drásticas, a los que incurran en sobornos, y a otros de manera inmediata.

"Artículo 41.- Los concesionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros, están obligados a rendir al Departamento del Distrito Federal, informes periódicos sobre el resultado de la explotación que comprendan plazos no mayores de un año y que contengan los datos técnicos - administrativos o estadísticos de los citados concesionarios, que permitan conocer la situación económica real del servicio en relación con los intereses del público y del gobierno.

Artículo 42.- Los itinerarios, horarios y tarifas de los servicios públicos de transporte, deberán ser autorizados previamente por el Departamento del Distrito Federal. Los mismos no podrán ser modificados, sino mediante el estudio técnico respectivo.

Artículo 43.- Para la fijación de tarifas, el Departamento del Distrito Federal estimará los gastos medios de operación y el movimiento medio de pasaje en el sistema o línea de que se trate...

Artículo 45.- El Departamento del Distrito Federal podrá autorizar tarifas especiales reducidas, a solicitud de los interesados, en los siguientes casos:

b).- Para estudiantes;

c).- Para viajes especiales en vehículos tomados por entero...

Artículo 46.- En los vehículos destinados al servicio público de pasajeros autorizado por concesiones, de acuerdo con los términos de este Reglamento, podrán viajar -- sin cobro por concepto de pasaje, hasta 2 personas en conjun-

to, en los siguientes casos:

- a.- Carteros uniformados;
- b.- Mensajeros de telégrafos uniformados;
- c.- Agentes de la Policía Judicial;
- d.- Agentes de la Policía del Departamento del D.F.;
- e.- Agentes de Tránsito del Departamento del D.F. uniformados;
- f.- Bomberos uniformados.

Artículo 47.- Los concesionarios están obligados a observar estrictamente los horarios autorizados por el Departamento del Distrito Federal...

Los itinerarios, horarios y tarifas, podrán sufrir las modificaciones que exija el interés del público, a juicio del Departamento del Distrito Federal. Tales modificaciones se harán del conocimiento del público por medio de avisos fijados en cada vehículo de las rutas afectadas, con 5 días de anticipación a la fecha en que deban entrar en vigor las modificaciones aprobadas."(134)

En el precepto 41.- Inicialmente se establece la obligación del concesionario que deberá rendir informes financieros, tomando en cuenta al usuario en relación con el servicio que presta, el Departamento del Distrito Federal fijará las tarifas, las cuales no se aplicarán a menores de 3 años, y otros individuos comprendidos en los Artículos 45 y 46, de los cuales constantemente vemos como no se hace válido a estudiantes, mensajeros y uniformados como lo ordena el Reglamento, y sobretodo los taxis libres y de ruta fija.

(134)Reglamento para el Servicio Público de Pasajeros en el D.F.; Op. Cit.; p.14.

Abundando respecto al Art. 47 en donde se indica que lo de modificación a tarifas, horarios e itinerarios se debe avisar 5 días antes de la vigencia. En lo relativo a ello podemos señalar que, efectivamente se presenta el aviso el mismo día o un día antes lo que implica incumplimiento; -- por lo tanto es apremiante llevar a cabo una vigilancia permanente y hacerles efectiva la sanción respectiva, a manera de que se vaya observando si ese tipo de sanción es procedente y por ende continuar con esa sanción, puesto que de otra manera es motivo que los incita a cometer sus faltas al Reglamento -- al sentirse indispensables y sin temor a alguna sanción eficaz, pudiendo ser ésta última desde una suspensión temporal del permiso o concesión, o bien hasta una definitiva previa audiencia para quienes reincidan en varias ocasiones.

Ahora por otra parte, existen en el Reglamento también una serie de artículos estrechamente vinculados a los incumplimientos de los concesionarios y permisionarios, referentes a los preceptos que van del 50 al 53, en los que se establecen medidas como rescisión y caducidad de la concesión y cancelación de permisos; tal pareciera que no se aplican porque el servicio no mejora; y si a eso se le agrega la falta de recursos económicos, humanos y tecnológicos de nuestro Gobierno decrece más el servicio. Sin embargo en el supuesto de que si se aplicaran se quedarían sin el apoyo de los particulares solventes económicamente, ocasionándose para el gobierno un crítico y aún más agudo problema de transporte a resolver.

En resumen opinamos que es el Estado quien debe colocar entre los problemas prioritarios a resolver el -- del transporte otorgándole todo el apoyo que las necesidades

le exijan, y que de hecho ya lo está llevando a cabo mediante planes de trabajo, pero que requieren de más atención práctica.

Prosiguiendo con la secuencia de dicha tesis - corresponde el capítulo TRES concerniente a la REGLAMENTACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), concretamente -- EL REGLAMENTO INTERNO.

Por lo que hacemos mención que desafortunada - mente tal dependencia no cuenta con el citado Reglamento In - terno, ésta afirmación resulta de la investigación mediante - visitas realizadas en ese organismo, habiendo solamente encon - trado como ordenamiento "Las Normas que Reglamentan el Funcio - namiento del Tren Subterráneo (Metro) del Sistema de Transpor - te Colectivo en relación con los Usuarios", de fecha 16 de -- agosto de 1969, y de las cuales nos avocaremos a su análisis, toda vez que si el objeto de estudiar la reglamentación de -- los medios de transporte en la Cd. de México, es el de entre - otras cuestiones el conocer bajo cuales fundamentos legales - se apoya el servicio de transporte urbano prestado a los ciu - dadanos, consideramos conveniente en vista de adolecerse de - un reglamento interno estudiar las mencionadas normas por tener ingerencia la empresa como los particulares; y en conse - cuencia procederemos a efectuar su estudio en el entendido de que se apoyan también en el Reglamento para el Servicio Públi - co de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal y la --- Ley Orgánica del D.D.F.

Así observamos que éstas normas en escencia -- tratan de proteger la vida del usuario y cuidar las instala - ciones de un uso indebido especificando a quiénes se otorgará el servicio y a quiénes no se dará el goce del mismo; por lo - que a continuación vemos en los siguientes artículos algunos-

ejemplos de ello.

"Artículo 1º.- Las presentes normas reglamentarias son obligatorias para el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", su personal y para los usuarios del servicio público que dicho organismo presta.

Artículo 2º.- Los jefes de estación, ayudantes, conductores de trenes, inspectores, auxiliares y el personal técnico y de vigilancia del "Sistema de Transporte Colectivo", cuidarán que los usuarios cumplan las reglas que se establecen en los artículos siguientes."(135)

De lo anterior se desprende que prevén la observancia de las normas no sólo para los usuarios sino incluso para la empresa, su personal y personal de vigilancia.

Artículo 5º.- Para protección de la vida de los usuarios del tren subterráneo, queda prohibido a aquéllos invadir las vías o los túneles por donde éste circule.

Artículo 6º.- Los menores de 7 años sólo podrán hacer uso del tren subterráneo cuando estén acompañados por persona mayor que se responsabilice de su seguridad.

Artículo 11.- Se prohíbe arrojar objetos a las vías por donde circula el tren subterráneo e igualmente se prohíbe arrojar o sacar objetos o partes del cuerpo por las ventanillas del tren.

Artículo 18.- Queda prohibido hacer uso de estaciones o de los carros del tren subterráneo a personas en notorio estado de intoxicación por alcohol o por cualquier otra sustancia tóxica, así como a quienes padezcan enfermedades infecto-contagiosas."(136)

(135) Normas que reglamentan el funcionamiento del tren subterráneo (Metro) del S.T.C. en relación con los usuarios, publicado en el D.O.F. de 16 de agosto de 1969.; p.28.

(136) Op. Cit.; p. 29.

En estos numerales se establecen disposiciones concernientes al cuidado y protección de la seguridad del usuario. Al respecto consideramos que algunos detalles como la determinación de que un usuario sea menor de 7 años, lo que pudiera resultar un poco arriesgado ya que a veces las personas representan más edad y cuentan con menos, y así mismo a la inversa, lo cual ocasiona contratiempos, en el caso del Art. 18 de prohibición a ebrios, drogados y enfermos infecto-contagiosos; nosotros le agregaríamos a los enfermos mentales con signos notorios de ellos, por lo tanto también se requerirá una adecuada capacitación del personal encargado de hacer cumplir estos ordenamientos, para que sepan determinar más acertadamente ante cual caso se encuentran, aunado a una responsabilidad solidaria, una publicación intensa de las obligaciones y sanciones de los usuarios y personal, en donde por ende la responsabilidad solidaria girará en torno de personas que tengan a su cuidado o vivan con los menores enfermos mentales que se les haya permitido ir sólo al metro.

Otra alternativa es recluirllos en los centros-respectivos.

"Artículo 80.- Se prohíbe escupir, fumar, prender cerillos dentro de las estaciones y carros del metro. La basura y desperdicios de toda naturaleza deberán depositarse dentro de los recipientes colocados para tal fin en las estaciones.

Artículo 130.- Queda prohibido a los usuarios hacer funcionar dentro de los carros o de las estaciones del tren subterráneo, aparatos de radio y otros objetos sonoros o que produzcan molestias a las personas.

Artículo 140.- Se prohíbe servirse de los carros del tren subterráneo para efectuar transporte de carga.- Solamente podrán transportar los usuarios bolsas, portafolios o pequeñas maletas que no estorben el movimiento o causen mo-

lestias a los demás pasajeros o al servicio...

Artículo 17o.- La venta de cualquier tipo de objetos que estorben...

Artículo 19o.- No se permitirán y en su caso serán desalojados los cancioneros, pordioseros y más personas que invadan las estaciones o el tren subterráneo para cualquier fin diverso al de su transportación.

Artículo 20o.- Por ningún concepto se permitirá a los vendedores ambulantes de cualquier clase de mercancía ejercer sus actividades comerciales en estaciones o en los carros del tren subterráneo."(137)

En estos preceptos relacionados se vislumbra un aspecto de importancia en todo transporte urbano y es el relativo a la comodidad del servicio, además de la higiene del citado servicio en donde desafortunadamente podemos decir que las prohibiciones ahí previstas son las que más concretamente vemos día a día.

Especialmente en los Artículos 8o. y 13o. se desprende la imposición para las personas que incurran en conductas desordenadas, toda vez que en la sociedad mexicana como es sabido el hecho de que relativamente no cuentan con una educación adecuada incluyendo las buenas costumbres inculcadas no precisamente en escuelas básicas, sino en el hogar aunque esto no descaeta la posibilidad de que si todos tuviéramos acceso a una escuela, menor sería el daño que les causaríamos a nuestros hijos; por lo que en consecuencia tal conducta se tiene que normar mediante un documento público que la prohíba.

(137) Normas que reglamentan el funcionamiento del tren subterráneo (metro); Op. Cit.; p.29.

Por lo que hace al contenido de los Artículos 14, 17, 19 y 20 vemos como desde nuestro punto de vista las prohibiciones a realizar actividades de tipo comercial, esto en las personas desempleadas es frecuente, teniendo su origen en la gran pobreza económica del pueblo mexicano y la falta de centros de trabajo para que subsistan, entendidos esos centros con un carácter acorde a la preparación de la sociedad desempleada.

De lo señalado en los dos párrafos que anteceden cabe advertir que para efectuar un operativo eficaz, a fin de que se cumplan estas normas o cualquier otro ordenamiento similar, es requisito indispensable el de realizarlo tomando en cuenta las condiciones sociales, económicas y culturales de la población, ya que de otra manera sufrirá infinidad de inobservancias, teniendo el gobierno en gran parte la responsabilidad de que haya centros educativos económicamente bajos en donde se permita el acceso de individuos que no cuentan con recursos para aprender algún oficio; aunado a esto a que una vez aprendido tampoco hay centros de trabajo donde laboren y obtengan por ello una remuneración para poder sobrevivir y por ende recibir una educación, redundando todo ello en pro de la sociedad.

En resumen las normas anteriormente analizadas, merecen de nuestra parte la conclusión consistente en que, de lo interpretado en sus numerales a excepción del Art. 10. se colige que se refiere única y exclusivamente a los usuarios o gente ajena al organismo, cuando de acuerdo al mencionado Art. 10. se obliga al organismo, su personal y usuarios en general, debiendo ser más explícito en ese sentido en los demás artículos y por lo tanto imponer obligaciones directas en cada uno de ellos; proponiendo para ello una

comunicación amplia así como una Reglamentación Interna que -
 inmiscuya a propios y a extraños del sistema, todo esto por -
 que en las visitas efectuadas en las áreas jurídicas del orga-
 nismo, desconocen por completo cuáles son sus obligaciones ha-
 cia el público y las sanciones a que se hacen acreedores por-
 faltar a las mismas, pretendiendo desentenderse de las obliga-
 ciones que puedan tener como resultado de tratar de mejorar -
 el servicio y al mismo tiempo hacer creer que el único posi-
 ble infractor serán los usuarios.

Aunado a lo anterior se debe esclarecer que,--
 por el hecho de ser el Sistema de Transporte Urbano más avan-
 zado y desconocer el usuario su desenvolvimiento no debe ser-
 causa para no contar con una normatividad genérica que esta -
 blezca medidas para mejorar el servicio e ir tratando de cu-
 brir la época en la cual sea obsoleto el sistema, disposicio-
 nes que se pueden comprender en un Reglamento Interno, que a-
 su vez determinará las atribuciones de las diferentes áreas -
 del organismo público descentralizado sin afectar el carácter
 especial que se le ha otorgado.

En virtud del raquíptico contenido de los De --
 cretos y la Resolución que conforman los 3 últimos incisos de
 este capítulo, procedimos a reunirlos en una sola opinión al-
 respecto, mencionando a su vez que sirven de apoyo al funda-
 mento legal del servicio de transporte urbano, concebido a --
 través de los autobuses y el metro, los cuales adquieren la -
 personalidad jurídica actual como producto de una decisión gu-
 bernamental tendiente a tratar de aliviar el problema del ---
 transporte ciudadano, al considerarlo como de utilidad pública;
 por lo que así vemos como mediante el Decreto expedido el 14-
de agosto de 1969, publicado el 16 de agosto del mismo año, -

se creó un Organismo Público Descentralizado denominado "Sistema de Transporte Colectivo (Metro)", relacionado al expedido el 12 de junio de 1984 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio del mismo año, conteniendo bajo la responsabilidad de que órganos se encuentra dicho sistema.

Por otra parte, por medio del Decreto de 3 de agosto de 1981, publicado el 18 del mismo mes y año, se creó el Organismo Público Descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 mencionando los órganos de Dirección y Administración y sus facultades, viniendo a concluir con la Resolución publicada el 30 de septiembre de 1981, en la cual se refiere a la revocación de las concesiones otorgadas a los concesionarios, quedando el Departamento del Distrito Federal a cargo del servicio. Todo esto por causa de interés público.

Asímismo, no se deja de citar los últimos hechos suscitados en relación a este organismo en relación a este organismo en fecha reciente en el sentido de que el pasado 3 de mayo de 1989 fueron despedidos por Resolución del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje los trabajadores sindicalizados, y el día 7 de mayo del año en curso se acordó en tre el Departamento del Distrito Federal y SUTAUUR formar cooperativas que permitan a los trabajadores ser propietarios de las unidades y al mismo tiempo ser ellos quiénes presten el servicio, según publicación de Víctor Ballinas y Evangelina Hernández en el periódico La Jornada del 8 de mayo de 1989.

En nuestra opinión creemos que este paso de -- formar cooperativas de trabajadores es bueno desde el punto de vista social de impulsar a un sector de la sociedad como lo es el de los trabajadores del volante, pero como servicio de transporte urbano, consideramos que se trata de un desacier

to, toda vez que todavía no adquieren dichos trabajadores la suficiente preparación cultural para implementar los sistemas más adecuados ni cuentan con los suficientes recursos -- económicos para enfrentar las erogaciones necesarias, siendo en última instancia el usuario el principal afectado, ya que no sólo corre este riesgo, sino además el de mermar sus ingresos con nuevas tarifas a implantar después de la terminación del Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico.

"C A P I T U L O IV"

AVANCE SOCIAL EN COMPARACION CON UN PAIS DESARROLLADO.

IV.- AVANCE SOCIAL EN COMPARACION CON UN PAIS DESARROLLADO.

Ahora bien, proseguiremos con el Cuarto y último capítulo de esta tesis, el cual se refiere a un estudio -- comparativo respecto a las Semejanzas y Diferencias que existen entre un país subdesarrollado como es el nuestro, representado en este caso en forma metropolitana por la Ciudad de México y otro país pero de carácter desarrollado, pudiendo ser europeo; pero conforme al cambio de ideología llevada a cabo por nuestra nación mexicana en este siglo, resulta lógico seguir más fuertemente las directrices ideológicas americanas.

En sí antes de continuar con el análisis del tema en cuestión, pasaremos a exponer lo que para nosotros es un país desarrollado y uno subdesarrollado.

En lo tocante a un país desarrollado, podemos decir que nos encontramos ante un país de esta naturaleza -- cuando se reúnen características como las de ser un "país dotado con recursos plenamente empleados, no dependen estrictamente de la agricultura, sino más bien tienden a lo industrial, sin tener una dependencia de exportaciones de productos primarios, además de no tener un alto índice de natalidad y mortalidad, contando con suficientes recursos económicos." (138)

Por otra parte a contrario sensu, tenemos que un país subdesarrollado puede o no, estar dotado de recursos pero sin estar debidamente empleados, y a su vez posee dependencia agrícola, se carece de espíritu de empresa, en la población se produce para subsistir y no para especializarse, -- contando con tasa alta de natalidad y también de mortalidad.

(138) Vinardell Casahuga Antonio; Diccionario de Economía, recopilado por Arthur Seldony F.G. Pennance; Edit. Del Valle de México; México 1980; pp.398 y 399.

Pues bien, una vez realizada tal diferenciación tenemos que en el caso concreto de México, se trata de un país subdesarrollado puesto que en virtud de los conceptos expresados en los párrafos anteriores, se desprende que entre las múltiples características podemos señalar que de acuerdo a los recursos con los que se cuenta se asemeja bastante a un país desarrollado, toda vez que como es sabido un país desarrollado-- posee suficientes recursos al igual que uno subdesarrollado,-- en esto estriba dicha semejanza, pero lo que los hace diferentes es la política seguida en cuanto a la distribución de tales recursos destinada a actividades prioritarias y mejor planeadas. Además de que generalmente países como el nuestro tienen inclinaciones a seguir la copia de modelos implantados en los países desarrollados, y por otra parte se hace hincapié en que muchas de las diferencias de éstos aspectos de desarrollo económico surgirán dependiendo de los diversos grados de adelanto.

De lo que antecede, se desprenden a continuación algunas de las semejanzas existentes en el Transporte Urbano en la Ciudad de México y un país desarrollado representado por una de sus ciudades más importantes y son las siguientes:

En forma genérica, de entre las más estrechas semejanzas se observa que la gran Cd. de México ha podido avanzar socialmente en comparación con un país desarrollado gracias al esfuerzo en conjunto de las autoridades y los particulares, por eso vemos, a semejanza de una nación avanzada se cuenta con medios de transporte como los Autobuses Urbanos, Metro, Taxis y Proyecto de Metro Ligero el cual comparamos con el Ferrocarril Interurbano de los países desarrollados.

Específicamente describiremos como avances paralelos a los de la Ciudad de México, los reunidos en tres -- grandes ciudades avanzadas como lo son Nueva York, París y -- Moscú, representativas de tres países desarrollados de los -- cuales sino son sus capitales al menos son las ciudades de -- más importancia y que son Estados Unidos Americanos, Francia y Rusia. Todo esto se determina a pesar de que el capítulo es relativo a la similitud con un país desarrollado, pero con el sano propósito de dar a conocer el estado que guardan en materia de transporte urbano un país eminentemente capitalista; otro capitalista con gobierno socialista y un tercero de régimen socialista totalitario.

Por lo que antes de empezar a señalar sus -- avances en medios de transportes se debe hacer mención que -- dichos países cuentan en esencia con los mismos medios de -- transporte enunciados al inicio de este inciso, aún y cuando denemos reconocer sus diferencias, lo cual trataremos en un -- inciso posterior.

1.- Así comenzaremos con el desarrollo de las semejanzas entre Nueva York y la Ciudad de México.

I.- "Dicha Ciudad de Nueva York de forma similar a la Ciudad de México, opera con un servicio de metro bajo el control del organismo descentralizado;

II.- Se impone una tarifa única;

III.- Y el metro al igual que en la Ciudad de México, es el principal medio de transporte urbano."(139)

(139)Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de Transporte en el Extranjero; Edit. Canaco de la Cd. de México; 1982; pp. 26 y 27

Al mismo tiempo se contempla en Nueva York al igual, que en nuestra ciudad la medida siguiente:

IV.- "Se trata de evitar el acceso de vehículos al centro de Nueva York a través del establecimiento de una serie de establecimientos, colocados en forma inmediata a los sistema de Transporte Urbano."(140)

Todo esto lo vemos en una ciudad de suma importancia y que por lo tanto cualquier adelanto en materia de -- Transporte Urbano que se dé en Estados Unidos Americanos se reflejará en las ciudades importantes entre las cuales se puede considerar a la Ciudad de Nueva York;

V.- Además de ello, cabe agregar que concomitante a la Ciudad de México se trata de una zona con una fuerte densidad demográfica, lo que a su vez viene a ser un factor determinante de exigibilidad de mayor número de servicios; por lo que asimismo encontramos diversas similitudes en las políticas instrumentadas para lograr un avance del transporte urbano en beneficio de la sociedad.

Todo esto aunado en razón de que la Ciudad de México dejó de copiar la ideología europea, para cambiar a la americana, siendo a su vez los más sólidos argumentos para encontrar en gran cantidad de semejanzas entre los dos países; además de que los Estados Unidos Americanos de acuerdo con las características de país agrícola debería ser contemplado dentro del círculo de los subdesarrollados con riquezas, lo que por ende viene a estrechar los nexos entre una y otra nación.

(140)Remak Posenbloom; Peck Period Traffic Congestion State of the Artand Recommended Research; (Sta. Bárbara, Cal. & Austin, Tex., TRB, 1976).

2.- En relación con la secuencia de este presente inciso al cual nos avocamos a su desarrollo, procederemos a describir todos los avances logrados en París como ciudad representativa de Francia, a los cuales se les puede catalogar como algo paralelo de lo realizado en el Distrito Federal.

A).- Como parte inicial en lo que se refiere a Semejanzas, debemos indicar que de acuerdo a cifras proporcionadas por el Ing. Gerardo Ferrando Bravo la Ciudad de México tiene aproximadamente "2.5 millones de vehículos"(141), lo cual nos dá una idea de igualdad vehicular entre los dos países, lo que trae aparejada una problemática de tránsito en los mismos lugares,

B).- Otra semejanza consiste en que si México cuenta con autobuses urbanos, metro, tren ligero, taxis (líneas y de ruta fija), trolebuses y un Proyecto de Metro Ligero como medio de transporte público el "servicio con el metro, autobuses urbanos, tren regional y taxis"(142), por lo cual nosotros opinamos que existe mucha similitud puesto que si aquí en México no se conoce un tren regional, si en cambio se conoce un Proyecto de Metro Ligero, que comunicará las zonas conurbadas de la ciudad, con la única salvedad como es el caso de los taxis colectivos de ruta fija los cuales no figuran en París.

C).- En cuanto a lo que si se asemejan es en las tarifas tan elevadas de los taxis en ambos países cobradas por uno u otro motivo.

(141) Ferrando Bravo Gerardo Ing.; El Transporte Urbano de Pasajeros en el D.F.; Op. Cit.; p.13'

(142) U.S. Department of Transportation. Innovations In Urban Transportation in Europe and their Transferability to the United States; Washington D.C.; 1980.

Pues bien, prosiguiendo con las similitudes tenemos otras como por ejemplo:

D).- En ambos lugares se cuenta con el abono para el transporte y cuyo valor se encuentra subsidiado.

E).- Además las dos naciones en sus respectivas ciudades representativas cuentan con un servicio de autobuses urbanos cuyos recorridos son efectuados sobre rutas preferenciales.

F).- Tienen exclusividad de la marca de los motores, pretendiendo obtener con esto último el que los presupuestos de mantenimiento sean bajos y;

G).- Las ideas antes expuestas como semejantes también se ven en las paradas de los autobuses urbanos a las cuales se les construyen casetas con información detallada de las rutas.

3.- Dando seguimiento al curso de este inciso nos corresponde tocar las diversas semejanzas encontradas entre la Ciudad de México y Moscú como Ciudad representativa, esta última del bloque socialista.

Ahora bien, así tenemos como acciones de avance de este país en relación con el nuestro, lo siguiente:

a).- La Ciudad de México al igual que Moscú ha desarrollado como medios de Transporte Público los "Autobuses, Trolebuses, Metro, contando el Metro con una tarifa baja y -- única; y en lo que a los Trolebuses se refiere son también antiguos en ambos países."(143)

(143) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias del Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.90.

En sí podemos vislumbrar que el segundo inciso del Capítulo Cuarto, viene a significar el resultado de los avances lógicos obtenidos por un país rico en relación con -- uno carente de recursos económicos como es el caso del nuestro, en donde constantemente podemos ver desventajas de sofisticación de sistemas de unidades, entre otras; a esto se puede agregar que desafortunadamente por estas circunstancias -- nos encontramos a la zaga de los países en progreso, además-- de que generalmente las innovaciones hechas en el Distrito Federal son modelos existentes en los países desarrollados, razón por la cual podemos precisar que hay similitudes en cuanto a los modelos, y en cambio las diferencias se refieren a -- eficacia, lujos y sofisticación como se señaló anteriormente.

Por otra parte, procederemos a enunciar todo lo concerniente a las diferencias vislumbradas entre nuestra Ciudad y otra de un país desarrollado, para lo cual aclaremos una vez más que lo haremos relacionando con Nueva York, París y Moscú debido a razones expuestas con anterioridad.

I'.- Entre las diferencias captadas en los medios de transporte de la Ciudad de Nueva York tenemos las siguientes:

a.- En lo que al metro se refiere, la tarifa -- no permite como el metro de México hacer transferencia en todas las estaciones "sino nada más en ciertas estaciones;

b.- Consta de 26 líneas, 461 estaciones, 371 -- kilómetros de longitud;

c.- Sus horarios son variados ya que algunas -- líneas trabajan las 24 horas, otras de 6 a 22 y algunas hasta las 20:30 horas;

d.- Su red es en ciertos ramos que las líneas son paralelas hasta tres o cuatro líneas."(144)

e.- En cambio en la Ciudad de México su línea no es ni la mitad en longitud, estaciones, líneas, ya que - - aquí se cuenta con "141 kilómetros de longitud, 125 estaciones, 8 líneas;

f.- En consecuencia el número de personas trasladadas es menor"(145).

g.- Cuentan en Nueva York con equipo descuidado y envejecido a diferencia del mexicano.

No solamente en cuanto al metro encontramos diferencias sino incluso en el transporte en general, así observamos que:

h.- Las medidas aplicadas en Nueva York a diferencia de la Ciudad de México para aligerar los problemas de transportación consisten en implantar horarios escalonados en las empresas, en donde los negocios "tienen 4 horarios, uno de los cuales se relaciona a una empresa que debido a su magnitud el personal entra por la mañana con una diferencia de - media hora y sale por la tarde con la misma diferencia de - tiempo"(146); en cambio en la Ciudad de México no se ha impuesto esta modalidad creemos que por la falta de autoridad que en ocasiones tiene el gobierno ante quienes representan el poder económico.

(144) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias del Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.26.

(145) Ferrando Bravo Gerardo Ing.; El Transporte Urbano de Pasajeros en el D.F.; Op. Cit.; p.11.

(146) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias del Transporte Urbano en el Extranjero; Op. Cit.; p.28.

II'.- Para continuar abordaremos lo relativo -
al Transporte Urbano de la Ciudad de París, Francia:

A) Se ha logrado una base a diferencia de la -
Ciudad de México, en lo tocante al metro tenemos que es en --
primera o segunda clase cuando aquí la entrada es a través de
un abono quincenal a bajo precio, además del boleto normal;

B) En Francia existen 4 formas o facilidades -
para los usuarios y son las siguientes: "el boleto individual,
un abono mensual o bien anual y un boleto especial para turis
tas que adquieren con su pasaporte, con una duración de 7 días"
(147).

Los abonos representan un gran ahorro, pero --
además aquí en esta exposición se interpreta claramente como
un país rico desarrollado en contraste con uno como el nues -
tro, tiene más facilidades de avanzar en beneficio de la so -
ciedad; si a lo anterior le agregamos los bajos costos del pa
saje en relación con México se reafirma lo dicho.

C) Asimismo, se presenta otra diferencia oca -
sionada por las diversas formas de desarrollo, ya que "si en
París, Francia tenemos en los diferentes medios de transporte
19 millones de viajes persona-día"(148), "en la Ciudad de Mé-
xico se dan "14 millones de viajes persona-día."(149)

(147) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de
Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.77.

(148) Op. Cit.; p.77.

(149) Cuadro de Comisión Coordinadora del Centro del País - -
1985.

Pero no queda todo ahí, ya que en París existe en los autobuses una regulación técnica a través de "comunicación radiotelefónica entre operadores y control de la frecuencia de paso en base a las variaciones de la demanda de pasajeros y;

E) No sólo eso, sino que como producto del avance logrado tienen 200 rutas que abarcan 2100 kilómetros con sólo 4000 autobuses, teniendo abono exclusivo o bien serie de 10"(150); decimos que observamos una desventaja del avance en México, ya que "con 4000 unidades tiene 231 rutas con una red de sólo 715 kilómetros"(151), lo cual nos da una idea de la desproporción de cantidades resultantes de progreso en uno y otro país, gracias al debido uso de recursos en el desarrollo y a la inversa en el nuestro.

Otros aspectos importantes que es preciso resaltar como diferencias existentes entre los autobuses urbanos de París, Francia y la Ciudad de México son:

F) El control de la flota de autobuses "mediante computadora, la cual lleva informe de todos los datos de operación de cada ruta y de cada autobús, lo que permite programar las operaciones y los servicios de mantenimiento."(152)

G) Y si a esto le agregamos que resultan favorecidos con un "Comando Central realizado de salidas que les da un control preciso de salidas y paradas"(153); en contraste con los autobuses urbanos de la Ciudad que en su mayoría carecen de precisión en sus salidas.

(150)Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.77.

(151)Ferrando Bravo Gerardo Ing.; El Transporte Urbano de Pasajeros en el D.F.; Op. Cit.; p.11.

(152)Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.79.

(153)Op. Cit.; p. 79.

En lo que sí podemos vislumbrar que hay una aguda diferencia es en el número de estaciones, puesto que si en México tenemos 125 en "París hay 353".(156)

J) Otro modo de transporte importante como los demás es el Tren Suburbano, que se distingue del metro por ser de vía ancha, muchos pensarán que en nuestra ciudad no existe ni siquiera un estudio, pero podemos señalar lo contrario ya que desde nuestro punto de vista "el Metro Ligero" vendrá a -- ser una especie de Tren Suburbano con las probables diferencias a tener, pero su objetivo de dar un servicio a los suburbios si lo tendrá.

K) Y por último para dar a conocer lo importante de este medio de transporte y lo avanzado que se encuentra proporcionalmente hablando con el probable Metro Ligero a tener en México, veremos que dicho transporte cuenta "con 92 kms. de extensión, 59 estaciones, transporta diariamente a 630 mil-pasajeros."(157)

L) También existe un control enérgico sobre -- quiénes cometan infracciones de tal naturaleza, como el transitar sobre carriles preferenciales de autobuses y quiénes se estacionen en los mismos, siendo económicamente fuertes las multas a diferencia de nuestras leyes que prevén multas irrisorias.

(156) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de -- Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.80.
(157) Op. Ci.; p.85.

LL)Así mismo tenemos que han avanzado, esto es ya que si en México nuestro metro sólo tiene posibilidad de ubicar a los pasajeros en la estación del ferrocarril. "en París ha sido enlazado con el ferrocarril por medio de transferencias."(158)

3.- Continuando con la secuencia delineada de de el inicio de este capítulo, en lo tocante al orden seguido con cada uno de los países escogidos para comparar a nuestra ciudad y específicamente al país, procederemos a conocer los avances logrados en un país del bloque socialista como lo es la Unión Soviética, a diferencia de los obtenidos en nuestro país, concretamente en la Ciudad de México.

a'.- Iniciaremos con las diferencias que se ba san en los logros sociales obtenidos en el principal medio de transporte colectivo, el cual al igual que en México es el me tro; aquí veremos como en comparación con México han sido totalmente desproporcionados ya que si en 1980 Moscú contaba -- con "164.5 kilómetros en líneas, 103 estaciones, 7 líneas -- trasladaban 2,083 millones de pasajeros anuales, según la -- Unión Internacional de Transporte Público con sede en Bruse -- las"(159); vemos que en "1985 cuenta con un formidable pro -- greso en razón de tener 410 kilómetros en líneas, 260 esta --

(158) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.85.

(159) Op. Cit.; p.88.

ciones aprovechadas"(160), lo cual habla por sí sólo de la capacidad de proyección, planeación y todos los elementos indispensables para conseguir y realizar metas que parecen imposibles para nosotros los mexicanos, resultando innecesario señalar cantidades por parte de México, agregándole el hecho de ser uno de los más rápidos del mundo con 48.1 kms./h.

b'.- El transporte colectivo también es cubierto en Moscú, a través de otros medios como lo son los autobuses, trolebuses y tranvías; existiendo cantidades que en mucho han logrado dar un mejor servicio, ya que en ese país cuentan con "7590 autobuses, 2360 trolebuses y 1215 tranvías"(161), - procurando con éstos dos últimos contaminar lo menos posible y planeando el número de unidades de acuerdo al número de personas por nacer conforme a lo expresado por el urbanista y Director de Cal y Mayor Asociados el Ingeniero Héctor Guerra.

c'.- En contraparte lo progresado en México, -- en cuanto al parque vehicular es limitado y

d'.- Si a ello le agregamos el hecho de que -- aquí se pretende extinguir a los vehículos eléctricos de uso terrestre, podemos afirmar que en este sentido se ha protegido al transporte individual al extinguir el colectivo como el tranvía y el trolebús;

(160) Les Transports In URSS-France 1986; Edit. Editions de -- I/Agence; p.s/p.

(161) Cal y Mayor Asociados; México y Algunas Experiencias de Transporte en el Extranjero; Op. Cit.; p.90.

e'.- Aunado a ello se cita el aumento del índice de contaminación ambiental, en lugar de poder hablar en -- comparación con Moscú de un retroceso social en beneficio de la comunidad del Distrito Federal;

f'.- Los moscovitas no solamente han procurado avanzar en los medios de transporte señalados, sino que incluso están estudiando la posibilidad de tener "unidades con control interno eléctrico, sin el conocido trole"(162), pero su costo todavía es muy alto.

g'.- Y por último para los accesos o formas tarifarias existen abonos que en su esencia es similar al mexicano pero en su duración es mensual, con un costo aproximado de 9 moins de dollars.

Del capítulo cuarto del presente trabajo podemos comentar que el avance social conseguido hasta la fecha -- en materia de Transporte Urbano en la Ciudad de México, es -- aceptable en cuanto a dimensión ya que ha sido acorde al crecimiento demográfico, pero una vez comparado con un país desarrollado es relativo en virtud de que en México al Transporte Urbano le falta cubrir una serie de elementos como lo son la eficiencia y una adecuada planeación, entre otros, lo cual -- lo hace siempre estar a la zaga de los países desarrollados, y además de que los modelos seguidos son tomados de dichos -- países, esto hace que tengamos diversas semejanzas que para -- los usuarios son novedades pero con deficiencias.

(162)Les Transports In URSS-France; Op. Cit.; s/p.

Y en cuanto a las diferencias consideramos que si se observan desde el punto de vista de la antigüedad referente a la implantación de los modos de transporte es relativa, porque en los países desarrollados son muy antiguos dichos modos, situación que se viene abajo cuando vemos el poco tiempo en que dichos países logran avanzar, y el nuestro apenas estudia posibilidades.

Por lo que, en conclusión podemos expresar --- que ha habido avance el cual pudo haber sido mucho mayor y - por lo tanto evitado grandes problemas ocasionados en la actualidad, pero aclarando que dicho avance es marginal y supeditado en relación con uno desarrollado.

"C O N C L U S I O N E S"

C O N C L U S I O N E S.

Las meditaciones que a continuación se expresan reflejan conclusiones, que conforman el resultado de la investigación realizada sobre el Transporte Urbano como Medio de Comunicación Social en México, las cuales se presentan en forma ordenada citando primeramente la de tipo sociológico y después las jurídicas, con el objeto de lograr una mayor comprensión y claridad, acordes a los capítulos de que consta este trabajo.

1.- Basándonos en los sucesos históricos relativos al origen del transporte urbano, podemos señalar que uno de los grandes problemas sociales como lo es la corrupción en los diferentes órganos del transporte, tiene su origen desde el inicio del transporte como un servicio durante la Epoca Colonial con el amiguismo y dinero, provocando así la autorización de rutas a quienes desconocen el medio situación que hasta la fecha ha prevalecido.

2.-En lo tocante a un concepto universalmente -- aceptado tenemos que todavía no existe, en virtud de abarcar la rama del transporte urbano infinidad de sectores del Desarrollo Urbano si a ello le agregamos la falta de estudiosos en la materia vemos que, cada vez es más difícil tener un -- concepto inobjetable de una situación tan compleja.

3.- Considerando el papel tan importante que juega el crecimiento demográfico y cultural en el desarrollo del Transporte Urbano como medio de comunicación social, debe promoverse entre las distintas capas sociales, que sean portadores activos de la relevancia que tiene el adoptar un-

control adecuado de la natalidad y desconcentrar la inversión económica hacia la provincia creando empleos, con el fin de disminuir la inmigración. Asimismo los planes de estudio deberán dar a conocer lo importante que es el estudiar carreras relacionadas al transporte, así como cumplir en educación básica con los conocimientos elementales, para así poder tener una población más controlada y conocedora de aspectos técnicos de la materia que vengan a disminuir erogaciones económicas fuertes en ocasiones sin motivo, y en consecuencia reciban en la Cd. de México un servicio de transporte urbano lo suficientemente bueno que les permita comunicarse con sus familias, centro de trabajo y diversión en óptimas condiciones.

4.- En vista de todos los problemas que genera el gran número de automóviles, se debe desarrollar el transporte público de tal forma, que cualquier persona sin distinción de clase pueda utilizar los modos de transporte que componen dichos sistemas, para lo cual es necesario organizar adecuadamente los organismos encargados de prestar el servicio, capacitando y seleccionando al personal que labore y dirija los citados organismos sin más preferencia que la de escoger quien cubra los requisitos; también será indispensable crear mentalidades en la sociedad opuestas a las de tener un automóvil dando prioridad en el sistema vial a los transportes públicos sobre el privado, sin dejarse influenciar por intereses particulares como lo es la industria automotriz, anteponiendo el interés público en caso del cierre de empleos de estas empresas, ya que el incremento desmedido de automóviles afectará a toda la población y no solamente a quienes los usan o poseen.

5.- Creemos que el incremento desproporcionado de vehículos automotores en la ciudad es un agudo problema so

cial causante de trastornos como enfermedades neurofisiológicas e intoxicaciones, debido a que las unidades móviles como los automotores son los principales ocasionantes de la contaminación, circunstancias que obligan a pensar en una colaboración efectiva de la sociedad a través de la detentación de un sólo vehículo por familia, ya que sino es así, cualquier acción tendiente a disminuir el número de vehículos en circulación será inútil, en vista de que hay familias pudientes -- económicamente que pueden poseer varios vehículos, pero los -- cuales no asumen ninguna responsabilidad de los daños que -- ocasionan, pero en cambio si desean tener varios automóviles, por lo cual la sociedad tiene una gran responsabilidad al -- educar a sus hijos desde pequeños a no sentir indispensable -- el tener un vehículo para fines de ostentación o personalidad y en consecuencia el Estado va a proporcionar un mejor servicio de Transporte Público, impulsando los medios de transporte eléctricos. También es necesario que la sociedad acepte -- que desde la primera instrucción recibida por los niños se -- les inculque el utilizar unidades individuales sólo para lo -- necesario y los adultos coadyuven en ello como personas de -- criterio definido.

6.- La sociedad juega un papel decisivo en el desarrollo eficiente del transporte, motivo que nos hace reflexionar en relación a las sanciones contempladas por las -- leyes de Transporte Urbano tan flexibles y económicamente bajas, sin estar acorde a la época actual, el de que si en un -- momento dado se imponen sanciones drásticas y económicamente altas, dará margen a un aumento en el índice de corrupción, -- correspondiente a los ciudadanos el actuar con responsabilidad en todos los actos inherentes al transporte y sin fomentar las desviaciones del sistema en beneficio de todos, por --

que de lo contrario si se actúa pasivamente por parte de los miembros de la sociedad, las medidas que se tengan que aplicar serán fuertes para un país pobre, acostumbrado a diversas libertades a pesar de infringir las normas, y además de que finalmente vemos que quien siempre resulta afectada es la sociedad, puesto que al cometer infracciones, manejar irresponsablemente, no cubrir requisitos exigidos en los trámites por estar impedido, si se cobran altas multas lo cual merma el -- ingreso familiar, etc., y será en detrimento de la organización social.

7.- Continuando con las Jurídicas, tenemos que dentro de las causas de desarrollo del Transporte Urbano existe el desarrollo urbano, el cual deberá ser regulado jurídica y administrativamente en forma efectiva, para evitar un crecimiento desordenado en dicha materia; ya que de lo contrario - el Transporte Urbano avanzará de la misma forma desordenada - debido al vínculo tan estrecho que hay entre el Desarrollo Urbano y el Transporte Urbano. Y en el supuesto caso que objetivamente se incumpla dicha regulación jurídica por la autoridad responsable, facultar a la Secretaría de la Contraloría General de la Federación para que reciba inconformidades de los particulares y les dé curso cuando procedan previa investigación del hecho presumiblemente considerado irregular.

8.- Las empresas generadoras de producción ocupan en su mayoría mano de obra barata que utilizan los transportes públicos, lo cual coadyuva a agravar el problema de -- estos medios de transporte, motivandonos a proponer una disposición jurídica estableciendola como una prestación en la Ley Federal del Trabajo que imponga la obligación a los patronos de proporcionar a sus trabajadores el servicio de autobuses, - a los cuales se les regule sus rutas por zonas menos conges -

tionadas, lo cual ayudaría aminorar el citado problema. Pero en el último de los casos se les otorgue una cantidad suficiente de dinero para transportes, que les permita no mermar su ingreso ordinario en beneficio de todos incluyendo a los patrones, ya que en estas condiciones el trabajador rendirá más al no estar ocupado pensando en sus carencias económicas incrementadas con los gastos en transporte, considerando que las fábricas en su gran parte se encuentran en zonas conurbadas al D.F.

9.- En un no menor grado de importancia para el buen desenvolvimiento del Transporte Urbano, tenemos a la Planeación y en vista de ello, es preciso mencionar que una de las principales razones del atraso del multicitado servicio en la Cd. de México, es la falta de una adecuada planeación del mismo, motivando esto gastos de construcción excesivos, insuficiente transportación, rutas más largas e incluso duplicidad de ellas, haciendo todo esto aparecer que el transporte público es muy caro, desviándose por lo tanto los recursos económicos hacia otras áreas, siendo preciso que el titular del Ejecutivo decrete medidas encaminadas a lograr una correcta planeación. siguiendo los proyectos hechos en favor del interés social y no de los diferentes grupos de poder que han detentado la elaboración de planes y proyectos en materia de transporte urbano, para así poder caso a quienes verdaderamente estudian el problema, olvidándose de amiguismos y otros vicios del sistema, y a la vez sancionándose jurídicamente cualquier falla de esta naturaleza que vaya en perjuicio de la comunidad debiendo ser detectadas mediante la supervisión hecha por una institución integrada por personas neutrales a las empresas encargadas de elaborar los planes y proyectos -- que no han dado resultados positivos.

10.- La reglamentación en materia de licencias para conducir, consideramos que no va acorde con la simplificación toda vez que se solicitan una serie de requisitos que en muchos casos finalmente no se cumplen sino que, se pasan por alto debido a una no honrosa gratificación, y si a esto le agregamos el hecho de que la autoridad responsable pertenece a una institución en donde ha decaído la rectitud como lo es la Secretaría General de Protección y Vialidad, aumenta más la posibilidad de caer en el supuesto enunciado inicialmente; en consecuencia, para poder tener una probable mejor administración e ir acorde con el Programa de Simplificación Administrativa es necesario dejar sin efectos los requisitos del Art. 62 del Reglamento de Tránsito del D.F., expidiéndose las licencias con el llenado de una solicitud bajo protesta de decir verdad, sancionando drásticamente a quien se compruebe -- faltó a su palabra falseando los datos proporcionados o bien propuso gratificaciones, pudiendo ir desde la cancelación parcial o definitiva de la licencia, y en caso de ser el trabajador quien solicite la gratificación se les destituya de su empleo, ubicando inspectores encargados de vigilar el buen desempeño del trabajador en los trámites.

11.- También es conveniente mencionar que, si se pretenden llevar a cabo estudios técnicos, es razonable -- darle participación decisiva en el área de transporte urbano a una dependencia técnica como la Coordinación General de -- Transporte, lo cual concentraría información y estudios inherentes a la multicitada materia en cuestión.

12.- Los autobuses Ruta 100, el metro y los demás modos de transporte son un servicio muy importante en la ciudad, pero desafortunadamente han sido muy mal organizados,

se ocasionan movimientos en los cuadros de persona, y por ende los programas y planes vigentes no son continuados, por lo que nosotros creemos que deben tomarse acciones que permitan sino la continuidad de autoridades que estén trabajando bien en la titularidad de la dependencia, por lo menos el seguimiento de los planes y programas y, si a esto le agregamos -- una organización de la empresa de ubicar a personas conocedoras del medio, invertir en cosas o acciones de real utilidad -- programar las rutas más idóneas. Todo ello lo podemos ejemplificar en vista de la creación de las sociedades cooperativas de trabajadores de Ruta 100, que tendrán junto con el Estado a su cargo el servicio de Ruta 100, las cuales tendrían más éxito si el Gobierno no tiene esa participación activa que -- puede servir más de obstaculización que beneficio, ya que en un momento dado no es lo mismo estar al frente de la empresa que al margen, por lo cual debido a esa participación pudiera darse el caso de oponerse a la apertura de nuevas rutas o --- programas; por lo tanto es preciso si se desea tener buenos resultados concedérsele un aumento suficiente en tarifas, que les permita ahorrar para comprar equipo, circunstancia sugerida tomando en cuenta el mal estado financiero en que se entrega Ruta 100, y si a ello le aunamos otra propuesta como lo es la libertad de acción en todos los programas tendientes a satisfacer las necesidades del servicio, pero sin la aplicación de estas sugerencias Ruta 100 continuará fracasando en perjuicio de la comunidad.

,
13.- Llevar una promoción en el sentido de dejar claro que Ruta 100 no es el principal contaminante, ya -- que existe una situación psicológica en ese sentido por parte del público, porque si consideramos el número de vehículos repartidores o de carga que circulan en la ciudad es mayor que los autobuses urbanos, y por lo tanto causan una contamina --

ción más fuerte, razón por la cual estos vehículos de reparto en general deben ser regulados en sus itinerarios de tal forma que no salgan todos al mismo tiempo, pero sí en diferentes márgenes de tiempo lo suficientemente amplios, permitiendo - que cuando unos vayan saliendo otros estén por regresar a su base, procurando hacerlo sin afectar drásticamente en forma - total los intereses de las empresas.

14.- Los transportes colectivos de ruta fija - conocidos comúnmente como peseros, su función es necesaria pero restringida debido a la falta de una vigilancia adecuada - de esos medios de transporte, motivo por el cual resulta imprescindible regularlas correctamente y realizar una aplicación de las normas conforme a lo dispuesto por ellos; ya que de lo contrario dichos medios de transporte son causa importante del crecimiento de la ciudad, porque siempre al establecerse fraccionamientos se ofrece como atractivo el que --- existe el servicio de ese transporte o bien en lugares de zonas irregulares y que carecen de transporte; las organizaciones de peseros sin autorización legal amplían sus rutas cuando se debe hacer previo estudio de la factibilidad de proporcionar el servicio.

15.- En el Reglamento de Tránsito del D.F., específicamente en el Artículo 227 se dispone contraviniendo a lo establecido por Nuestra Constitución Política en su Precepto 21, que cualquier infractor que se negare a concurrir ante el Juez o a cubrir el importe de lo requerido, el Juez ordenará su presentación y permutará la multa por un arresto que no excederá de 15 días, cuando contrariamente la Constitución establece que toda sanción aplicada por autoridad Administrativa debido a infracciones de Reglamentos Gubernativos o de Policía, se sancionará con multa o arresto por 36 horas y en -

caso de negarse a pagar la multa se permutará la misma por --arresto que no exceda de 36 horas. Ahora bien, con dicha contradicción vemos como no se establecen adecuadamente las normas en materia de Tránsito, por lo cual es imperioso reafirmar que si se desea impulsar el transporte con seriedad, se requiere hacerlo también en las leyes de tránsito, porque de lo contrario el hecho de no adecuar éste Reglamento a nuestra Constitución, dá margen a que se trate a los infractores como responsables de delitos del orden penal; incluso se les comunica hasta que la autoridad reciba dinero para liberarlo incrementandose la corrupción, resultando preciso además de la adecuación se faculte para conocer de estas infracciones administrativas a la autoridad Judicial, con el fin de que se elimine la posibilidad muy frecuente de esconder a los detenidos como el coaccionar para recibir dinero a cambio de la libertad del detenido, otorgando a la autoridad Judicial atribuciones plenas para ordenar la destitución de los responsables de haber desobedecido un Mandato Judicial, en el caso de un detenido sin justa causa.

"BIBLIOGRAFIA Y LEGISLACION
CONSULTADAS."

BIBLIOGRAFIA Y LEGISLACION
CONSULTADAS.

- 1.- Alianza de Camioneros de México; Revista del Informador-Camionero; México 1952.
- 2.- Asociación Mexicana de Caminos; Carreteras y Transportes de México, La Ciudad y el Metro; del Ing. Jorge Espinoza Ulloa; Edit. Asociación Mexicana de Caminos; México 1974.
- 3.- Alvarez José Ma.; Añoranzas; Imprenta Ocampo; México - - 1984; Enciclopedia de México; México 1978.
- 4.- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz; La Industria Automotriz en Cifras.
- 5.- Balandranos Campos Arturo Arq.; Hacia una Política Nal.-de Transportación Urbana; Taller de Economía, Territorio y Sociedad; ponencia UNAM. Fac. de Economía y Arquitectura; México 1988.
- 6.- Barrón Sesma Miguel; Transporte de Pasajeros en Taxi en la Cd. de México; Tesis de Licenciatura en Economía ITAM; México 1985.
- 7.- Borah Calnek Davies, Moreno Toscano Unikel recopilado -- por Edward Calnek; Edit. Septentas, 1974.
- 8.- Bujana Saldivia Riad Ing.; Memoria del Primer Congreso - Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transportes, La Empresa de Transporte Urbano de Pasajeros; Edit. Asociación Mexicana de Ingeniería de Tránsito y de Transportes A.C.; México 1980.
- 9.- Cal y Mayor y Asociados; México y Algunas Experiencias - del Transporte en el Extranjero; Edit. Canaco de la Cd.- de México; México 1982.
- 10.- Cal y Mayor Rafael Ing.; El Problema del Tránsito en el D.F.; Carreteras y Transportes de México; Edit. La Asociación Mexicana de Caminos; México 1974.
- 11.- Camarena Luhrs Margarita; El Transporte; Instituto de - Investigaciones Sociales UNAM; México 1985.

- 12.- Carbonell León Ana Ma. y Graciano Alvarado Raquel Ma. -- Carmen; Diagnósis del Transporte en la Cd. de México; Tesis profesional; Fac. de Ciencias Políticas y Soc.; México 1985
- 13.- Coordinación General de Transporte; Anuario de Vialidad y Transporte; Edit. D.D.F.; México 1984.
- 14.- De Buen Rich Kardey Oscar; Los Modelos en la Planeación; Tesis profesional de la Fac. de Ingeniería UNAM; México-1978
- 15.- De la Madrid Hurtado Miguel Lic.; El Compromiso, Consulta Popular en el D.F.; Edit. IEPES-CEPES; México 1982.
- 16.- D.D.F.; Covitur 77-82; Edit. D.D.F.; México 1982.
- 17.- D.D.F.; Historia de los Transportes Históricos; Edit.-- D.D.F.; México.
- 18.- Díaz del Castillo Bernal; Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España; Fernández Editores; México -- 1968.
- 19.- Diccionario Enciclopédico Larrousse Ilustrado; Edit. --- Ediciones Intercontinentales; México 1984.
- 20.- Diccionario Pequeño Larrousse; Ediciones Intercontinentales; México 1984.
- 21.- Dirección de Operación Glosario de Términos Operativos - (Vialidad y Transporte); Edit. Sistema de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100; México 1987.
- 22.- Dromundo Baltazar; La Metrópoli Mexicana; Edit. D.D.F. - México 1957.
- 23.- Enciclopedia de México Imagen de la Gran Capital; México 1985.
- 24.- Ferrando Bravo Gerardo Ing.; El Transporte Urbano de Pasajeros en el D.F. y su Area Metropolitana; Talle de -- Economía, Territorio y Soc. UNAM; Fac. de Econom. y ---- Arq.; México 1988.
- 25.- First Choice Canadá; Soluciones al Transporte Urbano; -- Edit. Promex Communications Inc.; Montreal 1982.
- 26.- Flores Zúñiga Luis; Integración o Desorganización Social; La Afluencia de Usuarios en el Metro; Tesis prof., Fac. de Ciencias Políticas y Soc. UNAM; México 1981.

- 27.- Fraga Gabino; Derecho Administrativo; Edit. Porrúa, S.A.-
Décimo Tercera Edición; México 1969.
- 28.- García de León Maynes Carlos Lic.; La Participación del -
Sector Social en la Rama del Transporte; Taller de Econom.
y Arq.; UNAM; México 1988.
- 29.- García Rojas Alarcón Jorge Gabriel; La Demanda de Trans -
porte Urbano en el Area Metropolitana de la Cd. de México:
Análisis Teórico y una aplicación empírica al caso de la -
Delegación Alvaro Obregón; Tesis prof. de Lic. en Econom.
ITAM; México 1986.
- 30.- González Obregón Luis; La Vida en México en 1810; Edit. -
Librería de la Vda. de C. Bouret; París México 1911.
- 31.- Guerrero Reyes Lourdes; El Transporte en las Nuevas Areas
de Crecimiento (ponencia), Sem. Sistema Nal. del Transpor -
te; UNAM; Ing. y Arq.; México 1988.
- 32.- Hernández Camacho Eva; Las Relaciones Industriales en el -
Autotransporte de Pasajeros en el D.F.: Tesis de Lic. Fac.
de Contaduría; UNAM. México 1976.
- 33.- Islas Ramírez Fernando; M. en A, Planeación del Transporte
Metropolitano; Taller de Econom. Territorio y Soc. --
(ponencia) UNAM; Fac. de Econom. y Arq. Semin. Sist. Nal.
de Transporte; México 1988.
- 34.- Lazo Margain Leonardo y Sánchez Angeles Gilberto; Una Fi -
sonomía de la Ing. de Tránsito; Edit. Miguel A. Porrúa, -
S.A.; México 1978.
- 35.- Les Transports In URSS-France 1986; Edit. Editions de --
Ilagence.
- 36.- Llorena Francisco; La Vialidad como Elemento Estructural;
Consulta Pop. en el D.F.: Edit. IEPES-CEPES; México 1982.
- 37.- Marroquín Zaleta Jaime; Estudios del Dcho. del Transporte;
I.P.N.: México 1979.
- 38.- Macazaga Ordoño César; Historia del Ferrocarril Mexi cano;
Edit; Innovación; México 1977.
- 39.- Martínez del Río Deredo Marita; El Transporte en la His--
toria de México; Ediciones de Arte de México; México 1972.
- 40.- Navarro Benitez Bernardo; El Transporte Urbano Nal.; Ta -
ller de Econom. Territorio y Soc. (ponencia) UNAM. Fac.de
Econm. y Arq.; México 1988.

- 41.- Orozco y Berra Manuel; Historia Antigua y de la Conquista de México; México 1816-1881.
- 42.- Ortíz Hernán Sergio; Los FF.CC. de México; Tesis prof.--UNAM; México 1966.
- 43.- Quintanilla Mtz. Juan; Racionalidad Energética en el Sector Transporte en México; Taller de Econom., Territorio y Soc. (ponencia) UNAM; Fac. de Econom. y Arq.; México - 1988.
- 44.- Rangel Martínez Marcelo, Fructuoso López Cárdenas y Gerardo de la Sierra Cuspín; El Transporte en la Cd. de México 500 años de Evolución; Edit. Castellnova; México - 1982.
- 45.- Remak Posenbloom-Peck Period Traffic Congestion State -- of the Arland Recommended Research (Sta. Bárbara, Cal. - & Austin, Texas, T.R.B. 1976.)
- 46.- Romero Héctor Manuel; Historia del Transporte en la Cd. de México (de la trajinera al metro); Edit. D.D.F.; México 1987.
- 47.- Rosado Sánchez Ma. de la Paz; Las Limitaciones al Dcho. de Propiedad en la Legislación Urbana; tesis de Lic. en Derecho, UNAM; México 1978.
- 48.- Salinas de Gortari Carlos; Transporte y Vialidad; Diálogos para el censo; Edit. IEPES-CEPES; México 1988.
- 49.- Salinas Novoa Carlos; La Participación de la Admón. Pública en la Reorganización del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, tesis prof. Fac. de Ciencias Pol. y Soc. UNAM; México 1980.
- 50.- Sedano Francisco; Noticias de México D.D.F.; México 1974.
- 51.- S.I.C.; Dir. Gral. de Estadística; Sexto Censo de Transporte datos de 1970; Edit. Dir. Gral. de Estad.; México-1974.
- 52.- Torre Villar Ernesto de la; El Ferrocarril de Tacubaya; -Revista Mexicana; Edit. El Colegio de México; México 1960
- 53.- Torre Villar Ernesto de la; Guía Bibliográfica para la Historia y Desarrollo de la Arq. y Urbanismo en México; -México.

- 54.- Torres de la Peña Moisés; El Servicio de Autobuses en el D.F.; Librería M. García Purón y Hnos.; México 1943.
- 55.- U.S. Department of Transportation Innovations In Urban-Transportation in Europe and their transferability to -- the United States, Washibgton D.C. 1980.
- 56.- Valero Calvete Javier; Transportes Urbanos; Edit. Dosaat, Madrid 1970.
- 57.- Vedel-Droit Administratif-París 1968.
- 58.- Vinardell Casahuga Antonio; Dicc. de Econom. Recopilado-por Arthur Seldon y F.G. Pennance; Edit. del Valle de -- México; México 1980.
- 59.- Werner Z. Hirsch-Análisis de Econom. Urbana; Edit. Inst. de Estudios de Admón. Local; Madrid 1977.
- 60.- Constitución Polftica de los E.U.M.; Colección Porrúa, - S.A.; Octagésima Sexta Edición; Edit. Porrúa, S.A.: Méxi-co 1989.
- 61.- Decreto que creó Autotransportes Urbanos de Pasajeros -- Ruta 100, D.O.F. 18 de agosto de 1981.
- 62.- Decreto que creó el S.T.C. Metro; D.O.F. 29 abril de 1967.
- 63.- Decreto que reforma el diverso que creó Autobuses Urba-nos Ruta 100, D.O.F. 19 de febrero de 1982.
- 64.- Decreto que reforma y adiciona el diverso que crea el S. T.C.: D.O.F. 21 de abril de 1984.
- 65.- Ley Orgánica del D.D.F.; Colecc. Porrúa; Décima Edición; Edit. Porrúa, S.A.; México 1987.
- 66.- Normas que reglamentan el funcionamiento del tren subte-rráneo (Metro) del S.T.C. en relación con los usuarios; D.O.F. del 16 de agosto de 1969.
- 67.- Reglamento de Tránsito del D.F.; 18o. edición; Edit. Po-r-rúa, S.A. ; México 1987.
- 68.- Reglamento Interior del D.D.F.; 10o. Edición; Edit. Po -rrúa, S.A.; México 1987.
- 69.- Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pa-sajeros en el D.F.; D.O.F. del 14 de abril de 1942.

70.- Resolución mediante la cual se revocan todas las concesiones otorgadas con anterioridad a particulares para la prestación del servicio público de transporte Urbano de Pasajeros en Autobús en el D.F.; D.O.F. del 30 de septiembre de 1981.