

334
29

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



ESTUDIO SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL

FALLA DE ORIGEN

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JESUS HERNANDEZ LEON



MEXICO, D. F.

1990



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.

**ESTUDIO SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS
EN EL DISTRITO FEDERAL.**

	PAGINA
INTRODUCCION	1
CAPITULO 1. ANTECEDENTES.	
1.1 EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA EPOCA PREHISPANICA A FINALES DEL SIGLO XIX.	5
1.2 EL SERVICIO EN VEHICULOS DE COMBUSTION INTERNA	16
CAPITULO 2. EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS, COMO SERVICIO PUBLICO.	
2.1 CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.	22
2.2 LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.	25
2.3 AUTOBUSES	27
2.4 LOS TROLEBUSES Y EL TREN LIGERO	33
2.5 LOS VEHICULOS DE ALQUILER	35
2.6 EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO"	41
CAPITULO 3. MARCO JURIDICO	
3.1 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1917.	45.
3.2 LEYES Y REGLAMENTOS QUE REGULAN LA ACTIVIDAD DEL SER- VICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.	49.

3.3	ORGANISMOS QUE INTERVIENEN EN LA ADMINISTRACION Y VIGILANCIA DEL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL.	
CAPITULO 4.	PROBLEMATICA SOCIAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.	66
	A - CONTAMINACION AMBIENTAL.	66
	B - CONGESTIONAMIENTO.	70
	C - TRASTORNOS SOCIALES.	73
	CONCLUSIONES	84
	ANTEPROYECTO DE LA LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.	
	ANEXO	88
	BIBLIOGRAFIA	125

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

EL DESARROLLO DINAMICO DE LA CIUDAD DE MEXICO, HA ORIGINADO EL -
CRECIMIENTO DEMOGRAFICO DE LA EXPANSION URBANA, TRAYENDO COMO CONSE--
CUENCIA LA AMPLIACION DE LA ESTRUCTURA VIAL, EL AUMENTO DE LA CIRCULA
CION DE PERSONAS, DE VEHICULOS Y LOGICAMENTE EL INCREMENTO DE LOS ---
TRANSPORTES.

LAS MODERNAS CONDICIONES DE VIDA HACEN INDISPENSABLE UN MAYOR USO
DE LOS AUTOMOTORES PARA LA MOVILIZACION DE PERSONAS Y OBJETOS, PERO LA
DENSIDAD DE LA CIRCULACION VEHICULAR HA SATURADO LAS PRINCIPALES VIAS-
PUBLICAS OCACIONANDO LENTITUD DEL TRANSITO EN HORAS CRITICAS, INCREMEN
TO DE RUIDO Y HUMOS CONTAMINANTES; AUMENTO DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE-
Y MAYOR DESGASTE DE VEHICULOS PERDIDA DE HORAS/HOMBRE QUE SE TRADUCEN-
EN PERDIDAS ECONOMICAS Y DE ACTIVIDAD UTIL; INCREMENTO DE ACCIDENTES,-
DARIOS Y CONFLICTOS; INCIDENCIA DE INFRACCIONES A LOS DIVERSOS ORDENA--
MIENTOS QUE REGULAN EL TRANSPORTE.

PARA DISMINUIR ESTOS INCONVENIENTES, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO
FEDERAL, HA REALIZADO IMPORTANTES OBRAS DE VIALIDAD E INTRODUCIDO UN -
SISTEMA COMPUTARIZADO PARA EL CONTROL DE TRANSITO, SIN LLEGAR A SER -
SUFICIENTES, PUES EL CRECIMIENTO URBANO Y DEMOGRAFICO, LA ACTIVIDAD --
LABORAL Y ESCOLAR; LA AFLUENCIA A ESPECTACULOS Y EVENTOS DEPORTIVOS --
HAN HECHO CRECER EL VOLUMEN Y LA DENSIDAD.

POR OTRA PARTE SE HAN REGISTRADO CAMBIOS NOTABLES EN LA SITUACION
JURIDICA, EN LA ESTRUCTURA MATERIAL Y ORGANICA Y EN LAS MODALIDADES DE

LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE, COMO ES EL CASO DE LA RESOLUCION DEL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, EL DIA 30 DE SEPTIEMBRE DE 1981, POR EL CUAL SE REVOCO LAS CONCESIONES OTORGADAS A PARTICULARES, PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL, ASUMIENDO EL PROPIO DEPARTAMENTO EN FORMA DIRECTA DICHA PRESTACION, SITUACION QUE ORIGINO QUE MEDIANTE EL DECRETO PRESIDENCIAL PUBLICO EN EL DIARIO OFICIAL DEL 18 DE AGOSTO DE 1981, SE CREABA EL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO "AUTOTRANSPORTES URBANOS - DE PASAJEROS R-100", CUYO OBJETO ES LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS.

POR OTRA PARTE LA INTERVENCION QUE EFECTUO EL GOBIERNO CAPITALINO, DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, CON MOTIVO DE LA SUSPENSION DEL SERVICIO POR PARTE DE R-100, EN EL MES DE MAYO DE 1989, Y LA POSIBILIDAD QUE SE GENERO DE QUE SE PRESTE ESTE SERVICIO A TRAVES DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS INTEGRADAS CON LOS MISMOS TRABAJADORES DE ESTE ORGANISMO.

EN LA ACTUALIDAD LOS PRINCIPALES SISTEMAS DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, SE ENCUENTRAN A CARGO DE ORGANISMOS PUBLICOS DESCENTRALIZADOS DEPENDIENTES DEL PROPIO DEPARTAMENTO, SUBSISTIENDO LA PRESTACION POR PARTE DE PARTICULARES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE AUTOMOVILES DE ALQUILER.

LAS LEYES Y REGLAMENTOS SOBRE TRANSPORTE QUE HAY EN LA ACTUALIDAD

RESULTAN ANACRONICOS; YA QUE LAS CIRCUNSTANCIA DE LA EPOCA EN LA QUE FUERON EXPEDIDOS ERAN DIFERENTES A LAS ACTUALES, ASIMISMO EXISTEN NUMEROSAS DISPOSICIONES DISPERSAS EN TODOS LOS ORDENAMIENTOS CITADOS, QUE ES INDISPENSABLE CONSERVAR PORQUE NO SOLO SUBSISTEN, SINO, QUE SE HAN ACRECENTADO Y RECRUCEDIDO LAS NECESIDADES QUE LES DIERON ORIGEN.

EL PRESENTE TRABAJO, INTENTA ANALIZAR DE MANERA GENERAL LA PROBLEMATICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, HACIENDO ENFASIS EN EL SERVICIO QUE PRESENTAN LOS VEHICULOS DE ALQUILER A CARGO DE PARTICULARES, LOS CUALES HAN IDO OCUPANDO UN LUGAR RELEVANTE EN EL TRANSPORTE A TAL GRADO, QUE EN LA ACTUALIDAD SE HA VENIDO SUSTITUYENDO EL SERVICIO QUE PRESTAN LAS COMBIS POR MINIBUSES, LO QUE VIENE A REPRESENTAR UNA INTERVENCION DIRECTA DEL SECTOR PRIVADO EN LA PRESTACION DE ESTE SERVICIO.

EL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, ESTA REGULADO POR ORDENAMIENTOS JURIDICOS, QUE EN SU MAYORIA TIENEN UN PROMEDIO DE 20 A 30 AÑOS DE HABERSE EXPEDIDO Y QUE EN LA ACTUALIDAD SE ENCUENTRAN VIGENTES, TAL ES EL CASO DEL REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL -- QUE FUE EXPEDIDO EN EL AÑO DE 1942, EL CUAL PRESENTA UN ATRASO FRENTE AL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, ASI COMO SU DESCONOCIMIENTO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES Y CIUDADANIA Y SU INEFICACIA PARA GENERAR LOS MECANISMOS PRACTICOS QUE HAGAN REALIDAD SU APLICACION.

EL TEMA DE ESTUDIO SE LLEVA A CABO, CON LA FINALIDAD DE SEÑALAR QUE ES NECESARIA UNA REORDENACION Y MODERNIZACION DEL SISTEMA INTEGRAL DEL TRANSPORTE, SEÑALADO COMO MEDIOS DE ACCION LA ACTUALIZACION CONTINUA DE LOS INSTRUMENTOS DE REGULACION Y LA REVISION SISTEMATICA DEL MARCO JURIDICO DEL TRANSPORTE, PARA CONTAR CON UN MARCO JURIDICO ACORDE A LA REALIDAD SOCIAL, QUE REGULE LA PRESTACION DE ESTE SERVICIO Y HAGA POSIBLE LA APLICACION DE SANCIONES QUE CONLLEVEN A PODER ORGANIZAR EL TRANSPORTE URBANO Y GARANTICEN UNA PRESTACION MAS EFICAZ Y EFICIENTE DE ESTE SERVICIO.

CON LAS CONSIDERACIONES EXPUESTAS, SE PRETENDE QUE ESTE TRABAJO CONDUCZA A LA ELEVANCIA DE UN PROYECTO DE LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE PARA EL DISTRITO FEDERAL, QUE SATISFAGA LAS NECESIDADES DE LA COLECTIVIDAD SOCIAL.

CAPITULO I.

I.- ANTECEDENTES

I.1. EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA EPOCA PREHISPANICA HASTA FINALES DEL SIGLO XIX.

LA HISTORIA DE LA CIUDAD DE MEXICO, SE INICIA EN 1325 CON LA FUNDACION DE LA GRAN TENOCHTITLAN, LA UBICACION DEL IMPERIO AZTECA, SE DEBE A UNA TRADICION INDIGENA, EL LAGO, EL PERON , EL NOPAL, EL AGUILA Y LA SERPIENTE, INDICARON A TENOCH, JEFE DE LA ULTIMA DE LAS SIETE TRIBUS NAHUATLACAS, EL SITIO SEÑALADO POR LOS ORACULOS PARA LA FUNDACION DE LA CIUDAD DEDICADA A SU DIOS "MEXI".

"EN LA CIUDAD DE MEXICO EN SUS DOS PARCIALIDADES: TENOCHTITLAN Y - TLATELOLCO, SE ASENTABAN EN UNA ISLA DE CASI 11 KM. CUADRADOS DE EXTENSION CON CERCA DE 90,000 HABITANTES".⁽¹⁾

LA PRESENCIA DE GRUPOS HUMANOS EN LA CUENCA DEL VALLE DE MEXICO - SE DEBIA AL ENVIDIABLE CLIMA Y A LA PROLIFERACION DE LAGOS, RIOS Y MANTIALES, ES DECIR A LA ABUNDANCIA DE AGUA.

EN SUS PRINCIPIOS LA ISLA ESTABA COMUNICADA CON LA TIERRA FIRME - SOLO POR LA VIA ACUATICA, PERO DESPUES DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO - XV, SE EMPEZARON A CONSTRUIR CALZADAS - DIQUE, QUE COMUNICABAN A LA --

(1) DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO, COVITUR 77-82, PAG. 8.

ISLA Y SERVIAN PARA CONTROLAR TANTO EL NIVEL COMO LA SALINIDAD DE LOS LAGOS.

TOMANDO EN CUENTA QUE TENOCHTITLAN NACE EN EL CENTRO DEL LAGO DE-- MEXICO, ENCONTRAMOS QUE EL PRIMER MEDIO DE TRANSPORTE, SE HACIA EN CA-- NOAS QUE CIRCULABAN A TRAVES DE UN SISTEMA DE CAVALES QUE SE PRESUME - HABIAN SIDO CONSTRUIDOS ARTIFICIALMENTE, YA QUE PARALELAS A LAS CALZA-- DAS HABIAN CONSTRUIDO CAVALES PROFUNDOS DE NAVEGACION, LO QUE PERMITIA-- EL TRANSITO DE CANOAS, AUN EN LOS MESES DE SEQUIA.

EL TRANSPORTE ACUATICO EN TENOCHTITLAN, FUE DE GRAN IMPORTANCIA, - ESPECIALMENTE PARA ABASTECER LAS NECESIDADES DE LA POBLACION POR MEDIO-- DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE, SE COMUNICABA LA CIUDAD CON LOS PUEBLOS DE XOCHIMILCO, TLAHUAC, MIXQUIC E IZTAPALAPA, CUYOS CAVALES DE COMUNICA--- CION PERDURARON HASTA CASI MEDIADOS DEL SIGLO XX.

"EL TRANSPORTE POR CALLES DE AGUA, SIGUIO PRACTICANDOSE DURANTE -- MAS DE TRES CENTURIAS; CITA EL HISTORIADOR NORTEAMERICANO CHARLES GIB-- SON, QUE EN LOS AÑOS DE LA CONQUISTA EL NUMERO DE CANOAS EMPLEADAS FLUC-- TUABAN ENTRE 100 Y 200 MIL; ESTIMACIONES EN EL SIGLO XVI, MAS DE MIL -- CANOAS AL DIA ENTRABAN EN LA CIUDAD; ESTIMACIONES DEL SIGLO XVII, EXPRE-- SAN QUE INGRESABAN A LA METROPOLI DE 70 A 150 CANOAS DIARIAS Y UN REGIS-- TRO DE 1777 DA 26 MIL 246 CARGAS TRANSPORTADAS EN CANOA, COMO UNA CIFRA ANUAL DE LO QUE LLEGO A LA URBE EN ESE AÑO". (2)

(2) SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS EN EL DISTRITO FEDERAL, HISTO-- RIA DE LOS TRANSPORTES ELECTRICOS EN EL DISTRITO FEDERAL. MEXICO - 1976. PAG. 13.

COMO SE PUEDE APRECIAR ESTE TRANSPORTE, TUVO UN ENORME DESARROLLO EN LA NACIENTE CIUDAD, YA QUE FUE DE GRAN APOYO PARA SU INTERCAMBIO CULTURAL Y COMERCIAL.

"LOS CRONISTAS DE LA CONQUISTA, HACEN MENCION AL HECHO DE QUE EN LA CIUDAD DE MEXICO HABIA NUMEROSAS CALLES DE AGUA; DE TIERRA Y AGUA - Y SOLO DE TIERRA; LO CUAL NOS MUESTRA QUE ERA UNA CIUDAD MUY BIEN ORGANIZADA Y COMUNICADA.

ES NECESARIO MENCINAR QUE PARA EL TIEMPO DE LA LLEGADA DE LOS -- CONQUISTADORES, EN LA CIUDAD DE MEXICO CASI NO SE PRODUCIAN VIVERES Y SE TENTAN QUE TRAER DE ZONAS EN ALGUNOS CASOS MUY LEJANAS". (3)

EL MERCADO DE TLAHELCO ERA EL CENTRO COMERCIAL DEL IMPERIO Y EL PUNTO DE DISTRIBUCION DE VIVERES Y MERCADERIAS Y COMO TAL, DEBIA DE -- CONTAR CON VIAS DE COMUNICACION Y AREAS DE ALMACENAMIENTO ADECUADAS A -- SU FUNCION. PARA ELLO LOS INDIGENAS CREARON UNA SERIE DE CALZADAS DE -- COMUNICACION CON LA TIERRA FIRME Y REGIONES LEJANAS, ESTAS GRANDES CALZADAS TENIAN CORTES DE TRECHO EN TRECHO, PARA PERMITIR LA CIRCULACION EN CANOAS, POR LO QUE PARA EL PASO DE PEATONES UTILIZABAN PUESTES DE -- MADERA.

LAS VIAS DE COMUNICACION MAS IMPORTANTES EN ESA EPOCA ERAN CUATRO CALZADAS QUE PARTIAN DEL CENTRO DE LA CIUDAD, HACIA TODOS LOS PUNTOS -- CARDINALES, AL SUR IZTAPALAPA, AL NORTE TLAHELCO TEPEYAC; AL PONIENTE

(3) IBID. P. 8.

TACUBA Y AL ORIENTE, TEXCOCO. EXISTIAN COMUNICACIONES ENTRE TLATELOCO Y AZCAPOTZALCO, TENOCHTITLAN Y CHAPULTEPEC Y ENTRE TACUBA Y AZCAPOTZALCO.

"POR OTRA PARTE COMO NO SE CONTABA CON ANIMALES DE TIRO, NI SE UTILIZABA LA RUEDA, EL TRANSPORTE TERRESTRE SE HACIA COMUNMENTE A PIE, Y SOLO LAS CLASES SUPERIORES DE NOBLES, SACERDOTES Y ALGUNOS COMERCIANTES ERAN TRANSPORTADOS POR TAMEMES, QUE ERAN PERSONAS QUE LOS CARGABAN A SUS ESPALDAS". (4)

CON LA LLEGADA DE LOS ESPAÑOLES, EN EL SIGLO XVI, SE INTRODUJO EL CABALLO, EL BÚRRO Y LA MULA, LO QUE PERMITIO QUE FUERAN UTILIZADOS COMO ANIMALES DE TIRO ADAPTADOS A VEHICULOS DE DIFERENTES TAMAÑOS Y CARACTERISTICAS.

DURANTE LA COLONIA, EL SISTEMA DE TRANSPORTE EVOLUCIONO DE LOS CABALLOS, MULAS Y BURROS DE SILLA Y DE CARGA, A UN SISTEMA DE ARRIERIA CON CIENTOS DE ANIMALES Y CON LA INTRODUCCION DE LAS CARRETAS, CARRETONES, CARRETELAS, CARROS, CARROZAS, ASI COMO DILIGENCIAS Y PALANQUINES. CADA UNA DE ESTAS INNOVACIONES TRAIA CONSIGO, MODIFICACIONES A LA RED VIAL O SUS INSTALACIONES ANEXAS, YA QUE FUE NECESARIO ESTABLECER LUGARES PARA ALOJAR A LAS CARAVANAS DE LOS ARRIEROS, PARA GUARDAR A LOS LUGOSOS CARRUAJES DE LA NOBLEZA NOVOHISPANA Y LOS TRONCOS DE CABALLOS QUE LAS MOVIAN.

(4) INSTITUTO DE GEOGRAFIA. "ALGUNOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO". MEXICO 1983, PAG. 11.

ESTE TIPO DE TRANSPORTE, TRAJO CONSIGO UN GRAN AUJE DEL MISMO YA QUE EN EL AÑO DE 1625 EXISTIAN MAS DE 15,000 VEHICULOS TIRADOS POR CABALLOS.

A FINALES DEL SIGLO XVIII SE INCREMENTO EL USO DE LAS DILIGENCIAS PARA EL TRANSPORTE FORANEO DE PASAJEROS Y DE CARGA, POR LO QUE AUMENTO EL MOVIMIENTO VEHICULAR EN LA CIUDAD.

"EL CRECIMIENTO DE LA POBLACION SE FUE INCREMENTANDO Y OBLIGO A CAMBIAR LA FISONOMIA DE LA CIUDAD DE MEXICO, YA QUE LAS PRIMERAS CALLES EMPEDRADAS APARECIERON EN EL AÑO DE 1769 Y PARA EL AÑO DE 1792 LA POBLACION LLEGO A 130,000 HABITANTES". (5)

A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII SE ESTABLECIO EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO CON LOS CARRUAJES LARGOS CON ASIENTOS LATERALES Y ACCESO POSTERIOR TIRADO POR CABALLOS CUYA RUTA INICIAL FUE DE SAN ANGEL A TACUBAYA.

"ASIMISMO LA CIUDAD DEL ULTIMO CUARTO DE SIGLO TENIA APROXIMADAMENTE DOS MIL COCHES; EN VIRTUD DE SU YA ELEVADO, NUMERO, FUE NECESARIO REGLAMENTAR LA CIRCULACION; PARA TAL EFECTO EL 31 DE OCTUBRE DE 1777 LA REAL SALA, PROCLAMO UN BANDO, PROHIBIENDO LAS CARRERAS ENTRE COCHEROS.

(5) DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, DELEGACION VENUSTIANO CARRANZA LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE MEXICO". MEXICO, D.F. 1981 PAG. 11.

CASTIGANDO A LOS INFRACTORES CON LA PENA DE DOS CIENTOS AZOTES". (6)

EN ESTA EPOCA SE PRESENTA EL PRIMER INTENTO DE MODERNIZAR URBANISTICAMENTE A LA CIUDAD DE MEXICO, YA QUE EL ARQUITECTO IGNACIO DE CASTERA SE ENCARGO DE EMPEDRAR EL MAYOR NUMERO DE CALLES EN LOS BARRIOS --- APARTADOS, LAS CUALES CONSTRUIDAS EN DESORDEN HACIAN IMPOSIBLE EL TRAYECTO EN LA CIUDAD.

"EN 1793, APARECE EL PRIMER SITIO DE COCHES DE SERVICIO PUBLICO, SIENDO EL CORONEL DON ANTONIO MANUEL VALDEZ MURGUITA Y SALDARRIA, QUIEN PUSO EN MARCHA ESTE PROYECTO, UBICO CARRUAJES EN LUGARES SUMAMENTE CONCURRIDOS, COMO: LA PLAZA MAYOR, LA PLAZOLETA DE SANTO DOMINGO". (7)

EL PRECIO DEL PASAJE FLUCTUABA DE ACUERDO A LA DISTANCIA RECORRIDA, PERO SE TUVO COMO BASE LA CANTIDAD DE DOS REALES Y OPERABAN VEHICULOS TIRADOS POR DOS Y CUATRO CABALLOS, SEGUN ERA EL NUMERO DE ANIMALES, ERA LA CALIDAD DEL SERVICIO, A ESTOS COCHES SE LES DENOMINO DE --- PROVIDENCIA.

"EL SERVICIO MASIVO DE COCHES TIRADOS POR TRACCION ANIMAL, SE INAUGURO EN 1863, DENOMINANDOS CON EL NOMBRE DEL OMNIBUS". (8)

(6) REVISTA DIVULGACION.- ORGANO DE DIVULGACION IDEOLOGICA DEL PRI, -- D.F.- No. 22, MAYO 1986, PAG. 18.

(7) IDEM, DIVULGACION, PAG. 12

(8) IDEM, OB. CIT., PAG. 19.

OTRO TIPO DE TRANSPORTE QUE SE EMPEZABA A DESARROLLAR FUERON LOS -
 TRANVIAS Y LOS FERROCARRILES, YA QUE EN LOS ESFUERZOS PRELIMINARES POR-
 LA COMUNICACION Y EL TRANSPORTE, TUVIERON UNA FUNCION SIMILAR, EN RAZON
 A QUE LOS PRIMEROS FERROCARRILES QUE SE SITUARON DENTRO DEL VALLE DE ME-
 XICO, PERMITIERON LA INICIACION DE UN TRANSPORTE URBANO Y SUBURBANO, YA
 QUE ENTRELAZARON A LA CAPITAL CON VILLAS Y PUEBLOS VECINOS, ASI COMO --
 DISTINTOS BARRIOS ENTRE SI.

"EN 1865 , EL GOBIERNO IMPERIAL, OTORGO A DON LUIS BIREL , LAS SE-
 GURIDADES PARA CONSTRUIR UN FERROCARRIL A CUAUTITLAN, QUE COMUNICARIA -
 ADEMAS A LAS POBLACIONES DE POPOTLA, TACUBA, TLANEPANTLA Y PUNTOS INTER-
 MEDIOS, PASANDO POR LA RIBERA DE SAN COSME. EN EL MISMO AÑO DON CAR--
 LOS T. ARNOUX SOLICITO UNA CONCESION PARA FERROCARRILES, PARA HACER --
 SERVICIO URBANO, MISMA QUE LE FUE OTORGADA, PERO SE LE COMUNICO QUE ES-
 TE DEBERIA SER OPERADO POR TRACCION DE SANGRE Y NO POR VAPOR, COMO LO -
 HABIA SOLICITADO EL SR. ARNOUX, LO ANTERIOR RESPONDE A QUE EL GOBIERNO-
 LE MANIFESTO, QUE NO SE DEBERIA DE MORTIFICAR CON EL RUIDO A LA POBLA-
 CION". (9)

"EN LA EPOCA DEL PRESIDENTE JUAREZ, SE OTORGO EN 1870 UNA AUTORI-
 ZACION A EMPRESARIOS PARA QUE CONSTRUYERAN UNA VIA FERREA QUE FUERA A -
 LO LARGO DE LA AVENIDA DE LOS HOMBRES ILUSTRES (HOY AV. HIDALGO) Y OTRA

(9) IDEM, OB. CIT., PAG. 19.

SE ENCAMINARA CON DIRECCION A POPOTLA". (10)

TRECE AÑOS DESPUES DE EMPEZAR A FUNCIONAR LOS FERROCARRILES MOVIDOS POR TRACCION ANIMAL, FUE NECESARIO REGLAMENTAR SU USO, PARA LO CUAL SE APLICARON DISPOSICIONES COMO LAS SIGUIENTES: NO PAGARAN PASAJE LOS NIÑOS MENORES DE DOS AÑOS DE EDAD; EL PERSONAL DEBERA SER SIEMPRE CORTES Y RESPETUOSO CON EL PUBLICO; DEBERAN LLEVAR UN SILBATO PARA ANUNCIAR SU PRESENCIA Y DE ESTA MANERA PREVENIR ACCIDENTES; NO CORRER SIN NECESIDAD Y GUARDAR UNA DISTANCIA DE UN TREN A OTRO, POR LO MENOS DE 30 METROS, - ETC.

LOS FERROCARRILES URBANOS GOZARON DE GRAN ACEPTACION DE PARTE DE LOS CIUDADANOS, YA QUE SEGUN DATOS EN EL AÑO DE 1877 LO ABORDARON 2'885,551 PASAJEROS, LO QUE MOTIVO EL ENTUSIASMO SIN MEDIDA DE GRANDES-INVERSIONISTAS EN ESTA MATERIA.

CABE HACER MENCION, DE QUE EN MATERIA DE NAVEGACION LACUSTRE, ESTA NO FUE TOTALMENTE ABANDONADA, YA QUE SEGUN DATOS OBTENIDOS EN EL AÑO DE 1878, SE PUSO EN ACCION EL CANAL DE MEXICO, PERON. CON UN SERVICIO PERMANENTE DE PASAJEROS, ESTE LUGAR TENIA EN ESE ENTONCES LA ATRACCION DE LOS BAÑOS DE AGUA TERMALES PARA EL PUBLICO, QUE A EL ASISTIA. EN ESA MISMA EPOCA EL CANAL DE CHALCO SAN ISIDRO, FUE INAGURADO EFECTUANDOSE UN SERVICIO DE PASAJE Y CARGA CON DESTINO A LA CAPITAL.

LOS TRANSPORTES ACUATICOS FUERON MUY IMPORTANTES TAMBIEN, EN EL SIGLO XIX Y PRINCIPIOS DEL SIGLO XX, YA QUE APARTE DE LOS CANALES MENCION-

NADOS, EL CANAL DE LA VIGA, FUE DE VITAL IMPORTANCIA PARA EL ABASTO DE VÍVERES DE LA CIUDAD, EXISTEN TAMBIEN ANTECEDENTES DE UNA LINEA DE VAPORES QUE HACIA ESTE SERVICIO EN LOS CANALES ESTABLECIDOS.

TOMANDO EN CUENTA QUE ESTE SERVICIO ERA CONSTANTE Y NECESARIO, EN 1880 EL GENERAL DON CARLOS PACHECO, GOBERNADOR DEL DISTRITO FEDERAL -- INAUGURO EL MERCADO DE LA MERCED, QUE SUSTITUIA CON VENTAJA AL ANTIGUO-VOLADOR, Y PARA EL CASO SE HICIERON NOTABLES CAMBIOS Y MEJORAS A LOS MUELLES DE ROLDAN, EN EL CANAL LAS CANOAS CON SUS CARGAS ARRIBABAN, -- ADEMAS DE LOS PASAJEROS QUE LAS CONDUCIAN.

FINALMENTE EN LA ULTIMA ETAPA DEL SIGLO XIX, LA TRANSPORTACION A-BASE DE ANIMALES DE TIRO ENTRO EN SU DECADENCIA, YA QUE COMO UNA MEDIDA COMPLEMENTARIA DEL GOBIERNO, CON EL OBJETO DE DAR MAYOR APOYO A LOS INVERSIONISTAS EN MATERIA DE TRANSPORTACION "EL 15 DE DICIEMBRE DE 1877 EL CONGRESO DE LA UNION AUTORIZO AL EJECUTIVO PARA QUE PUDIERA -- CONCEDER PERMISO DE ESTABLECER VIAS FERREAS EN EL DISTRITO FEDERAL A TODO EL QUE LO SOLICITARE".

ASIMISMO EN EL AÑO DE 1896, LA COMPANIA LIMITADA DE LOS FERROCARRILES DEL DISTRITO, PIDIO PERMISO AL AYUNTAMIENTO PARA CAMBIAR EN SUS LINEAS LA TRACCION ANIMAL POR LA ELECTRICA, ESTE SISTEMA SE CONOCIA -- CON EL NOMBRE DE "TROLLEY SISTEN", (11) Y EL AYUNTAMIENTO CONSIDERANDO QUE EL SERVICIO DE TRANSPORTE SERIA MAS RAPIDO Y MAS COMODO PARA EL PUBLICO USUARIO, AUTORIZO LA SUSTITUCION DE LA ENERGIA ELECTRICA; MEDIDA CON LA CUAL SE DESPLAZO POR COMPLETO A LOS ANIMALES DE TIRO.

(11) HISTORIA DE LOS TRANSPORTES.- OB. CIT., PAG. 30.

"CON EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELECTRICOS, -- SIGNIFICO UN IMPORTANTE PASO EN EL TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS Y EL DIA 15 DE ENERO DE 1900, EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA MEXICANA GENERAL PORFIRIO DIAZ, INAGURO ESTE SERVICIO, ASI VEMOS QUE EL SIGLO XX-TRAIA EL PROGRESO EN EL RENGLON DEL TRANSPORTE DE LA ELECTRICIDAD. (12)

LA PRIMERA RUTA DE TRANVIAS FUE LA MEXICO - TACUBAYA, QUE FUE EL-PRINCIPIO DE UNA RED QUE HABRIA DE COMUNICAR A TODOS LOS PUNTOS DE LA-CIUDAD, POSTERIORMENTE SURGIO LA RUTA MEXICO - LA VILLA DE GUADALUPE,- Y DESDE ENTONCES SE REGLAMENTO LA OPERACION DE LOS MISMOS, COMO EJEMPLO PODEMOS CITAR; LA COSTUMBRE DE HACER PARADAS EN LAS ESQUINAS.

"TAMBIEN EN ESTE AÑO SE ESTABLECIERON LOS LIMITES DEL DISTRITO -- FEDERAL, QUE PERDURAN HASTA LA FECHA", CON UNA SUPERFICIE TOTAL DE --- 1483 KM², DE LOS CUALES 23 KILOMETROS OCUPABA EN ESE ENTONCES EL AREA-URBANA DE LA CIUDAD DE MEXICO, ALOJANDO 540 MIL HABITANTES". (13)

LA COMPANIA DE FERROCARRILES DEL DISTRITO FEDERAL, EMPEZO A ---AMPLIAR SU COBERTURA ESTABLECIENDO VARIAS RUTAS, ASI COMO TALLERES DE-REPARACIONES COMO ES EL CASO DEL QUE SE ESTABLECIO EN INDIANILLA.

EN 1901, SE EMPLEO POR PRIMERA VEZ EL ASFALTO DE LA PAVIMENTACION DE LAS CALLES, Y LA ERA AUTOMOTRIZ EMPEZO A TOMAR AUGE , LA CIUDAD DE -MEXICO PRESENTABA UN CRECIMIENTO DEMOGRAFICO QUE IBA EN CONSTANTE AUMEN

(12) LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE MEXICO. OB. CIT., PAG. 30.

(13) HISTORIA DE LOS TRANSPORTES ELECTRICOS EN MEXICO. OB. CIT., PAG.37

TO, LO QUE OBLIGO AL AYUNTAMIENTO DE LA CIUDAD A REGULARIZAR LAS NUMEROSAS COLONIAS QUE EMPEZABAN A SURGIR, COMO SON: LAS COLONIAS MORELOS, -- SANTA MARIA LA RIBERA, ALGARIN, ALAMOS, ETC., ASI COMO DOTARLAS DE LOS SERVICIOS PUBLICOS NECESARIOS.

EN ESE MISMO AÑO, CIRCULABAN 2751 CARROS DE DOS Y CUATRO RUEDAS, - ASI COMO LOS TRENES Y LOS RECIENTE ESTRENADOS TRANVIAS ELECTRICOS.

EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, ERA UNO DE LOS SERVICIOS QUE SE DEMANDABA CON MAYOR NECESIDAD, YA QUE UNICAMENTE SE CONTABA CON 523 VEHICULOS DE ALQUILER QUE OPERABAN CON DIFERENTES TARIFAS, - SEGUN COLOR DE LA BANDERA QUE PORTABAN.

LO ANTERIOR MOTIVO QUE INGRESARAN A LA CIRCULACION 701 VEHICULOS - MAS, CON LO QUE PARA EL AÑO DE 1902, SE CONTABA YA CON 2847 VEHICULOS - QUE CIRCULABAN EN LA CIUDAD, ESTE INCREMENTO MOTIVO QUE LAS AUTORIDADES MUNICIPALES ELABORARON UN PROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA CIRCULACION -- CIAL, EN 1903.

LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE ESTUVO EN GRAN AUJE, SURGIENDO NUEVAS-RUTAS DE TRANVIAS, LAS CUALES IBAN SUPRIMIENDO CADA VEZ MAS EL USO DEL-TRANSPORTE A BASE DE ANIMALES, HABIA RUTAS DE JAMAICA A IZTACALCO; DE - LA AV. VERACRUZ A MIXCOAC Y EL CIRCUITO BALBUENA, ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, TUVO UNA ACTIVIDAD CONSTANTE QUE SE VIO FRENADA EN EL AÑO DE 1910.- YA QUE CON EL MOVIMIENTO DE LA REVOLUCION MEXICANA SE DETUVO SU DESARROLLO

Y POR EL CONTRARIO, VARIOS DE ELLOS FUERON DESTRUIDOS.

AÑOS MAS TARDE, EN 1914 ESTE TRANSPORTE AFRONTO GRANDES PROBLEMAS. LA COMPANIA REBAJO EL SUELDO A LOS TRABAJADORES, LO QUE MOTIVO QUE LOS TRABAJADORES SE UNIERAN Y OPERARAN UN SINDICATO QUE DEMANDO EL OTORGAMIENTO DE PRESTACIONES A LA COMPANIA, PROPOSICIONES QUE NO FUERON ACEPTADAS Y DIO COMO RESULTADO QUE EL DIA 8 DE OCTUBRE DE 1914, ESTALLARA LA HUELGA, INTERVIENIENDO EL PRESIDENTE CARRANZA, EL CUAL MANDO A INCAUTAR LOS BIENES DE LA COMPANIA, ASI COMO SUS INSTALACIONES, INTERVIENIENDO PERSONAL AJENO QUE PRESTO ESTE SERVICIO, YA QUE CON EL PARO DE ACTIVIDADES SE EMPEZABA A CAUSAR GRAVES PROBLEMAS A LA ECONOMIA DEL DISTRITO FEDERAL, ESTE MOVIMIENTO DE HUELGA TERMINO A MEDIADOS DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1914, CUANDO EL GOBERNADOR DEL DISTRITO FEDERAL, HERIBERTO JARA, COMUNICO A LA DIRECTIVA DE LOS HUELGUISTAS, QUE HABIA OBTENIDO DE LA EMPRESA UN AUMENTO DEL 25% SOBRE LOS SUELDOS QUE DISFRUTABAN.

SIN EMBARGO, LA CRISIS DE LA COMPANIA SE VIO AGRAVADA, CON EL AUMENTO DE LA POBLACION QUE ERA CONSTANTE Y QUE DEMANDABA POR LO CONSIGUIENTE, LA NECESIDAD DE MAS MEDIOS DE TRANSPORTACION.

1.2. EL SERVICIO DE VEHICULOS DE COMBUSTION INTERNA.

EN LOS AÑOS DE 1916 Y 1918, SE INICIA ENTONCES EN LA CIUDAD DE MEXICO, LA GENERACION DE UNA NUEVA ACTIVIDAD, LA INDUSTRIA DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS, ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE ORIGINALMENTE SE COMEN

ZO A PRESTAR EN UNA FORMA RUDIMENTARIA, YA QUE ERAN AUTOMOVILES ADAPTADOS, LOS CUALES SE CONOCIAN CON EL NOMBRE DE CAMIONSITOS, CONSTABAN DE UN CHASIS DE AUTOMOVIL, UN ALARGAMIENTO DE LA CARROCERIA, BANCAS ALARGADAS Y AGARRADERAS, ESTOS VEHICULOS COMENZARON A CIRCULAR POR LAS RUTAS QUE TENIAN LOS TRANVIAS E IMPROVISARON OTRAS EN FORMA ANARQUICA, - LO QUE ORIGINO QUE POSTERIORMENTE, DADO LA GRAN ACEPTACION POR PARTE - DEL PUBLICO, TUVIERON SERIOS ENFRENTAMIENTOS CON LA COMPANIA DE TRANVIAS POR LA INVASION DE SUS VIAS, YA QUE ESTOS ARROLLABAN A LOS CAMIONSITOS QUE CIRCULABAN SOBRE LAS VIAS, GENERANDO VARIOS ACCIDENTES Y EL - DESCONTENTO DE LA POBLACION POR EL ATAQUE DE QUE ERAN OBJETO.

EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, SE INCREMENTO DE UNA MANERA EXCESIVA, PROVOCO UN AUMENTO EXAGERADO DE VEHICULOS QUE CIRCULABAN - POR LA CIUDAD A TAL PUNTO QUE HABIA UN NUMERO MAYOR DE AUTOBUSES, EN RELACION CON EL PUBLICO USUARIO, ESTA PROLIFERACION SE DEBIO A LA FACIL - OBTENCION PARA PRESTAR ESTE SERVICIO, YA QUE NO SE PEDIA MAS REQUISITO, QUE EL DESEO DE DEDICARSE A ESTE SERVICIO.

POR ESTE MOTIVO UN GRUPO DE CAMIONEROS, ORGANIZO UN ACTO DE PROTESTA EN EL AÑO DE 1922, CON EL FIN DE PRESSIONAR A LAS AUTORIDADES Y RES- TRINGIR EL NUMERO DE PERMISOS.

ASIMISMO "EN EL AÑO DE 1923, NACIO EL LLAMADO DEPARTAMENTO DE TRAFICO", (14) EL CUAL TENIA COMO FUNCION BASICA REGULAR EL TRANSITO QUE - YA PARA ENTONCES ERA DEMASIADO, HABIA EN ESE ENTONCES 18,620 VEHICULOS- DE LOS CUALES 1,722 ERAN CAMIONES DE PASAJEROS.

(14) LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE MEXICO. CB. CIT., PAG. 31.

EL DEPARTAMENTO DE TRAFICO, VINO A QUITARLE LA FACULTAD DEL CONTROL DE TRANSITO, A LOS AYUNTAMIENTOS, YA QUE ESTOS NO LES DIERON LA IMPORTANCIA DEBIDA A ESTE SERVICIO.

EN ESE AÑO, SE ESTABLECIO LA PRIMERA GRAN RED URBANA DE TRANSPORTES, DENOMINADA COMPANIA MEXICANA DE OMNIBUS, S.A., SE OTORGARON PERMISOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE SITIOS, ORDENANDOSE A LOS RULETEROS NO PROVOCAR EMBOTELLAMIENTOS AL DETENERSE A LEVANTAR PASAJE EN LUGARES DE MUCHO MOVIMIENTO.

TAMBIEN EN ESTE AÑO, EXISTE EL ANTECEDENTE DE LA COLOCACION DE SEMAFOROS EN CRUCEROS CONFLICTIVOS, CON LA FINALIDAD DE PROTEGER LA VIDA DEL PEATON, COMO PODEMOS APRECIAR FUE NECESARIO INSTRUMENTAR MEDIDAS TENDIENTES, A FIN DE HACER MAS EFICIENTE LA CIRCULACION DE VEHICULOS.

POSTERIORMENTE, EN EL AÑO DE 1929, FUE CUANDO CONCLUYERON SUS FUNCIONES, LOS GOBIERNOS DEL DISTRITO FEDERAL, DESAPARECIENDO LOS AYUNTAMIENTOS Y NACE EL DEPARTAMENTO CENTRAL, COMO ENTIDAD SIENDO EL PRIMER JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EL DR. JOSE MANUEL PUIG, QUE TENDRIA COMO MISION PRIMORDIAL, VIGILAR EL DESARROLLO Y PRESTAR TODOS LOS SERVICIOS PUBLICOS, DESTACANDO ENTRE ESTOS EL CONTROL DE TRANSITO QUE AUMENTABA DIA CON DIA, PARA LO CUAL FUE NECESARIO CAPACITAR PERSONAL PARA EL DESEMPEÑO DE ESTAS FUNCIONES.

CON ESTAS INNOVACIONES, EL DEPARTAMENTO DE TRAFICO SE VIO PRECISA-

DO A CAMBIAR SU NOMBRE POR EL DEPARTAMENTO DE TRANSITO, PRESTANDO SUS -
SERVICIOS A 1527 ELEMENTOS.

EN ESE MISMO AÑO, CIRCULABAN EN EL DISTRITO FEDERAL 8318 AUTOS PAR -
TICULARES, 7704 DE ALQUILER, 366 CAMIONES OFICIALES, 1714 CAMIONES DE -
PASAJEROS QUE CUBRIAN 55 RUTAS; 4896 CAMIONES DE CARGA, 230 MOTOCICLE---
TAS Y 7668 BICICLETAS.

EN 1930, LA CIUDAD DE MEXICO TENIA 1'229,576 HABITANTES, CANTIDAD -
QUE IBA EN CONSTANTE AUMENTO.

DURANTE LOS SIGUIENTES AÑOS, EL DISTRITO FEDERAL SUFRIO CAMBIOS EN
SU INFRAESTRUCTURA, YA QUE SUS GOBERNANTES SE PREOCUPARON POR AMPLIAR -
VARIAS CALLES, PARA DAR UNA SALIDA MAS INCESANTE AL TRAFICO, DENTRO DE -
LAS CALLES PODEMOS CITAR A: SAN JUAN DE LETRAN, AV. JUAREZ, AV. 20 DE -
NOVIEMBRE, ENTRE OTRAS.

"DURANTE EL AÑO DE 1946, EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, CREO EL
ORGANISMO DESCENTRALIZADO TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL, -
PARA EL MANEJO DE LOS TRANVIAS Y TROLEBUSES URBANOS", (15) QUE VENTIAN -
A CUBRIR LA DEMANDA DEL TRANSPORTE URBANO, TAMBIEN EN ESTE AÑO DIO PRIN -
CIPIO LA PRIMERA CONSTRUCCION DE LA VIA ACCESO CONTROLADA, SIENDO - -
ESTA EL VIADUCTO MIGUEL ALEMAN; LA CIUDAD DE MEXICO, CONTABA POR AQUEL -
ENTONCES CON 3'050,442 HABITANTES Y POR SUS CALLES CIRCULABAN 100,938 -
AUTOMOVILES.

(15) LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE MEXICO OB. CIT., PAG. 38.

LA MANCHA URBANA SIGUIA CRECIENDO, ANTIGUOS EJIDOS QUEDARON DEVORADOS POR LA CONSTRUCCION DE NUEVOS FRACCIONAMIENTOS COMO ES EL CASO DE LOS LLAMADOS VERTIZ-NARVARTE, HOGAR Y SEGURIDAD, INSURGENTES EXTREMADURA, SIFON Y ALGUNOS MAS.

CON LA LLEGADA DEL C. LIC. ERNESTO P. URUCHURTU, COMO REGENTE DE LA CIUDAD DE MEXICO, EL CUAL MANTUVO SU PERMANENCIA EN 1952, A 1966, -- PERMITIENDO GRANDES LOGROS EN LA ESTRUCTURA VIAL, YA QUE SE ABRIERON -- 97 GRANDES NUEVAS AVENIDAS, SE CONSTRUYO EL ANILLO PERIFERICO, SE --- AMPLIARON NUEVAS AVENIDAS, SE MODERNIZO EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS PARA LO CUAL, SE ADQUIRIO EQUIPO PARA TRANVIAS, TROLEBUSES, SE -- CONTABA CON 6810 CAMIONES VITRINAS, LOS TAXIS ASCENDIAN A 18600.

"SE CREO EN EL AÑO DE 1956, LA UNION DE PERMISIONARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO DEL DISTRITO FEDERAL POR DECRETO PRESIDENCIAL, ESTA INSTITUCION ERA PUBLICA CON CAPITAL PRIVADO Y PATRIMONIO PROPIO, ENTRE SU OBJETO PRINCIPAL ESTABA, EL DE AGRUPAR A TODOS LOS DUEÑOS DE AUTOBUSES -- DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, ESTA UNION ESTABA BAJO EL CONTROL DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, Y SU PATRIMONIO ESTABA INTEGRADO CON LAS APORTACIONES DE UN PESO DIARIO POR CADA PERMISO EX PEDIDO, YA SEA QUE ESTUVIERA EN EXPLORACION O NO". (16)

LA UNION, SE CONSTITUYO EN LA UNICA REPRESENTANTE DE LOS PERMISIONARIOS ANTE EL GOBIERNO CAPITALINO Y CUALQUIER TIPO DE GESTION SE DEBERIA HACER A TRAVES DE LA MENCIONADA INSTITUCION.

(16) EL TRANSPORTE URBANO Y LAS POLITICAS DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE -- MEXICO. PATRICIA RODRIGUEZ LOPEZ. TESIS. UNAM. 1985 PAG. 79.

ASI VEMOS QUE EN UN PRINCIPIO LAS RUTAS DE LOS CONCESIONARIOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO, SE HABIAN CONVERTIDO EN EL SOPORTE BASICO DEL TRANSPORTE, YA QUE ATENDIAN A LA MAYORIA DE LOS VIAJES QUE SE GENERABAN.

CON LA LLEGADA DEL GENERAL ALFONSO CORONA DEL ROSAL, A LA JEFATURA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, SE DIO POR INICIADAS LAS OBRAS DE UN TREN SUBTERRANEO Y POSTERIORMENTE SE LE CONOCERIA CON EL NOMBRE DE SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO", Y FUE EL 4 DE SEPTIEMBRE DE 1967, CUANDO SE INAGURO ESTE SERVICIO, CON SUS TRES LINEAS QUE CUBRIAN UN TOTAL DE 41.2 KM. DE RECORRIDO, LOS QUE POSTERIORMENTE FUERON AUMENTANDO CON EL PASO DEL TIEMPO, DE ACUERDO A LAS NECESIDADES DEL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

AUNADO A ESTE SERVICIO DEL METRO, SURGIO OTRO TIPO DE SERVICIO DE TRANSPORTACION, TAL ES EL CASO DE LOS VEHICULOS DE ALQUILER DENOMINADOS PESEROS QUE SERAN ESTUDIADOS EN EL CAPITULO 2º DE ESTE TRABAJO.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS COMO SERVICIO PUBLICO.

1º.- CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.

JAIME ZAleta, MANIFIESTA QUE LA NOCION DEL SERVICIO PUBLICO, DEBE SER COMPRENSIVA TANTO DEL SERVICIO PUBLICO PROPIO, COMO DEL IMPROPIO, DEFINE AL PRIMERO, COMO "TODA ACCION O PRESTACION REALIZADA POR LA ADMINISTRACION PUBLICA ACTIVA, DIRECTA O INDIRECTAMENTE, PARA LA SATISFACCION CONCRETA DE NECESIDADES COLECTIVAS Y ASEGURADA ESA ACCION O PRESTACION POR EL PODER DE POLICIA; Y AL SEGUNDO LO DEFINE COMO AQUEL QUE TIENE DE COMUN CON EL PROPIO EL SATISFACER EN FORMA MAS O MENOS CONTINUA NECESIDADES COLECTIVAS, PERO NO ES EL ESTADO QUIEN LO PRESTANI LO CONCEDE, SINO QUIEN SOLO LO AUTORIZA O PERMITE Y REGLAMENTA". (17)

DENTRO DE LA TEORIA DEL SERVICIO PUBLICO Y, PARTICULARMENTE, DEL-SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE, ES DE GRAN IMPORTANCIA LA DISTINCION-ENTRE EL SERVICIO PUBLICO PROPIO Y EL SERVICIO PUBLICO IMPROPIO. EN EFECTO, EN EL PRIMER CASO SE TRATA DE FUNCIONES QUE EL ESTADO TOMO A-SU CARGO POR CONSIDERAR QUE DETERMINADAS ACTIVIDADES SON ESENCIALES PA RA EL INTERES GENERAL; EN TANTO QUE EL SEGUNDO, SE TRATA DE FUNCIONES QUE AJUN ESTAN FUERA DE LA COMPETENCIA ESTATAL, PERO QUE DADA SU IMPORTAN CIA, TAMBIEN POR UN IMPERATIVO INTERES PUBLICO, EL ESTADO REGLAMENTA, -ASEGURANDO LA CONTINUIDAD Y REGULANDO LA TARIFA DEL SERVICIO.

(17) MARROQUIN ZAleta JAIME M. "ESTUDIOS DEL DERECHO DEL TRANSPORTE U. - PROFESIONAL INTERDISCIPLINADA DE ING. CIEN. SOC. Y ADMS. I.P.N. 1979.

DEBE ADVERTIRSE ESTA IMPORTANTE DIFERENCIA, TRATANDOSE DEL SERVICIO PUBLICO PROPIO, EL ESTADO LO DEBE PRESTAR EN TANTO QUE TRATANDOSE DEL IMPROPIO, EL ESTADO LO REGULA.

EL SERVICIO PUBLICO PROPIO PUEDE SER PRESTADO POR LOS ORGANOS CENTRALIZADOS "EN REALIDAD SIENDO ESTOS ENTES PARTE DE LA ADMINISTRACION-PUBLICA, NO PUEDE HABLARSE EN SENTIDO ESTRICTO DE ADMINISTRACION INDIRECTA, SINO DE DIRECTA), INDIRECTAMENTE A TRAVES DE CONCESIONARIOS; O BIEN, MEDIANTE EL SISTEMA DE TRANSICION ENTRE EL REGIMEN DE CONCESION- Y EL DE PRESTACION DIRECTA, QUE ES EL SISTEMA DE LAS EMPRESAS DE ECONOMIA MIXTA. EN EL CASO DE LA CONCESION, ES NECESARIO NO OLVIDAR QUE -- ESTA ES UNA DELEGACION TEMPORAL DE UNA ATRIBUCION ESTATAL Y NO DE UNA-TRANSFERENCIA DE LA MISMA, DE MANERA QUE SI UN CONCESIONARIO, PRESTA - EL SERVICIO EN FORMA MAS DEFICIENTE O MAS ONEROSA QUE SI FUERA EL ESTADO QUIEN LO PRESTARA, LA CONCESION SERIA ANTIJURIDICA DEL CONCESIONARIO, PUES EN EL CASO DE QUE EL SERVICIO SE PRESTE EN VIRTUD DE PERMISO, COMO EL ESTADO NO DEBE PRESTAR TAL SERVICIO, PUESTO QUE NO CONSTITUYE-UNA FUNCION PROPIA DE EL, AUNQUE LLEGARA A CONSIDERARSE QUE SI LA ADMINISTRACION PUBLICA PRESTARA EL SERVICIO, EL MISMO SERIA MAS EFICIENTE- Y BARATO, NO POR ELLO PODRIA REPUTARSE ANTIJURIDICO AL PERMISO CONCEDIDO POR EL ESTADO PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO.

"EN NUESTRO PAIS, EN MATERIA DE TRANSPORTES LA LEY ESTABLECE PARA ALGUNOS CASOS LA PRESTACION DEL SERVICIO EN FORMA DIRECTA O INDIRECTA-POR CONCESION, EN TANTO QUE PARA OTROS CASOS EXIGE SIMPLEMENTE LA OBTENCION DE UN PERMISO". (18)

ASI TENEMOS QUE EL SERVICIO PUBLICO PROPIO Y EL SERVICIO PUBLICO IMPROPIO, CONSTITUYEN DOS FORMAS ESENCIALMENTE DISTINTAS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO; EN EL PRIMER CASO, SI EL SERVICIO SE PRESTA A -- TRAVES DE CONCESION, PODRA OPERAR AL TERMINO DE ESTA LA REVERSION DE- LOS BIENES MATERIA DE ELLA, EN EL CASO DEL PERMISO, AL VENCIMIENTO DE ESTE, EL PERMISIONARIO CONSERVARA, EN TODO CASO LA PROPIEDAD DE LOS -- BIENES AFECTOS AL SERVICIO; EN EL PERMISO LA AUTORIDAD TENDRIA LA -- OBLIGACION DE CONOCERLO, UNA VEZ QUE EL PERMISIONARIO SATISFAGA LOS -- REQUISITOS LEGALMENTE ESTABLECIDOS, EN TANTO QUE TRATANDOSE DE LA CON- CESION LA AUTORIDAD NO TIENE EL DEBER DE OTORGARLO, AUN CUANDO EL SO- LICITANTE CUMPLA CON TODAS LAS CONDICIONES FIJADAS POR LA LEY, PUES -- EN EL CASO DEL PERMISO, EL PODER PUBLICO, LO UNICO QUE HACE ES RECONO- CER UN DERECHO PREEXISTENTE DEL PARTICULAR, EN TANTO QUE EN LA CONCE- SION EL ESTADO DELEGA AL PARTICULAR UNA FUNCION QUE A AQUEL CORRESPON- DE DESEMPEÑAR.

TOMANDO EN CONSIDERACION LA IMPORTANCIA QUE TIENE LA DISTINCION EN TRE SERVICIOS PUBLICOS PROPIOS E IMPROPIOS, EN MATERIA DE TRANSPORTES, -- COMO EN CUALQUIERA, OTRO EL SERVICIO PUBLICO PROPIAMENTE DICHO SERA EL -- QUE PRESTE EL ESTADO DIRECTAMENTE POR MEDIO DE UN ORGANISMO PUBLICO O -- INDIRECTAMENTE A TRAVES DE CONCESION, Y EL SERVICIO IMPROPIO SERA EL -- QUE PRESTEN LOS PARTICULARES, PREVIO PERMISO O AUTORIZACION DEL PODER -- PUBLICO. ASI TENEMOS QUE EN NUESTRA LEGISLACION POR EJEMPLO, EN EL REGLA- MENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRI- TO FEDERAL, SE ESTABLECE EN SU ARTICULO 3º, QUE "PARA LA EXPLOTACION -- DEL SERVICIO LOCAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, POR

EMPRESAS O PARTICULARES, SE REQUIERE LA AUTORIZACION PREVIA DE LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, SEA CUAL FUERE EL TIPO DE VEHICULOS EMPLEADOS Y SUS SISTEMA DE PROPULSION", CONTINUA SEÑALANDO EL REGLAMENTO EN SU ARTICULO 49. QUE "LA AUTORIZACION A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR, PODRA CONSISTIR EN: A) CONCESIONES; B) PERMISOS -- EN TAL SENTIDO VEMOS QUE EN EL DISTRITO FEDERAL, PROPIAMENTE OPERAN -- AMBAS FIGURAS DE PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO. ES CONVENIENTE PARTIR DE ESTA DIVISION PARA ENTENDER COMO ESTA INTEGRADO EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

2.1. LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

LA CIUDAD DE MEXICO ES UNA DE LAS CIUDADES MAS POBLADAS DEL UNIVVERSO Y POR LO CONSIGUIENTE CON UN NUMERO MAYOR DE HABITANTES POR CADA KILOMETRO CUADRADO. ESTA CIUDAD PRESENTA NECESIDADES QUE CONDICIONAN SU DESARROLLO DE LAS CUALES CITAREMOS EN ESTE ENSAYO EL TRANSPORTE INTRAURBANO DE PERSONAS, QUE SEGUN LOS ESTUDIOSOS LO HAN LLEGADO A CONSIDERAR-- HASTA UN TERCIO DE LAS NECESIDADES Y PROBLEMAS QUE CONDICIONAN SU DESARROLLO TANTO ECONOMICO, COMO SOCIAL.

ESTE PROBLEMA SE HALLA PROFUNDAMENTE INTERRELACIONADO A LA ORDENACION TERRITORIAL Y FUNCIONAL DE LA URBE EN LA QUE ESTA PRESENTE LA COMPETENCIA DE LOS DISTINTOS SECTORES POR EL SUELO URBANO LAS ACCIONES DEL ESTADO Y MUCHOS OTROS PROBLEMAS SOCIOECONOMICOS Y AUN CULTURALES PROPIOS DEL CRECIMIENTO DE LAS GRANDES CIUDADES.

"TOMANDO EN CUENTA QUE EN EL DISTRITO FEDERAL CIRCULARAN DIARIAMENTE CERCA DE 3 MILLONES DE AUTOMOVILES Y QUE 2.5 MILLONES DE ESTOS SON PARTICULARES Y EL RESTANTE SON VEHICULOS QUE CUBREN LA NECESIDAD DEL -- TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD". (19) ENCONTRAMOS QUE SU ESTRUCTURA OPERACIONAL DE ESTE SERVICIO SE ENCUENTRA INTEGRADA POR MEDIOS PARTICULARES Y COLECTIVOS, SIENDO ESTOS ULTIMOS LOS QUE A TRAVES DE SUS DIVERSOS TIPOS SERAN MATERIA DE ESTUDIO EN ESTE CAPITULO.

EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS AL IGUAL QUE OTROS TIPOS DE SERVICIO QUE REQUIEREN LOS CIUDADANOS, ESTA A CARGO DEL GOBIERNO CAPITALINO A QUIEN COMPETE ESTA FACULTAD DE PROPORCIONARLOS, POR SI MISMO, O ATRAVES DE PARTICULARES.

ACTUALMENTE ESTE SERVICIO ES PRESTADO EN SU MAYORIA POR EL ESTADO, YA QUE A TRAVES DE LOS ORGANISMOS PUBLICOS DESCENTRALIZADOS COMO SON: - EL SISTEMA DE TRANSPORTE ELECTRICO DEL DISTRITO FEDERAL; EL SISTEMA DE AUTOTRANSPORTES URBANOS R-100 Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO", SON QUIENES EN CONJUNTO ATIENDEN LA DEMANDA DEL TRANSPORTE Y POR LO QUE CORRESPONDE A LOS PARTICULARES QUE SON A QUIENES EL GOBIERNO CAPITALINO HA CONCESIONADO ESTE SERVICIO LO PRESTAN POR MEDIO DE VEHICULOS DENOMINADOS "TAXIS" QUE EN SUS MODALIDADES DE ITINERARIO FIJO, SIN ITINERARIO Y COLECTIVOS DE RUTA FIJA, TAMBIEN ATIENDEN EN GRAN PORCENTAJE LA DEMANDA DE ESTE SERVICIO.

AL ANALIZAR LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE URBANO, SE OBSERVA QUE ES

(19) "MOMENTO ECONOMICO", NUMERO 26, ED. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES - ECONOMICAS UNAM, OCTUBRE DE 1986, PAG. 1.

TA PERMANECIO CONSTANTE DE 1940 A 1970, LA CUAL ESTUVO CONSTITUIDA POR AUTOMOVILES PARTICULARES, AUTOBUSES URBANOS Y SUBURBANOS, TROLEBUSES, TRANVIAS Y TAXIS, Y POSTERIORMENTE A PARTIR DE 1970, ESTA ESTRUCTURA TIENDE A CAMBIAR AL INAGURARSE Y PONERSE EN MARCHA EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO", EL CUAL EN SU PRIMERA ETAPA CUBRIA UN RECORRIDO DE 41.2 KM. MISMAS QUE IRAN EN COSNTANTE AUMENTO HASTA CUBRIR ACTUALMENTE 104.2 KM. CON DIVERSAS LINEAS QUE CONVERGEN EN PUNTOS ESTRATEGICOS DE LA CIUDAD CAPITAL.

POR ULTIMO CON LA COSNTRUCCION Y OPERACION DEL TREN LIGERO EN --- 1986, SE VIÑO A CONFORMAR LA RED DEL TRANSPORTE URBANO, QUE HA IDO --- CRECIENDO SEGUN LAS NECESIDADES DEL DISTRITO FEDERAL.

2.2. LOS AUTOBUSES.

EN LAS ULTIMAS DECADAS ESTE SERVICIO CONSTITUYO EL SOPORTE BASICO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CUANTO AL PORCENTAJE DE VIAJES QUE ABSORBEN, SEGUN DATOS DURANTE LA ADMINISTRACION 1970 - 76 SE TRANSPORTARON 3 MILLONES DE PASAJEROS DIARIAMENTE EN EL EQUIPO QUE PERTENECIA A LOS PARTICULARES, COMO ERAN LOS DELFINES, LAS BALLENAS Y LOS METROBUSES.

ESTE SERVICIO SURGIO SIN PLANEACION ALGUNA, EN RESPUESTA MAS QUENIDAD A UNA DEMANDA CRECIENTE QUE OFRECIA RESPECTIVAS DE ALTAS UTILIDADES, LO QUE DETERMINO QUE MAS DE CIENTO CINCUENTA AÑOS Y HASTA SU RECIENTE MUNICIPALIZACION ES SEPTIEMBRE DE 1981, CONTINUARA PRESTANDOSE ESTE SERVICIO POR LOS PARTICULARES QUIENES SE ORIENTABAN MAS CON FINES

DE LUCRO QUE CON FINES DE EFICIENCIA Y DE ATENCION A LAS NECESIDADES DE LA POBLACION.

A FINES DE LOS AÑOS 70'S, PRESENTABA GRANDES DEFICIENCIAS, "POR LO PRONTO PARA 1979, NO OBSTANTE QUE SERVIA A MAS DE LA MITAD DE LOS VIAJES, DE LOS 7,800 AUTOBUSES CONCESIONADOS, SOLO ESTABAN EN SERVICIO --- 5,600 O SEA SOLO EL 70% DE SU CAPACIDAD, Y EL RESTO NO FUNCIONABA POR - DESPERFECTOS MECANICOS Y OBSOLENCIA, PUDIENDO OBSERVAR QUE EN LOS ULTIMOS AÑOS, EL NUMERO DE UNIDADES HABRIA TENDIDO A DISMINUIR EN TERMINOS- ABSOLUTOS CON LOS CONSIGUIENTES EFECTOS DE APRETUJAMIENTO DE PASAJEROS- CASI A TODAS HORAS, PERO SOBRE TODO EN LAS DE MAYOR DEMANDA". (21)

ESTE SERVICIO CUYA LONGITUD DE RECORRIDO ERA DE 12,311 KM., ERA -- ADEMAS INEFICIENTE POR LA IRREGULARIDAD DE LOS INTERVALOS DE PASO ENTRE UN AUTOBUS Y EL SIGUIENTE Y POR LA EXISTENCIA DE UN NUMERO EXCESIVO DE- RUTAS QUE PARA ENTONCES, ASCENDIAN A 534, LO QUE IMPLICABAN RECORRIDOS- TORTUOSOS E INADECUADOS, ASI COMO PARADAS MUY PROXIMAS UNA DE OTRAS, -- NECESIDAD DE VARIOS TRANSBORDOS PARA LLEGAR AL LUGAR DE DESTINO.

"TODO LO DICHO EN UN CONTEXTO EN QUE LAS EMPRESAS PRESTATARIAS OS- TENTABAN FALLAS DE ORGANIZACION INTERNA Y EN GENERAL DEFICIENCIA EN SUS INSTALACIONES, SISTEMA DE CAPACITACION PERSONAL Y DE MANTENIMIENTO DE - VEHICULOS, APARTE DE PROCEDIMIENTOS INADECUADOS DE CONTRATACION Y DE PA GO DE OPERARIOS, COMO EJEMPLO PODEMOS CITAR, QUE EL PAGO SE HACIA CON -

(21) "EL DISTRITO FEDERAL." (ALGUNOS PROBLEMAS Y SU PLANEACION", GLORIA- GONZALEZ SALAZAR, UNAM, (1983, PAG. 101)

BASE A UN SISTEMA DE COMISION POR BOLETO VENDIDO Y POR NUMERO DE VUELTAS, LO QUE PROPICIABA EXCESO DE VELOCIDAD E INFRACCION A LOS REGLAMENTOS DE TRANSITO, ASI COMO QUE LOS CHOFERES LLEGARAN A TRABAJAR JORNADAS EXCESIVAS, AUN DE 18 HORAS TODO LO CUAL REPERCUTIA EN PELIGROS DE ACCIDENTE Y DE MAL SERVICIO". (22)

EN SINTESIS EL SERVICIO DE AUTOBUSES EN CONCESION PRIVADA ERA -- MUY DEFICIENTE Y DE MUY BAJO NIVEL, CONFORT, SEGURIDAD Y GRAN GENERADOR DE CONTAMINACION ATMOSFERICA, FACTORES QUE DIERON COMO RESULTADO, QUE EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL REVOCARA LAS CONCESIONES QUE TENIAN LOS PARTICULARES.

FUE ASI COMO EN AGOSTO DE 1981, SE CREO EL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, CUYO OBJETO SERA "LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS". (23)

EL EQUIPO QUE ADQUIRIO EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL DE -- LOS EXPERMISIONARIOS CONSISTIO EN 6,327 UNIDADES, DE LAS CUALES 1,751 ERAN PRACTICAMENTE CHATARRA Y 1,277 EN VIAS DE SERLO, POR LO QUE EL -- PARQUE VEHICULAR OPERABLE ERA DE SOLO 3,299 UNIDADES.

EN 1982 SE ADQUIRIERON 1,514 UNIDADES, SE RECONSTRUYERON 240 Y SE DIERON DE BAJA 1,102 , SE INCLUYERON 5050 UNIDADES DE LA LINEA LOMAS DE

(22) "EL DISTRITO FEDERAL" (ALGUNOS PROBLEMAS Y SU PLANEACION), OB.CIT. PAG. 101.

(23) DECRETO POR EL QUE SE CREA UN ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO -- DENOMINADO AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100 D.O.F. 3-08-81.

CHAPULTEPEC - REFORMA - RUTA-100, POR LO CUAL EN DICIEMBRE DE ESE AÑO SE CONTABA CON UN PARQUE VEHICULAR DE 4,456 AUTOBUSES.

LAS RUTAS EN OPERACION ERAN 114 Y EXISTIAN 33 MODULOS CON TALLERES- Y LUGARES DE GUARDA DE AUTOBUSES, PARA ESE MISMO AÑO DE 1982 SE TRANSPORTARON, 1,534 MILLONES DE PASAJEROS EQUIVALENTES A UN PROMEDIO DE 4.2 -- MILLONES DIARIOS Y CON UNA LONGITUD EN SUS RUTAS DE 5,900 KILOMETROS.

EL TRANSPORTE PUBLICO EN AUTOBUSES SE INCREMENTO DESDE 1982 A LA -- FECHA, SU PARQUE VEHICULAR DE 4,456 UNIDADES A 7,100 SUSCEPTIBLES DE -- CIRCULAR, DE LAS CUALES 1,966 ESTAN DOTADAS DE MOTORES Y EQUIPOS NO CON TAMINANTES, ADEMÁS DE 600 UNIDADES SOMEX Y 560 DINA CON MOTORES Y EQUIPO NO CONTAMINANTES.

EN LA ACTUALIDAD, RUTA-100 CUENTA CON 41 MODULOS-TALLER LOCALIZADOS EN EL DISTRITO FEDERAL, EXCEPTO EL MODULO 51-N, UBICADO EN EL MUNICIPIO DE NAUCALPAN, ESTADO DE MEXICO; ESTOS INCLUYEN DOS MODULOS DE SERVICIO, EL DE AUXILIO MECANICO VIAL Y EL DE VIGILANCIA, ADEMÁS DEL MODULO DENOMINADO PALESTINA, DONDE SE REALIZAN PROGRAMAS ESPECIALES. (24)

EN 1987, AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100, TRANSPORTO 2'191.2 MILLONES DE PASAJEROS.

YA PARA 1984 EL INCREMENTO EN LA LONGITUD DE LA RED, LA FLOTA Y LA RUTA FUE DE GRAN IMPORTANCIA YA QUE CONTABA CON 7,715.3 KM. 7,160 AUTO-

(24) DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DE FECHA 6 DE MAYO DE 1989, PAG. 23.

BUSES DE LOS CUALES OPERABAN 5,646 EN 151 RUTAS.

DESAFORTUNADAMENTE Y TOMANDO EN CUENTA QUE EL SERVICIO DE TRANSPORTE REPRESENTA UN PUNTO NEURALGICO PARA EL GOBIERNO CAPITALINO Y DADO -- QUE ESTE SERVICIO, SE SUSPENDIO A PARTIR DEL MES DE MAYO, OCACIONANDO -- PERJUICIO A LOS INTERESES GENERALES DE LA POBLACION DEL DISTRITO FEDE--
RAL., EL DIA 6 DE MAYO DE 1989, SE PUBLICO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA -- FEDERACION, EL ACUERDO DE FECHA 5 DEL MISMO MES Y AÑO, POR EL QUE EL -- EJECUTIVO FEDERAL ACORDO LO SIGUIENTE:

"ARTICULO 1º.- SE DECLARA DE UTILIDAD PUBLICA LA CONSERVACION Y EXPLO--
TACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO -
FEDERAL, ASI COMO LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITAR TRASTORNOS EN LA -
PRESTACION DE DICHO SERVICIO Y LAS RELATIVAS A REESTABLECER Y GARANTI--
ZAR LA CONTINUIDAD DEL MISMO, YA QUE ESTE ES INDISPENSABLE PARA EL DE--
SARROLLO DE LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS, SOCIALES, CULTURALES Y DE TODA--
INDOLE EN EL DISTRITO FEDERAL".

"ARTICULO 2º.- POR LAS CAUSAS DE UTILIDAD PUBLICA EXPRESADAS EN EL AR--
TICULO ANTERIOR, SE DECLARA LA OCUPACION INMEDIATA, TOTAL Y TEMPORAL, Y
LA INTERVENCION ADMINISTRATIVA DE TODOS LOS BIENES Y DERECHOS DEL ORGA--
NISMO DESCENTRALIZADO AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, EXCLU--
SIVAMENTE DURANTE EL TIEMPO EN QUE PREVALEZCAN LAS CIRCUNSTANCIAS QUE -
MOTIVAN ESTE ACUERDO Y EN TANTO SE REORGANIZA LA PRESTACION DEL SERVI--
CIO PUBLICO A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 1º." ... MISMO ACUERDO QUE EN-

TRO EN VIGOR EL DIA DE SU PUBLICACION". (24)

ES NECESARIO MENCIONAR TAMBIEN EL SERVICIO QUE PROPORCIONAN LOS AUTOBUSES SUBURBANOS, QUIENES TRANSPORTAN GRANDES VOLUMENES DE PERSONAS - QUE VIENEN DEL ESTADO DE MEXICO A TRABAJAR A LA CAPITAL.

ESTOS AUTOBUSES OPERAN BAJO CONCESIONES OTORGADAS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES O POR LAS AUTORIDADES DEL ESTADO DE MEXICO, A LAS CUALES EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EXTIENDE UNA REVALIDACION Y PERMISO PARA QUE OPEREN EN SU JURISDICCION. SIN EMBARGO ES CONVENIENTE MENCIONAR QUE EL PROPIO DEPARTAMENTO NO TIENE INJERENCIA DIRECTA EN EL OTORGAMIENTO DE LAS CONCESIONES, ES POR ELLO QUE EL SERVICIO HA CRECIDO CON ANARQUIA Y PRESENTA FALLAS QUE HACEN EVIDENTE LA NECESIDAD DE QUE SE INTEGREN EN UN SISTEMA DE TRANSPORTE PARA TODA EL AREA METROPOLITANA, COORDINADOS POR UNA SOLA AUTORIDAD.

"SEGUN DATOS PROPORCIONADOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN 1980 SE PUDIERON DETECTAR 70 LINEAS DE AUTOBUSES SUBURBANOS QUE TENIAN 477 RECORRIDOS Y QUE CONTABAN CON 15 ACCESOS AL DISTRITO FEDERAL, TRANSPORTABAN 1.5 MILLONES DE VIAJES PERSONAS DIARIAMENTE. PARA 1981 ESTA CIFRA SE HABIA INCREMENTADO A 2.9 MILLONES DE VIAJES PERSONA ATENDIDOS POR 5,182 AUTOBUSES". (25)

PARA EL MES DE DICIEMBRE DE 1984 REALIZO 8'969,600 VIAJES PERSONA-DIA, QUE REPRESENTA EL 40% DEL TOTAL REALIZADOS POR TODO EL TRANSPORTE-

(24) DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DE 6 DE MAYO DE 1989 PAG. 23.

(25) "DIVULGACION", OB. CIT. PAG. 21.

DEL DISTRITO FEDERAL.

2.3 LOS TROLEBUSES Y EL TREN LIGERO.

EL SISTEMA DE TRANSPORTES ELECTRICOS, ORIGINALMENTE ESTABA COMPUESTO POR TRAMVIAS Y TROLEBUSES, POSTERIORMENTE CON LA DESAPARICION DEL TRAMVIA Y LA APARICION DEL TREN LIGERO SE VINO A CONFORMAR LA PLATAFORMA DE ESTE SERVICIO, EL CUAL EN LA ACTUALIDAD CUBRE UN 15% DE LA DEMANDA DE TRANSPORTACION EN EL DISTRITO FEDERAL.

HASTA NUESTROS DIAS LOS TROLEBUSES HAN TENIDO UNA BUENA ACEPTACION, POR PARTE DEL PUBLICO USUARIO.

SU FACIL OPERACION Y LA SEGURIDAD QUE OFRECEN EN SU DESPLAZAMIENTO, LOGRARON EN BREVE LA EXPANSION DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE. POSTERIORMENTE Y CON MOTIVO DE SU REHABILITACION INTEGRAL, ADQUIRIO UN NUEVO Y MAYOR AUGE, COMUNICANDO AL USUARIO CON LOS RUMBOS MAS OPUESTOS Y DIVERSOS DE NUESTRA CIUDAD.

AL IGUAL QUE LOS TRAMVIAS, SU UTILIDAD Y FUNCIONALIDAD EN UNA POBLACION COMO LA NUESTRA COBRA VIGENCIA COMO TRANSPORTE MODERNO Y DEL FUTURO EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION ATMOSFERICA Y SONORA QUE AGRECIENTAN OTROS MEDIOS DE TRANSPORTACION URBANA.

EL PRIMERO DE AGOSTO DE 1986, SE PONE EN MARCHA EL TREN LIGERO, ESTE TREN OCUPA EL MISMO DERECHO DE VIA QUE TENIA EL TRANVIA Y EN SU PRIMERA ETAPA DE TAXQUERA A HUIPULCO, CUENTA CON UNA EXTENSION DE 5.5 KILOMETROS QUE PERMITE TRASPORTAR DIARIAMENTE A 40 MIL PASAJEROS CON 10 UNIDADES EN OPERACION Y ACTUALMENTE SE TRABAJA EN LA SEGUNDA ETAPA, HASTA XOCHIMILCO, CON UNA LONGITUD DE 7 KILOMETROS.

LA RED DE TROLEBUSES QUE AL PRINCIPIO DE 1982, TENIA UNA EXTENSION DE 300.3 KILOMETROS, EN 1987 ALCANZO LOS 510 KILOMETROS. EN LA ACTUALIDAD SE HAN CONCLUIDO 140.4 KILOMETROS Y SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE CONSTRUCCION 104.3 MTS. LA DIFERENCIA REGISTRADA ENTRE LOS TOTALES OBEDECE A QUE EN EL AÑO DE 1984 SUSPENDIERON LAS RUTAS SCOP-CIUDAD UNIVERSITARIA Y UN TRAMO DE LA QUE CIRCUCLA POR EL EJE 3 SUR, CON EXTENSION TOTAL DE 35.2 KILOMETROS, DEBIDO A QUE EN EL PRIMER CASO ENTRO EN SERVICIO LA LINEA 3 DEL METRO, Y EN EL SEGUNDO CASO POR LA CONSTRUCCION DE LA LINEA 9.

POR LO QUE SE REFIERE AL PARQUE VEHICULAR, A PRINCIPIOS DE 1982, SE CONTABA CON UN TOTAL DE 306 TROLEBUSES, DE LOS CUALES 136 ERAN UNIDADES DETERIORADAS DEL TIPO ANTIGUO Y 170 DE LA MARCA-SOMEX. EXISTIAN ADEMÁS 533 VEHICULOS ANTIGUOS FUERA DE SERVICIO. EL PROMEDIO DIARIO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS ERA DE 568 MIL.

A FINES DE 1988, SE CONTABA CON UN PARQUE VEHICULAR, SUSCEPTIBLE

DE 831 TROLEBUSES, DE LOS CUALES DE 1983 A FINES DE LA ADMINISTRACION DEL L.T.C. MIGUEL DE LA MADRID, SE COMPRARON 368 NUEVOS Y 37 USADOS, SE TENTIAN 351 RECONSTRUIDOS, Y 75 FUERON REHABILITADOS Y REMODELADOS EN DICIEMBRE DE 1987. EL VOLUMEN DE PASAJEROS QUE SE TRANSPORTARON POR ESTE MEDIO FUE DE 960 MIL POR DIA.

2.4. LOS VEHICULOS DE ALQUILER.

EL SERVICIO QUE PORPORCIONAN ESTE TIPO DE VEHICULOS SE DEFINE, - COMO AQUEL POR MEDIO DEL CUAL EL USUARIO CONTRATA LA TRANSPORTACION - DE UN LUGAR A OTRO, PAGANDO EL TIEMPO DE USO EN ALGUNOS CASOS O BIEN LA DISTANCIA QUE RECORRA EL MEDIO DE TRANSPORTE.

"EN LA ZONA METROPOLITANA, EXISTEN 98,000 AUTOMOVILES DE ALQUI--
LER DE LOS CUALES 26,000 SON TAXIS AMARILLOS, 25,000 TAXIS CORALES O-
DE SITIO Y 47 MIL COLECTIVOS O DE RUTA FIJA". (26)

EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHICULOS DE ALQUILER, SURGE COMO -
UNA FORMA AUXILIAR DE LOS TRANSPORTES PUBLICOS, COMO MEDIO DE TRASLA-
DO HACIA AQUELLOS LUGARES EN DONDE LAS RUTAS DEL SERVICIO PUBLICO DE-
TRANSPORTE DE PASAJEROS NO LLEGAN O PARA SUPERAR EL PROBLEMA DE LA --
COMODIDAD Y LA RAPIDEZ.

EL TAXI, SE HA CONVERTIDO EN UN SERVICIO PRIORITARIO Y, NO COMPLE

(26) COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO
FEDERAL. 1987.

MENTARIO COMO FUE EN UN PRINCIPIO, CABE MENCIONAR QUE EL USO DESMEDIDO DE ESTE SERVICIO, SE DA EN VIRTUD DE LA INSUFICIENCIA Y DEFICIENCIA DE LOS SERVICIOS COLECTIVOS DE TRANSPORTE QUE PRESTA EL GOBIERNO, ASI COMO AL ELEVADO INDICE DE TRANSPORTE DE VEHICULOS PARTICULARES, LO QUE HA ORIGINADO UN INCREMENTO EXCESIVO EN EL NUMERO DE VEHICULOS EN CIRCULACION OCACIONANDO POR LO CONSIGUIENTE UNA EXAGERADA LENTITUD EN EL FLUJO VIAL.

LOS AGENTES QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN VEHICULOS DE ALQUILER, SE HAYAN ASOCIADOS EN COOPERATIVAS, EN ORGANIZACIONES Y EN COALICIONES, LOS VEHICULOS QUE OPERAN GENERALMENTE SON PROPIEDAD DE LIDERES QUE LOS DAN A TRABAJAR A LOS OPERADORES, Y EN OTROS SON PROPIEDAD DE LOS MISMOS OPERARIOS.

EN LA ACTUALIDAD EXISTEN, TRES TIPOS DE PRESTADORES DE ESTE SERVICIO, QUE DE ACUERDO A LAS SIGUIENTES CARACTERISTICAS PROPORCIONAN EL SERVICIO:

VEHICULO DE ALQUILER SIN ITINERARIO FIJO CORAL O DE SITIO, ESTE TIPO DE VEHICULOS PERTENECEN A UN DETERMINADO SITIO, EL CUAL LOS REPRESENTA Y FUNGE COMO GESTOR PARA DIVERSOS TRAMITES QUE ESTOS REALIZAN ANTE LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS DEL DISTRITO FEDERAL, Y EN CONSECUENCIA LOS AGREMIADOS AL SITIO, PAGAN UNA CUOTA SEMANAL AL SITIO QUE PERTENECEN, ASI MISMO OPERAN CON UNA TARIFA, QUE ES SUPERIOR A LA QUE USAN LOS VEHICULOS TAXIS AMARILLOS O DE SIN ITINERARIO FIJO, LA CONTRATACION

DE ESTE SERVICIO, SE DA DIRECTAMENTE EN EL SITIO DONDE OPERAN O BIEN A DOMICILIO, MEDIANTE LLAMADA TELEFONICA.

EL OTRO TIPO DE SERVICIO, ES AQUEL QUE PRESTAN LOS VEHICULOS SIN ITINERARIO FIJO, DE COLOR AMARILLO, ESTOS CIRCULAN EN LA VIA PUBLICA -- CUBRIENDO TODA EL AREA METROPOLITANA, Y SU SERVICIO SE PUEDE CONTRATAR EN LA VIA PUBLICA, Y OPERAN CON TARIFAS, QUE ES DIFERENTE A LA DEL SERVICIO QUE PRESTAN LOS TAXIS CORALES.

ES CONVENIENTE MENCIONAR, QUE LA DIFERENCIA ENTRE ESTOS DOS TIPOS DE SERVICIO, TAMBIEN RADICA EN QUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, ATRAVES DE LA COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE, EMITE LAS TARIFAS CON DIVERSOS PRECIOS, PARA CADA TIPO DE SERVICIO.

EL TAXI DE SITIO O CORAL, COBRA UNA TARIFA SUPERIOR A LA DEL TAXI-AMARILLO, Y OPERAN CON TAXIMETROS QUE TIENEN YA SEÑALADA LA DIFERENCIA DEL COBRO.

ANTERIORMENTE EL INCREMENTO EN LAS TARIFAS, ERA DIFERENTE PARA CADA SERVICIO, SIN EMBARGO EN LA ACTUALIDAD Y DADA LA CRISIS ECONOMICA -- POR LA QUE ATRAVIEZAN LOS OPERADORES DE ESTE SERVICIO, EL GOBIERNO CAPITALINO HA OPTADO POR QUE EL INCREMENTO SEA IGUAL PARA AMBOS TIPOS DE -- SERVICIO.

LAS CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS SIN ITINERARIO FIJO SON DE -- QUE OPERABA POR MEDIO DE UN TAXIMETRO, TABLERO DE TAXIMETRO, BANDERA,-

BANDERAZO Y UNA CUOTA INICIAL Y SUS SERVICIOS SE CLASIFICAN EN:

A) SERVICIO REGULAR DE TAXIS.- QUE ES LA OPERACION NORMAL DEL -- SERVICIO, ES DECIR TRABAJA CON UNA CUOTA INICIAL (BANDERAZO) Y CON UN INCREMENTO PROPORCIONAL POR CADA NUMERO DE KILOMETROS RECORRIDOS.

B) SERVICIO DE SITIOS.- ESTE SE DA CUANDO EL AUTOMOVIL ES SOLICITADO A UN SITIO, QUE ES EL LUGAR OFICIALMENTE AUTORIZADO DE ESTACIONAMIENTO, ADEMAS DE LAS CUOTAS SEÑALADAS EN EL INCISO ANTERIOR SE PAGARA UNA MAS QUE ES LA DE SITIOS; PERO EN ESTE CASO NO SE MARCA EL BANDERAZO SINO HASTA EL MOMENTO EN QUE EL VEHICULO QUEDE A DISPOSICION MATERIAL DEL USUARIO.

C) SERVICIO POR TIEMPO.- CUANDO LA CONTRATACION DEL SERVICIO SE HAGA EXPRESAMENTE POR TIEMPO DADAS LAS CARACTERISTICAS MECANICAS DE -- LOS APARATOS TAXIMETROS LA MEDICION SE VERIFICARA CON EL RELOJ DEL PASAJERO O DEL CONDUCTOR, SIRVIENDO DE BASE PARA EL COBRO, COMO TIEMPO -- MINIMO, AL DE MEDIA HORA O FRACCION Y EN CUALQUIER SERVICIO COBRADO -- CON TAXIMETRO SOBRE EL FACTOR DE DISTANCIA RECORRIDA AL TIEMPO DE ESPERA CORRESPONDIENTE A PARADAS ORDENADAS POR EL PASAJERO SE CUBRIRA CONFORME A LA CALIBRACION MECANICA DE LOS APARATOS.

D) SERVICIO NOCTURNO.- POR ESTE SERVICIO SE COBRARA UNA CUOTA -- ADICIONAL DE 10% SOBRE LO QUE MARQUE EL TAXIMETRO ESTA CUOTA ADICIONAL SOLO SE COBRARA CUANDO EL SERVICIO SE INICIE A PARTIR DE LAS 22:00 HORAS O ANTES DE LAS 6:00 HORAS.

E) SERVICIOS ESPECIALES.- SON AQUELLOS SERVICIOS QUE SE CLASIFICAN EN: SERVICIO DE TURISMO QUE ES PRESTADO POR CHOFERES INTERPRETES O GUÍAS O CUALQUIER PERMISIONARIO DEDICADO A TAL ACTIVIDAD Y SE APLICARÁ LA CUOTA DEL SERVICIO DE SITIOS EXCLUSIVAMENTE POR LO QUE SE REFIERE A TRANSPORTACION SIN PERJUICIO DE LO QUE CORRESPONDE, CONFORME A LAS LEYES ESPECIALES, POR SERVICIOS PERSONALES QUE PRESTE EL CONDUCTOR.

SERVICIO A LAS DELEGACIONES.- EN ESTE CASO SON LAS DELEGACIONES - QUE SE UBICAN EN LA PERIFERIA TALES COMO TLAHUAC, MILPA ALTA, ETC., LA CUOTA SERA CONVENCIONAL CUANDO EL VIAJE SEA EN UN SOLO SENTIDO EN VIAJES DE IDA Y VUELTA, DEBERA APLICARSE LA TARIFA DE SERVICIO REGULAR DE TAXIS O DE SITIOS EN SU CASO.

SERVICIO DE TRANSPORTACION DE BULTOS.- CONSIDERADOS ESTOS COMO MANUALES, PERO PERMITIDOS POR LOS REGLAMENTOS QUE APLIQUE LA SECRETARIA GENERAL DE PROTECCION Y VIALIDAD.

F) OTROS SERVICIOS ESPECIALES.- LA SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL A TRAVES DE LA DIRECCION DE NORMAS Y EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, DE MUTUO ACUERDO, FIJARAN LAS TARIFAS POR SERVICIO ESPECIAL DIFERENTES DE LOS ENUNCIADOS EN LOS INCISOS ANTERIORES, -- QUE A JUICIO DE LAS CITADAS DEPENDENCIAS AMERITEN UN COBRO DISTINTO.

POR ULTIMO EL OTRO TIPO DE SERVICIO, QUE PRESTAN LOS VEHICULOS DE ALQUILER, ES EL QUE PROPORCIONAN LOS LLAMADOS PESEROS, ESTE SERVICIO --

ORIGINALMENTE SE PROPORCIONO EN AUTOMOVILES DE CUATRO PUERTAS Y EN LA CADA DE LOS 60'S, LOS VEHICULOS DE ALQUILER CON ITINERARIO FIJO, COMENZARON A SER SUSTITUIDOS POR LAS LLAMADAS "COMBIS", CON MAS CAPACIDAD DE PASAJEROS Y UNA SUPERFICIE DE USO DE VITALIDAD LIGERAMENTE MAYOR, Y EN LA ACTUALIDAD VEMOS QUE ESTAS, CAMIONETAS DE IGUAL MANERA ESTAN SIENDO SUSTITUIDAS POR LOS MINIBUSES LOS CUALES TIENEN UNA MAYOR CAPACIDAD PROMEDIO PARA TRANSPORTAR, YA QUE PUEDEN OCUPARSE COMODAMENTE CON 20 PERSONAS CADA UNO, ACTUALMENTE SE HAN PROPORCIONADO 750 PERMISOS PARA OPERAR ESTOS MINIBUSES.

LOS PRESTADORES DE ESTE SERVICIO, SE ORGANIZAN EN SOCIEDADES COOPERATIVAS DE INTERVENCION OFICIAL, EN SOCIEDADES CIVILES Y EN AGRUPACIONES LAS CUALES SE ENCUENTRAN OPERANDO" 109 RUTAS Y 832 RAMALES". (27).

"EL SERVICIO QUE PROPORCIONAN LOS PESEROS HA SIDO ULTIMAMENTE EL TRANSPORTE QUE HA CAPTADO ALREDEDOR DEL 90% DE LOS MAS DE 3.5 MILLONES DE VIAJES PERSONA - DIA, CON LO QUE SE DEMUESTRA QUE ESTE SERVICIO HA REBASADO EN GRAN MEDIDA AL QUE PRESTA EL TAXI". (28)

ESTE SERVICIO ES INCONVENIENTE POR SER MUY CONSUMIDOR DE ENERGETICOS Y ENTORPECEDOR DE LA CIRCULACION POR LAS MULTIPLES PARADAS Y ADEMAS PORQUE ES FRECUENTE LA PRESENCIA DE VEHICULOS EN MAL ESTADO, DE CHOFERES IMPROVISADOS QUIENES CARECEN EN SU MAYORIA DEL MINIMO CONOCIMIENTO DE LA REGLAMENTACION DE ESTE SERVICIO, COBRANDO TARIFAS ALTAS LO CUAL -

(27) COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL. 1987.

(28) MOMENTO ECONOMICO NUMERO 26 OP. CIT. PAG. 12.

VA EN DETRIMENTO DEL PUBLICO QUIEN SE VE AFECTADO EN SUS INTERESES; - CIRCULANDO CON EXCESO DE VELOCIDAD, LO QUE HA MOTIVADO EN EL MAYOR DE LOS CASOS ACCIDENTES DE RESULTADOS FATALES PARA EL PUBLICO; OBSTRUCCION DE LAS VIAS DE CIRCULACION, YA QUE SE FORMAN HASTA EN TRIPLE FILA, ETC.

LOS VEHICULOS COLECTIVOS O PESEROS, SIRVEN COMO ALIMENTADORES -- DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METRO, YA QUE EN SU MAYORIA EXISTEN BASES - DE PESEROS FUERA DE ESTAS ESTACIONES, PARA SATISFACER PROBLEMAS DE LA DEMANDA LOCAL Y EN GENERAL PARA CUBRIR EXCEDENTES DE PASAJE.

POR ULTIMO CABE MENCIONARA QUE EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, - NO TIENE UN CONTROL ADECUADO SOBRE ESTE SERVICIO, YA QUE PARALELAMENTE HAN SURGIDO "LOS LLAMADOS TOLERADOS O PIRATAS", (29) QUE SON VEHICULOS QUE CARECEN DE UNA AUTORIZACION EXPRESA POR PARTE DEL GOBIERNO, O BIEN SON QUIENES PROMOVIERON AMPAROS EN CONTRA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y LES FUE OTORGADA LA PROTECCION DE LA JUSTICIA, Y EN CONSECUENCIA SE LES HA RECONOCIDO SUS DERECHOS COMO PRESTADORES DE UN SERVICIO PUBLICO.

2.5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO".

ANTE LA NECESIDAD DE ENCONTRAR NUEVAS FORMAS DE TRANSPORTACION, - LAS QUE PERMITAN CUBRIR LA DEMANDA Y TAMBIEN DEN UN MEJOR SERVICIO QUE SEA RAPIDO, COMODO Y SEGURO Y QUE ALIVIE EL PROBLEMA ORIGINADO POR LA SATURACION DEL TRANSITO EN VARIAS VIAS PUBLICAS.

(29) "EL DISTRITO FEDERAL" (ALGUNOS PROBLEMAS Y SU PLANEACION), OB. - CIT. PAG. 103.

"EL DIA DIECINUEVE DE ABRIL DE MIC NOVECIENTOS SESENTA Y SIETE --- SE CREA POR DECRETO PRESIDENCIAL, UN ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO- CON PERSONALIDAD JURIDICA Y PATRIMONIO PROPIO, QUE SE DENOMINARA "SIS- TEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" Y CUYO OBJETO SERA LA CONSTRUCCION, REPARA- CION Y EXPLOTACION DE UN TREN RAPIDO SUBTERRANEO Y SUPERFICIAL, PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DISTRITO FEDERAL, PRINCIPALMENTE EN LA CIU- DAD DE MEXICO". (30)

ASIMISMO EN ESE MISMO AÑO, SE PONEN EN OPERACION 12.66 KM. Y 16 -- ESTACIONES, CORRESPONDIENTES A LA LINEA 1, (ZARAGOZA - CHAPULTEPEC), -- POSTERIORMENTE PARA 1970, SE INAGURA LA LINEA 2, QUE TENDRA UN RECO--- RRIDO DE LA ESTACION TACUBA - TAXQUERA).

"PARA 1972 SE HABIAN PUESTO EN OPERACION 40.810 KM. Y SE CONTABAN- CON 59 TRENES PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO. EL PROMEDIO ANUAL DE KI- LOMETROS DE LINEA CONSTRUIDOS EN EL PERIODO DE 1967 - 1972, FUE DE --- 6.8 KM." (31)

PARA 1977, SE CREA LA COMISION TECNICA EJECUTIVA PARA CONSTRUIR LA AMPLIACION DEL METRO, YA QUE LAS PRIMERAS LINEAS PRESENTABAN UNA DEMAN- DA CRECIENTE.

ASI PARA 1985 SE HABIAN TERMINADO LAS PROLONGACIONES NORIE Y SUR - DE LAS LINEAS 4, 5 Y 7 CON UNA LONGITUD DE 74.993 KM., LO QUE SIGNIFICA UN PROMEDIO ANUAL DE 8.33 KM. DE 1977 A 1985, CON LO QUE LLEGO A ---

(30) "EL TRANSPORTE URBANO Y LAS POLITICAS DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE MEXICO". OB. CIT., PAG. 251.

(31) "DIVULGACION", OB. CIT., PAG. 21

115,803 KM. EN OPERACION DE 1985, DE LOS CUALES 106,251 ERAN PARA SERVICIO DIRECTO A LOS USUARIOS.

ACTUALMENTE EL METRO, TIENE EN OPERACION 8 LINEAS LAS CUALES SON:

LINEA 1, QUE CORRE DE OBSERVATORIO A PANTITLAN; LINEA 2 DE CUATRO CAMINOS A TAXQUERA; LINEA 3 DE INDIOS VERDES A UNIVERSIDAD; LINEA 4 DE MARTIN CARRERA A SANTA ANITA; LINEA 5 DE POLITECNICO A PANTITLAN; LINEA 6 DE LA VILLA A EL ROSARIO Y LA LINEA 7 DE BARRANCA DEL MUERTO-A EL ROSARIO Y LA LINEA 9 QUE CORRE DE PANTITLAN A TACUBAYA.

LA AMPLIACION DE LA RED DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE COLECTIVO, MOTIVADA POR EL CONSTANTE AUMENTO DE LA DEMANDA, TUVO QUE CONSIDERAR EL PROYECTO Y CONSTRUCCIONES DE INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS, QUE FACILITARAN LA LLEGADA DE USUARIOS DEL METRO.

SON DOS TIPOS DE INSTALACIONES AUXILIARES QUE SE USAN, SIENDO ESTOS PARADEROS DE AUTOBUSES Y ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS.

POR SUS CARACTERISTICAS, EL METRO HA LLEGADO A CONVERTIRSE EN EL SISTEMA A PARTIR DEL CUAL SE ORGANIZA EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA--DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE, CON EL PROPOSITO DE REGULAR Y COORDINAR LA TRANSFERENCIA DE MODOS DE TRANSPORTE.

EN CONCLUSION, ESTE SERVICIO DURANTE LA ADMINISTRACION PASADA SE-
VIO AMPLIADA EN LAS LINEAS 1, 2, 3 Y SE INAGURARON LAS 6 Y 7 . CON LA
PUESTA EN OPERACION EN LA LINEA 9, LA RED ALCANZO 131.5 KM, DE LONGI--
TUD, CON 118 ESTACIONES EN TOTAL.

CAPITULO III

EL MARCO JURIDICO

3.1 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1917.

NUESTRA CONSTITUCION POLITICA EN SU ARTICULO 11, CONSAGRA LA GARANTIA DE TRANSITO, ES DECIR QUE CUALQUIER CIUDADANO PUEDE TRALADARSE A CUALQUIER PUNTO GEOGRAFICO, TENIENDO LA LIBERTAD PLENA DE CIRCULACION, YA QUE EL MISMO DISPONE "TODO HOMBRE TIENE DERECHO A ENTRAR EN LA REPUBLICA, SALIR DE ELLA, VIAJAR POR SU TERRITORIO Y MUDAR DE RESIDENCIA, SIN NECESIDAD DE CARTA DE SEGURIDAD, PASAPORTE, SALVOCONDUCTO U OTROS REQUISITOS SEMEJANTES".

POR OTRA PARTE, EL FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL DE REGULAR EL TRANSPORTE, LA ENCONTRAMOS EN EL ARTICULO 89, FRACCION I, DE NUESTRA CARTA MAGNA, QUE CONFIERE AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA TRES FACULTADES; -- A) LA DE PROMULGAR LAS LEYES QUE EXPIDA EL CONGRESO DE LA UNION; -- B) LA DE EJECUTAR DICHAS LEYES, Y C) LA DE PROVEER EN LA ESPERA -- ADMINISTRATIVA A SU EXACTA OBSERVANCIA, O SEA LA FACULTAD REGLAMENTARIA.

ESTA ULTIMA FACULTAD ES LA QUE DETERMINA QUE EL EJECUTIVO PUEDA-- EXPEDIR DISPOSICIONES GENERALES Y ABSTRACTAS QUE TIENEN POR OBJETO LA EJECUCION DE LA LEY, DESARROLLANDO Y COMPLEMENTANDO EN DETALLE LAS NORMAS CONTENIDAS EN LOS ORDENAMIENTOS JURIDICOS EXPEDIDOS POR EL CONGRESO.

SO DE LA UNION.

EN ESE SUPUESTO, ES DONDE SE ENCUENTRA EL AMPLIO AMBITO DE COMPETENCIA CONSTITUCIONAL DEL PRESIDENTE, EN EL DESEMPEÑO EN SUS FACULTADES Y ABARCA TODOS LOS RAMOS DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO SUSCEPTIBLE - DE LEGISLARSE POR EL CONGRESO DE LA UNION EN LOS TERMINOS QUE LA CONSTITUCION SEÑALA.

REGLAMENTO.- "AL CONJUNTO ORDENADO DE REGLAS Y CONCEPTOS QUE POR AUTORIDAD COMPETENTE SE DA PARA LA EJECUCION DE UNA LEY O PARA EL REGIMEN INTERIOR DE UNA CORPORACION O DEPENDENCIA". (32)

LA DOCTRINA HA ESTIMADO AL REGLAMENTO COMO SIMPLE NORMA COMPLEMENTARIA DE UNA LEY, ACEPTANDOSE QUE NO TIENE LA JERARQUIA DE UNA LEY Y SOLO REQUIERE LA INTERVENCION DEL EJECUTIVO EN EL AMBITO FEDERAL Y GOBERNADOR DEL ESTADO EN LAS ENTIDADES FEDERATIVAS, PARA LA VIGENCIA Y EFICACIA LEGAL.

CITANDO A LOS TRATADISTAS GABINO FRAGA Y FELIPE TENA RAMIREZ, DIVIDEN EN LA ACTUALIDAD AL REGLAMENTO EN DOS CATEGORIAS; REGLAMENTOS EJECUTIVOS Y REGLAMENTOS AUTONOMOS, UNA FORMADA POR ORDENANZAS CREADORAS DE DERECHO Y OTRA POR LAS ORDENANZAS ADMINISTRATIVAS; LAS PRIMERAS SON DESDE EL PUNTO DE VISTA MATERIAL, ACTOS LEGISLATIVOS. LOS SEGUNDOS SE DIRIGEN A FUNCIONARIOS QUE PRODUCEN CONSECUENCIAS JURIDICAS PARA LOS PARTICULARES, A QUIENES SOLO INTERESA EL EJERCICIO DE DI

(32) ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA ESPASA CALPE, S. A.

CHAS ORDENANZAS.

ES POR ELLO QUE EL ARTICULO 92 CONSTITUCIONAL, OTORGA EL, MAS --- AMPLIO RECONOCIMIENTO A LOS REGLAMENTOS, YA QUE EL MISMO SEÑALA; "TO-- DOS LOS REGLAMENTOS, DECRETOS, ACUERDOS Y ORDENES DEL PRESIDENTE DEBE-- RAN ESTAR FIRMADOS POR EL SECRETARIO DE ESTADO O JEFE DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO A QUE EL ASUNTO CORRESPONDA, Y SIN ESTE REQUISITO NO -- SERAN OBEDECIDOS".

DECRETOS.- "EL DECRETO ES UNA DECISION DE UN ORGANO DEL ESTADO QUE CREA SITUACIONES JURIDICAS CONCRETAS O INDIVIDUALES Y QUE REQUIERE DE-- CIERTA FORMALIDAD (PUBLICIDAD), A EFECTO DE QUE SEA CONOCIDO POR AQUE-- LLOS A QUIENES VA DIRIGIDO", SE HACE MENCION AL DECRETO EN ESTE CAPITU-- LO, POR CONSIDERAR AL MISMO COMO UNA RESOLUCION DE INTERES COMUN DESTI-- NADA A LA RESOLUCION DE CASOS CONCRETOS, Y QUE PRODUCE SITUACIONES JURI-- DICAS.

CITANDO AL DOCTOR ANDRES SERRA ROJAS, CLASIFICA AL DECRETO EN -- TRES CLASES, LOS CUALES SON: "DECRETO LEY, EL CUAL ES UN ACTO LEGISLA-- TIVO DICTADO EN EPOCAS ANORMALES POR EL EJECUTIVO, DECRETO DELEGADO, - AL CUAL SE CONSIDERA UNA FACULTAD EXTRAORDINARIA USADA FRENTE A SITUA-- CIONES EXCEPCIONALES COMO PUEDE SER LA SUSPENSTON DE LAS GARANTIAS IN-- DIVIDUALES; Y DECRETO ADMINISTRATIVO EL CUAL ES LA FACULTAD QUE SE CON-- CEDE AL ORGANO EJECUTIVO PARA QUE EN EJERCICIO DE SUS FUNCIONES DICTE-- RESOLUCIONES SOBRE UNA ESPECIE PARTICULAR DE LOS NEGOCIOS PUBLICOS", (33)

(33) SERRA ROJAS ANDRES, DERECHO ADMINISTRATIVO, EDITORIAL PORRUA MEXI-- CO 1981, 10ª EDICION TOMO I.

CONTINUANDO CON EL MAESTRO ACOSTA ROMERO, "SEÑALA QUE ESTE ÚLTIMO, CREA SITUACIONES JURÍDICAS CONCRETAS, Y EN OTRAS SITUACIONES GENERALES ASIMISMO QUE LA BASE CONSTITUCIONAL DEL DECRETO, SE PRECISA EN EL ARTÍCULO 89, FRACCIÓN I, QUE HABLE DE FACULTADES DEL PRESIDENTE PARA EJECUTAR LAS LEYES; Y CONSIDERA EL MISMO MAESTRO ACOSTA ROMERO, QUE ES A TRAVÉS DE ACTOS CONCRETOS QUE SE LOGRA LA EJECUCIÓN DE LAS MISMAS Y -- QUE SON DISTINTOS, DESDE LUEGO, DEL REGLAMENTO", (34)

EN CONCLUSIÓN PODEMOS SEÑALAR QUE EL OBJETIVO BÁSICO DEL DECRETO ES EL DE HACER UNA CORRECTA INTERPRETACIÓN DE LAS LEYES, REGLAMENTOS, CONCRETÁNDOSE ÚNICAMENTE A LAS DISPOSICIONES QUE LE FUERON SEÑALADOS.

EN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA, SE ENCUENTRAN DIVERSAS ACEPCIONES -- QUE ALUDEN A LOS SERVICIOS PÚBLICOS COMO SON LAS COMPRENDIDAS EN LOS ARTÍCULOS 3º EN SU FRACCIÓN IX, 27, FRACCIÓN XI, 73, FRACCIÓN XXV Y -- XXIX, 132.

TOMANDO EN CUENTA LAS CONSIDERACIONES EXPUESTAS, SE ESTABLECE QUE EL SERVICIO DE TRANSPORTE, ES UN SERVICIO PÚBLICO Y QUE ESTE ES UNA -- CREACIÓN DEL ESTADO, EL CUAL ATIENDE A SU ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO, CON LOS ELEMENTOS LEGALES Y MATERIALES QUE LE SON NECESARIOS; LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA RESUELVE QUE UNA NECESIDAD DE CARÁCTER COLECTIVO O DE INTERÉS GENERAL, SE CONVIERTA EN SERVICIO PÚBLICO.

POR LO QUE EN TALES CONDICIONES, PRECISAMOS EN EL SIGUIENTE APAR--

(34) ACOSTA ROMERO MIGUEL - DERECHO ADMINISTRATIVO, EDITORIAL PORRUA.

TADO DE ESTE CAPITULO, EL MARCO JURIDICO QUE REGULA AL TRANSPORTE PUBLICO COMO SERVICIO.

3.2. LEYES Y REGLAMENTOS QUE REGULAN LA ACTIVIDAD DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.

COMO HA QUEDADO SEÑALADO, DE NUESTRA CONSTITUCION ES DONDE EMANAN LAS LEYES QUE REGULAN LOS SERVICIOS PUBLICOS Y EN CUANTO AL SERVICIO DE TRANSPORTE ENCONTRAMOS QUE LAS LEYES Y REGLAMENTOS SEÑALAN LOS CARACTERES BASICOS DEL TRABAJO.

ASI TENEMOS QUE EL ARTICULO 23 DE LA LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 29 DE DICIEMBRE DE 1978. SEÑALA QUE "PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, SE ENTIENDE POR SERVICIO PUBLICO LA ACTIVIDAD ORGANIZADA QUE SE REALICE -- CONFORME A LAS LEYES O REGLAMENTOS VIGENTES EN EL DISTRITO FEDERAL, CON EL FIN DE SATISFACER EN FORMA CONTINUA, UNIFORME, REGULAR Y PERMANENTE, NECESIDADES DE CARACTER COLECTIVO; LA PRESTACION DE ESTOS SERVICIOS ES DE INTERES PUBLICO, CONTINUA DICIENDO QUE "LA DECLARACION OFICIAL DE -- QUE DETERMINADA ACTIVIDAD CONSTITUYE UN SERVICIO PUBLICO, IMPLICA QUE - LA PRESTACION DE DICHO SERVICIO ES DE UTILIDAD PUBLICA..." (35)

EL MAESTRO SERRA ROJAS, REFORZANDO LA DEFINICION DE SERVICIO PUBLICO, OPINA QUE "LA SUPREMA CORTE HA RESUELTO QUE POR SERVICIO PUBLICO SE ENTIENDE UN SERVICIO TECNICO PRESTADO AL PUBLICO, DE UNA MANERA REGULAR

(35) LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION 29, DE DICIEMBRE DE 1978.

Y CONTINUA, PARA LA SATISFACCION DEL ORDEN PUBLICO Y POR UNA ORGANIZACION PUBLICA. ES LA DISPENSABLE PARA QUE UN SERVICIO SE CONSIDERE PUBLICO QUE LA ADMINISTRACION PUBLICA LO HAYA CENTRALIZADO Y QUE LO ATIENDA DIRECTAMENTE Y DE POR SI CON EL CARACTER DE DUENO PARA SATISFACER INTERESES GENERALES Y QUE CONSIGUIENTEMENTE, LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS RESPECTIVOS SEAN NOMBRADOS POR EL PODER PUBLICO Y FORMEN PARTE DE LA ADMINISTRACION". (36)

SIGUE DICHIENDO EL MAESTRO SERRA ROJAS, QUE EL SERVICIO PUBLICO "ES UNA ACTIVIDAD TECNICA, DIRECTA O INDIRECTA, DE LA ADMINISTRACION PUBLICA ACTIVA O AUTORIZADA A LOS PARTICULARES QUE HA SIDO CREADA Y CONTROLADA PARA ASEGURAR LA SATISFACCION DE DERECHO PUBLICO, CARACTERIZANDOSE POR LOS SIGUIENTES CRITERIOS, A LOS QUE HACE REFERENCIA:

- CRITERIO ORGANICO. QUE DESIGNA A LA ORGANIZACION PUBLICA, ES DECIR, AL CONJUNTO DE ORGANOS Y MEDIOS DE QUE PROVEE A LA MISMA, PARA EL CUMPLIMIENTO DE SUS COMETIDOS.

- CRITERIO MATERIAL. SE HACE REFERENCIA A LA ACTIVIDAD DE INTERES GENERAL QUE LA ADMINISTRACION PUBLICA TIENE A SU CARGO.

- CRITERIO JURIDICO. QUE AFIRMA QUE DA SERVICIO PUBLICO CUANDO ESA ACTIVIDAD ESTA SOMETIDA A UN REGIMEN JURIDICO ESPECIAL, EL QUE EN PRINCIPIO ES DEROGATORIO DE DERECHO PRIVADO. EL MISMO REGIMEN SEÑALA LAS EXCEPCIONES A ESE PRINCIPIO.

(36) SERRA ROJAS, ANDRES. OB. CIT. PAG. 43.

- CRITERIO TECNICO. QUE SE REFIERE AL SERVICIO PUBLICO COMO MEDIO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES SOCIALES".

DE LO QUE CONCLUIMOS QUE PARA QUE UN SERVICIO SE CONSIDERE PUBLICO, DEBE DE SER DE INTERES GENERAL, Y ATENDER UNA NECESIDAD GENERAL, LA CUAL EN PRINCIPIO DEBE DE SER SATISFECHA POR EL ESTADO.

POR OTRA PARTE, EN EL CASO CONCRETO DEL DISTRITO FEDERAL, QUE ES DONDE SE VA A CONCENTRAR EL ESTUDIO Y LA ELABORACION DE ESTE TRABAJO, TENEMOS QUE DE ACUERDO AL ARTICULO 44 DE LA LEY GENERAL DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL SE SEÑALA QUE "EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA ATENDER LO RELACIONADO CON EL GOBIERNO DE ESTE DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO SE HARA EN LOS TERMINOS DE SU LEY ORGANICA. (37)

DE ACUERDO A LAS FUNCIONES DEL PROPIO DEPARTAMENTO, SU LEY ORGANICA, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 29 DE DICIEMBRE DE 1978, EN SU ARTICULO 20, DISPONE QUE AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL CORRESPONDE EL DESPACHO DE LOS SIGUIENTES ASUNTOS EN MATERIA DE OBRAS Y SERVICIOS:

IX. SEÑALAR LAS NORMAS PARA ATENDER Y VIGILAR LA DEBIDA PRESTACION DE

(37) IDEM - ARTICULO 44.

LOS SERVICIOS PUBLICOS.

XIII. FIJAR Y EJECUTAR LAS POLITICAS DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DE PRESTACION DE SERVICIOS PUBLICOS. (38)

POR LO QUE SE REFIERE A LAS CONCESIONES DE SERVICIOS PUBLICOS, EL ARTICULO 26 PRECISA ESTAS FACULTADES DEL MISMO PARA:

I. VIGILARLAS, Y EN SU CASO, MODIFICARLAS EN LA FORMA QUE SEA CONVENIENTE.

II. REGLAMENTAR SU FUNCIONAMIENTO.

III. FIJAR Y MODIFICAR LAS TARIFAS CORRESPONDIENTES Y VIGILAR SU CUMPLIMIENTO.

IV. OCUPAR TEMPORALMENTE EL SERVICIO PUBLICO O INTERVENIR EN SU ADMINISTRACION, EN LOS CASOS EN QUE EL CONCESIONARIO NO LO PRESTE EFICAZMENTE O SE NIEGUE A SEGUIR PRESTANDOLO;

V. UTILIZAR LA FUERZA PUBLICA EN LOS CASOS EN QUE EL CONCESIONARIO OPONGA RESISTENCIA A LA MEDIDA DE INTERES PUBLICO A QUE SE REFIERE LA FRACCION ANTERIOR;

VI. CONTROLAR EL PAGO OPORTUNO DE LAS OBLIGACIONES ECONOMICAS A CAR--

(38) IDEM - AL ARTICULO 20.

GO DEL CONCESIONARIO Y A FAVOR DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, -
CONFORME A LAS CLAUSULAS DE LA CONCESION.

VII. SUPERVISAR LAS OBRAS QUE DEBA REALIZAR EL CONCESIONARIO ASI COMO--
ESTABLECER LAS NORMAS DE COORDINACION CON OTROS SERVICIOS PUBLICOS SI--
MILARES, Y

VIII. DICTAR LAS DEMAS MEDIDAS NECESARIAS TENDIENTES A PROTEGER EL IN--
TERES PUBLICO. (39)

ANALIZANDO EN PARTICULAR, EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE QUE -
PRESTA EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, ENCONTRAMOS QUE LA CARAC--
TERISTICA DE ESTE, ES DE QUE, EL PROPIO DEPARTAMENTO, NO ES QUIEN LO -
PRESTA, SINO QUE EL MISMO SE PROPORCIONA ATRAVES DE ORGANISMOS DESCEN--
TRALIZADOS, Y EL DEPARTAMENTO SOLO LOS REGLAMENTA, DE AHI QUE EL DEPAR--
TAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, HAYA EXPEDIDO DISTINTOS ORDENAMIENTOS --
QUE REGULAN ESTA ACTIVIDAD, TAL ES EL CASO DE, DIVERSAS DISPOSICIONES--
QUE SE HAN DICTADO EN ESTA MATERIA, PARA LO CUAL SE HARA UNA BREVE EX--
POSICION DE LAS MISMAS:

EN 1918, SE APLICARON LAS PRIMERAS DISPOSICIONES LEGALES DICTADAS
EN MATERIA ADMINISTRATIVA, CONTENIDAS EN EL "REGLAMENTO DE CIRCULACION
PARA LA CIUDAD DE MEXICO", DE AGOSTO DE 1913 EN EL QUE MAYORMENTE SE -
REFERIA A LOS TRANVIAS Y VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL Y EN UNOS CUAN--

TOS ARTICULOS A LOS AUTOMOVILES, SERALA TAMBIEN LA VELOCIDAD MAXIMA EN LAS CALLES DE 10 KM/H Y 30 KM/H EN LAS CALZADAS.

HASTA MAYO DE 1918 SE EXPIDIO EL PRIMER "REGLAMENTO DE TRAFICO" - QUE ERA UN PEQUEÑO CONJUNTO DE ORDENAMIENTOS INICIALES, DONDE SE PROHIBIA TRASPASAR LOS VEHICULOS O MODIFICAR LAS CARROCERIAS Y MOTORES SIN PERMISO DE LA AUTORIDAD; SEÑALABA MULTAS PARA LOS CONDUCTORES DESASEADOS O MAL VESTIDOS Y A LOS CHOFERES DE AUTOMOVILES DE ALQUILER.; SE -- LES PROHIBIA MANEJAR CON MANGAS CORTAS EN LA CAMISA Y SIN CORBATA.

EN NOVIEMBRE DE 1929, SE EXPIDE EL "REGLAMENTO PARA LAS LINEAS DE CAMIONES DEL DISTRITO FEDERAL, EXPEDICION DE PERMISOS DE RUTAS Y ESTABLECIMIENTOS DE NUEVAS LINEAS", EL QUE CONSTA DE 12 ARTICULOS EN ESTE REGLAMENTO SE LIMITA A 5 EL NUMERO MAXIMO DE PERMISOS QUE PUEDE OTORGARSE A FAVOR DE UNA PERSONA; SE PROHIBE VENDER LOS PERMISOS A EMPRESAS EXTRANJERAS O SOCIEDADES ANONIMAS. SE SERALA QUE PARA LA NUEVA -- EXPEDICION DE NUEVOS PERMISOS, SE DARA PREFERENCIA A LAS SOCIEDADES -- COOPERATIVAS Y A LAS AGRUPACIONES GREMIALES.

EL 10 DE NOVIEMBRE DE 1939 FUE DECRETADO EL "REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL "DONDE -- ESTABLECE NOVEDOSAS INNOVACIONES Y REPETIA ALGUNAS DISPOSICIONES ANTERIORES, COMO LA DE ORGANIZARSE EN COOPERATIVAS PARA LA EXPLOTACION DE LAS RUTAS. DE LAS DISPOSICIONES NUEVAS DESTANCAN; LOS PERMISOS QUE SOLO SERIAN OTORGADOS A CIUDADANOS MEXICANOS, Y TENDRIAN DERECHO A QUE --

SE LES RENOVARA CADA AÑO SI CUMPLIAN CON LOS REQUISITOS DEL REGLAMENTO; ESTE NUNCA LLEGO A APLICARSE POR HABERSE AMPARADO LAS LINEAS, QUE NO ESTUVIERON CONFORMES CON EL COOPERATIVISMO OBLIGATORIO Y CON OTRAS DISPOSICIONES QUE ESTIMARON ATENTATORIAS Y CONTINUO EN VIGOR EL DE NOVIEMBRE DE 1929.

POSTERIORMENTE EL 31 DE DICIEMBRE DE 1941 SE DICTO LA "LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL", ESTA LEY EN SU ARTICULO SEGUNDO TRANSITORIO DEROGA EL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTES, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DEL 29 DE NOVIEMBRE DE 1940 Y ES PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 23 DE MARZO DE 1942.

ESTA LEY CONSTA DE 13 ARTICULOS Y 6 ARTICULOS TRANSITORIOS, ESTA LEY DISPONE EN SU "ARTICULO 6º QUE SERA NECESARIO OBTENER LA CONCESION O EL PERMISO PREVIO CORRESPONDIENTE A LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, PARA PODER ESTABLECER Y OPERAR LINEAS LOCALES DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE CARGA, Y EN GENERAL, PARA PONER EN SERVICIO VEHICULOS DESTINADOS A LA PRESTACION DE TALES SERVICIOS DENTRO DEL PROPIO DISTRITO".(40)

EN ESTE ORDENAMIENTO SE SEÑALA, DE IGUAL MANERA QUE LOS PERMISOS SERAN TEMPORALES Y QUE REGIRAN DURANTE EL TIEMPO NECESARIO PARA GARANTIZAR LA INVERSION, ASI MISMO SE CONTEMPLA QUE LAS CONCESIONES O PERMISOS SE OTORGAN A PERSONAS FISICAS QUE SEAN MEXICANAS POR NACIMIENTO.

(40) IDEM - ARTICULO 6.

EL 23 DE MARZO DE 1942 SE PROMULGO EL REGLAMENTO DE LA LEY ANTES-CITADA "REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS-EN EL DISTRITO FEDERAL." PUBLICADO EL 14 DE ABRIL DE 1942 QUE ESTABLECE-EN SU ARTICULO 5º EL SISTEMA DE CONTRATO-CONCESION PARA LA INTRODUCCION DE NUEVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, DE NUEVAS LINEAS Y PARA CONTINUAR -- EXPLOTANDO LAS YA EXISTENTES, ADEMAS DECLARA QUE DEJA DE SURTIR SUS --- EFECTOS DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL LOS ARTICULOS 152, 156 Y PRIMERO DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (41)

ESTE REGLAMENTO SEÑALA EN SU ARTICULO 1º, "QUE EL TRANSPORTE LO- CAL DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL ES UN SERVICIO PUBLICO, CUYA - PRESTACION ES FACULTAD DEL DEPARTAMENTO DE DICHA ENTIDAD..." (42)

ASI, MISMO DISPONE EN SU ARTICULO 3º., QUE "PARA LA EXPLOTACION - DEL SERVICIO LOCAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, - POR EMPRESAS O PARTICULARES, SE REQUIERE LA AUTORIZACION PREVIA DE LAS- AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, SEA CUAL FUERE EL - TIPO DE VEHICULOS EMPLEADOS Y SU SISTEMA DE PROPULSION" (43)

EN DICHO REGLAMENTO, SE SEÑALA QUE LOS PERMISOS SE RESERVAN PARA- LOS AUTOMOVILES DE ALQUILER; LOS PERMISOS Y CONCESIONES SE OTORGAN A -- PERSONAS FISICAS Y MORALES, A MEXICANOS Y MAYORES DE EDAD Y EXTRANJE-- ROS, CON LIMITE DE TRES VEHICULOS POR PERSONA OTORGANDOSE POR PLAZO -- MAXIMO DE CINCO AÑOS, Y POR VEINTE LAS CONCESIONES PRORROGABLES AMBOS,-

(41) LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRA DE SUJETARSE EL TRAN- SITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DIST. FED. D.O.F. EL 23 DE MARZO DE 1942.

(42) REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSP. DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL. D.O.F. EL 14 DE ABRIL DE 1942.

(43) IDEM - ARTICULO 3º.

UNO Y OTROS, PODRIAN TRASPASARSE CON AUTORIZACION DEL DEPARTAMENTO AL IGUAL DE ENAJENARSE, O GRAVARSE LOS BIENES DEL CONCESIONARIO.

EL REGLAMENTO ESTABLECE QUE EN NINGUN CASO PUEDE EXCEDER DE 20 -- AÑOS PRORROGABLES PARA LAS CONCESIONES Y DE 5 AÑOS REFRENDABLES PARA -- LOS PERMISOS.

EL 30 DE DICIEMBRE DE 1958 SE PUBLICA 'EN EL DIARIO OFICIAL, LA -- "LEY DE LA UNION DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN CA--- MIONES Y AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL", EN ESTA, SE CREA LA UNION, -- CON EL CARACTER DE INSTITUCION PUBLICA Y CON PERSONALIDAD JURIDICA Y -- PATRIMONIO PROPIO, QUEDANDO INTEGRADA ADEMAS CON LAS PERSONAS QUE TENIAN PERMISO O CONCESION PARA PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTES DE -- PASAJEROS.

EN SU ARTICULO 3, FRACCION I SEÑALA QUE LA UNION DE PERMISIONARIOS TENDRIA COMO OBJETO "COADYUNAR CON EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y BAJO LA DIRECCION Y VIGILANCIA DE ESTE, EN LA ESTRUCTURACION ORGANIZACION Y MEJORAMIENTO DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN -- CAMIONES Y AUTOBUSES, EN EL PROPIO DISTRITO". (44)

ESTA LEY QUEDO ABROGADA EN VIRTUD DE LA REVOCACION DE LAS CONCESIONES DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS, QUE VENIAN EXPLOTANDO LOS PERMISIONARIOS DE CAMIONES, Y QUE SE EFECTUO EN 1981.

(44) LEYES Y REGLAMENTOS SOBRE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES TOMO I, 7ª EDICION, EDICIONES ANDRADE, S. A. MEXICO 1982. PAG. 424.

3.3. ORGANISMOS QUE INTERVIENEN EN LA ADMINISTRACION Y VIGILANCIA DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, SEÑALA, EN EL REGLAMENTO INTERIOR DEL PROPIO DEPARTAMENTO, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, EL 26 DE AGOSTO DE 1985, QUE SON TRES LOS ORGANISMOS QUE DENTRO DEL AMBITO DE SUS FACULTADES, TIENEN QUE VER CON EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, ASI TENEMOS QUE SON:

LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO (COVITUR), LA CUAL ES LA ENCARGADA DE BUSCAR ALTERNATIVAS Y PROPONER SOLUCIONES AL PROBLEMA DE LA VIALIDAD Y DEL TRANSPORTE, ASI COMO LA CONSTRUCCION DE TODAS LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE, ASI COMO TENER A SU CARGO LA AMPLIACION DEL METRO, ESTAS FACULTADES, LAS ENCONTRAMOS EN EL ARTICULO 49 DEL CITADO REGLAMENTO EL CUAL SEÑALA: CORRESPONDE A LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO:

ARTICULO 49.- "CORRESPONDE A LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO:

I. ELABORAR Y MANTENER ACTUALIZADO EL PROGRAMA MAESTRO DEL METRO, CONJUNTAMENTE CON LA COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE;

II. PROYECTAR, PROGRAMAR, CONSTRUIR, CONTRATAR Y SUPERVISAR LAS -

OBRAS DE AMPLIACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, ADQUIRIR LOS EQUIPOS NECESARIOS Y ENTREGAR LAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES COMPLETAS AL PROPIO SISTEMA:

III. CON BASE EN LOS ESTUDIOS EFECTUADOS, ELABORAR Y PONER EN VIGOR LOS SISTEMAS Y METODOS TECNICOS EN MATERIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE-URBANO;

IV. PROGRAMAR, CONSTRUIR Y CONTRATAR LAS OBRAS VIALES PROPIAS DEL TRANSPORTE URBANO Y EN SU CASO, MODIFICAR LAS EXISTENTES;

V. CON BASE EN LOS ESTUDIOS EFECTUADOS POR LA COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE PROYECTAR Y CONSTRUIR LOS ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS DEL DISTRITO FEDERAL;

VI. SUPERVISAR LA OBRA CIVIL Y ELECTROMECANICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO Y DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ELECTRICO, Y

VII. PROYECTAR Y CONSTRUIR LAS OBRAS E INSTALACIONES REQUERIDAS POR EL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS Y AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100.

POR OTRA PARTE TENEMOS QUE LA COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE, ES LA ENTIDAD RECTORA EN LA MATERIA, A FIN DE INTEGRAR LOS SISTEMAS DE TRANSPORTACION A CARGO DEL GOBIERNO CAPITALINO Y DAR CONGRUENCIA A LAS

POLITICAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO CONCESIONADO. --
TALES ATRIBUCIONES LAS ENCONTRAMOS SEÑALADAS EN EL ARTICULO 11 DEL CI
TADO REGLAMENTO QUE DISPONE, CORRESPONDE A LA COORDINACION GENERAL --
DEL TRANSPORTE:

ARTICULO 11.- "CORRESPONDE A LA COORDINACION GENERAL DE TRANSPOR
TE:

I. ELABORAR Y MANTENER ACTUALIZADO EL PROGRAMA INTEGRAL DE TRANS
PORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL;

II. REALIZAR LOS ESTUDIOS NECESARIOS SOBRE TRANSITO Y VEHICULOS,
A FIN DE LOGRAR UNA MEJOR UTILIZACION DE LAS VIAS Y DE LOS MEDIOS DE -
TRANSPORTE CORRESPONDIENTE, QUE CONDUZCA A LA MAS EFICAZ PROTECCION DE
LA VIDA, Y A LA SEGURIDAD, COMODIDAD Y RAPIDEZ EN EL TRANSPORTE DE PER
SONAS Y DE CARGA;

III. LLEVAR A CABO LOS ESTUDIOS PARA DETERMINAR CON BASE EN --
ELLOS LAS MEDIDAS TECNICAS Y OPERACIONALES DE TODOS LOS MEDIOS DE --
TRANSPORTE URBANO, CON EL OBJETO DE QUE SE COMPLEMENTEN ARMONICAMENTE-
ENTRE SI Y CON LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL;

IV. REALIZAR LOS ESTUDIOS TECNICOS SOBRE LA LOCALIZACION, NORMAS
Y TARIFAS QUE DEBERA APLICAR PARA LA UBICACION, LA CONSTRUCCION Y EL -
FUNCIONAMIENTO DE LOS ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS;

V. DETERMINAR LAS CARACTERISTICAS Y LA UBICACION QUE DEBERAN TENER LOS DISPOSITIVOS Y SEÑALES PARA LA REGULACION DEL TRANSITO EN NUEVAS --- VIAS DE CIRCULACION, FIJARLOS Y ENTREGARLOS A LA SECRETARIA GENERAL DE - PROTECCION Y VIALIDAD PARA SU OPERACION Y MANTENIMIENTO.

VI. ESTUDIAR LAS TARIFAS PARA AUTOBUSES DEL SERVICIO PUBLICO DE - TRANSPORTE DE PASAJEROS URBANO Y SUBURBANO, DE CARGA Y TAXIS, ASI COMO - PROPONER AL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL LAS MODIFICACIONES PERTINENTES;

VII. AUTORIZAR CAMBIOS DE UNIDADES Y FIJAR FRECUENCIAS Y HORARIOS DE LOS AUTOBUSES, REVISAR Y OPINAR SOBRE NUEVOS TIPOS Y CARACTERISTICAS DE LOS MISMOS;

VIII. ESTUDIAR Y ESTABLECER LAS NORMAS PARA LA DETERMINACION DE - SITIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE CARGA, TAXIS Y AUTOBUSES, PARA TRAMITAR LAS CONCESIONES CORRESPONDIENTES;

IX. DETERMINAR LAS RUTAS DE PENETRACION DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SUBURBANOS Y FORANEOS, PRECISAR LAS - RUTAS DE PENETRACION O DE PASO, ASI COMO LOS ITINERARIOS PARA LOS VEHICULOS DE CARGA, OTORGANDO LAS AUTORIZACIONES CORRESPONDIENTES:

X. REPRESENTAR AL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, ANTE LAS AUTORIDADES, COMISIONES, COMITES, GRUPOS DE TRABAJO Y DEMAS ORGA

NISMOS QUE SE OCUPEN DEL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS Y DE CARGA;

XI. COORDINAR LAS ACTIVIDADES EN MATERIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE CON LAS AUTORIDADES FEDERALES, ESTATALES Y MUNICIPALES, ASI COMO CON -- LAS ENTIDADES PARAESTATALES CUYA COMPETENCIA U OBJETO SE RELACIONE CON ESTAS MATERIAS;

XII. COORDINAR LOS PROYECTOS Y PROGRAMAS DE CONSTRUCCION DE LAS OBRAS DE AMPLIACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO;

XIII. FIJAR LAS MEDIDAS CONDUCENTES Y TRAMITAR LAS CONCESIONES O PERMISOS QUE PREVEN LOS ORDENAMIENTOS LEGALES Y LAS DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS EN MATERIA DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGA, - TRANSPORTE ESCOLAR, COLECTIVO DE EMPRESAS, ASI COMO DE LAS TERMINALES, - TALLERES, SITIOS Y DEMAS INSTALACIONES QUE SE REQUIERAN PARA LA PRESTACION ADECUADA DE LOS SERVICIOS;

XIV. REALIZAR ESTUDIOS SOBRE LA FORMA DE OPTIMIZAR EL USO DEL --- EQUIPO DE TRANSPORTE COLECTIVO DEL SECTOR Y CON BASE EN ELLOS DICTAR Y SUPERVISAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS QUE CONDUZCAN A SU MEJOR APROVECHAMIENTO;

XV. ESTUDIAR Y DICTAMINAR SOBRE LAS ALTERNATIVAS EN LA SELECCION DEL EQUIPAMIENTO QUE DEBAN ADQUIRIR LAS AREAS DEDICADAS AL SERVICIO DE --- TRANSPORTE EN EL SECTOR;

XVI. APOYAR AL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EN LA PROMOCION, CONDUCCION, COORDINACION, VIGILANCIA Y EVALUACION DEL DESARROLLO DE LAS ENTIDADES AGRUPADAS EN EL SUBSECTOR CORRESPONDIENTE, EN CONGRUENCIA CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, EL PROGRAMA SECTORIAL Y LOS DEMAS PROGRAMAS PERTINENTES;

XVII. PROPONER EL JEFE DEL DEPARTAMENTO LAS NORMAS, POLITICAS Y MEDIDAS CORRESPONDIENTES, PARA APOYAR EL DESARROLLO DE LAS ENTIDADES -- PARAESTATALES CUYA COORDINACION LE SEA ENCOMENDADA.

XVIII. PARTICIPAR EN LA ELABORACION DE LOS PROGRAMAS INSTITUCIONALES DE LAS ENTIDADES PARAESTATALES CUYA COORDINACION LE CORRESPONDA REALIZAR, ASI COMO ANALIZAR Y DICTAMINAR SOBRE ELLOS Y PROMOVER LOS AJUSTES QUE SE REQUIERAN, Y

XIX. LAS DEMAS ATRIBUCIONES QUE LE SEALEN LAS LEYES, ESTE REGLAMENTO Y OTRAS DISPOSICIONES APLICABLES, ASI COMO LAS QUE CORRESPONDAN A LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS QUE SE LE ADSCRIBAN.

POR ULTIMO LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO, TIENE--SERALADAS SUS FACULTADES EN EL ARTICULO 40 QUE DISPONE:

ARTICULO 40.- "CORRESPONDE A LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO:

I. EXPEDIR Y CANCELAR, EN SU CASO, CON INTERVENCION DE OTRAS AUTORIDADES COMPETENTES, AUTORIZACIONES PARA EL FUNCIONAMIENTO DE SITIOS Y TERMINALES DE SERVICIO PUBLICO, TANTO DE PASAJEROS COMO DE CARGA.

II. DETERMINAR LAS POLITICAS Y SISTEMAS DE CONTROL DE LOS ESTACIONAMIENTOS UBICADOS EN LA VIA PUBLICA;

III. ESTUDIAR Y PROPONER A LAS AUTORIDADES COMPETENTES LAS RUTAS DE PENETRACION URBANA Y SUBURBANA DE LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA;

IV. ATENDER AL PUBLICO EN LA EXPEDICION DE PLACAS, TARJETAS DE CIRCULACION, LICENCIAS PARA CONducIR Y TODA LA DOCUMENTACION NECESARIA, PARA QUE TANTO LOS VEHICULOS PUBLICOS Y PRIVADOS, COMO LOS CONDUCTORES DE LOS MISMOS, CIRCULEN CONFORME A LAS NORMAS SEÑALADAS EN EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL.

V. ORDENAR Y REALIZAR REVISTAS DE INSPECCION PERIODICAS PARA AUTOMOVILES, CAMIONES DE CARGA Y CUALQUIER OTRO TRANSPORTE TERRESTRE, CON EL FIN DE VERIFICAR SU CORRECTO FUNCIONAMIENTO MECANICO;

VI. EMITIR LOS CRITERIOS PARA LA EXPEDICION DE LICENCIAS DE APERTURA Y FUNCIONAMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS DE VEHICULOS EN EL DISTRITO FEDERAL, ASI COMO SANCIONAR LAS PROPIAS LICENCIAS PREVIAMENTE A SU EXPEDICION, Y

VII. DETERMINAR LAS ACCIONES ENCAMINADAS A MEJORAR LA VIALIDAD EN LO REFERENTE A INGENIERIA DE TRANSITO. (45)

(45) REGLAMENTO INTERIOR DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL , PUBLI-
CADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 26 DE AGOSTO DE 1985.

CAPITULO IV.

4. LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

LA CIUDAD DE MEXICO, CUENTA CON UNA POBLACION DE APROXIMADAMENTE 19 MILLONES DE HABITANTES, LOS CUALES SON PRODUCTO DE LA EXPLOSION DEMOGRAFICA, ESTA POBLACION AJUNADA A LA DE LOS 17 MUNICIPIOS DEL ESTADO DE MEXICO CONFORMAN LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO QUE DIA A DIA DEMANDAN UNA MAYOR ATENCION DE SERVICIOS PUBLICOS, ENTRE LOS QUE DESTACA COMO PUNTO DE ESTUDIO DE ESTE TRABAJO EL DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

EN EL DISTRITO FEDERAL, SE CONCENTRAN UN MAYOR NUMERO DE CENTROS DE DIVERSTION, DE ESCUELAS, DE LUGARES CULTURALES, ASI COMO COMERCIALES, ETC., LO QUE SE TRADUCE EN UN MOVIMIENTO CONSTANTE DE INDIVIDUOS QUE DEMANDAN MAYOR SERVICIO DE TRANSPORTE A DICHSO LUGARES, ASI COMO UN MOVIMIENTO DE VEHICULOS, LO QUE SON UN GENERADOR DE CONTAMINACION.

A) CONTAMINACION AMBIENTAL.

COMO UN PRIMER FACTOR DE LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS, ES NECESARIO SEÑALAR EL DE LA CONTAMINACION QUE SE GENERA DIARIAMENTE EN LA CIUDAD DE MEXICO, Y YA HA TENIDO SUS REPERCUSIONES EN LA POBLACION CIUDADANA, LO QUE HA MOTIVADO QUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, HAYA TENIDO QUE IMPLEMENTAR MEDIDAS CONTRA LA CONTAMINACION, TAL ES EL CASO DE LA APLICACION EN UN PRINCIPIO DEL PROGRAMA DE UN DIA SIN AUTO, EN EL QUE SE EXHORTABA A LA POBLACION, A LA RENUNCIA VOLUNTARIA AL USO DE SU VEHICULO, SITUACION QUE NO PROSPERO POR LA FALTA DE PARTICIPA-

CIÓN DEL PÚBLICO AUTOMOVILISTA, LO QUE MOTIVÓ QUE EL PROPIO DEPARTAMENTO HAYA TENIDO QUE IMPLEMENTAR, DE MANERA ENERGICA LA PUESTA EN MARCHA DEL PROGRAMA DE HOY NO CIRCULA A PARTIR DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1989, Y QUE HA SIDO AMPLIADO HASTA EL MES DE JUNIO DE 1990, QUEDANDO AÚN LA ESPECTATIVA DE QUE SE PUEDA PROGRAMAR O BIEN QUE SE QUEDE DE MANERA PERMANENTE.

ESTE PROGRAMA SE HA ESTABLECIDO CON UNA SERIE DE MEDIDAS Y DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS DE COACCIÓN QUE TIENDEN A ALIVIAR EL PROBLEMA DE LA VIALIDAD Y LA CONTAMINACIÓN EN EL VALLE DE MÉXICO. ORIGINALMENTE SE INICIO CON LA REDUCCIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR EN APROXIMADAMENTE 400.000 VEHÍCULOS DIARIOS SOLO EN EL DISTRITO FEDERAL, PARA HACER UN TOTAL EN TODA LA ZONA METROPOLITANA DE CERCA DE 900.000 VEHÍCULOS, DE LOS CUALES LOS 500.000 ⁽⁴⁶⁾ RESTANTES CORRESPONDEN A LOS MUNICIPIOS CONURBADOS DE LA ZONA METROPOLITANA QUE DEJARON DE CIRCULAR, ALTERNADOS EN LOS CINCO DÍAS LABORALES DE LA SEMANA.

ASI MISMO, OTRA MEDIDA QUE HA IMPLEMENTADO EL GOBIERNO CAPITALINO, SON LAS QUE SE SEÑALAN ESPECIALMENTE EN EL REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN GENERADA POR LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULAN POR EL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE SU ZONA CONURBADA.

(46) PERIÓDICO EXCELSIOR SEGUNDA SECCIÓN PAG. 10-M DE 24 DE NOVIEMBRE DE 1989.

DICHO ORDENAMIENTO DISPONE EN SU ARTICULO 1º QUE "LAS DISPOSICIONES DE ESTE ORDENAMIENTO SON DE ORDEN PUBLICO E INTERES SOCIAL Y TIENEN POR OBJETO REGLAMENTAR LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE EN LO REFERENTE A:

I. LA REGULACION DEL SISTEMA DE VERIFICACION OBLIGATORIA DE EMISIONES DE GASES, HUMOS Y PARTICULAS CONTAMINANTES DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULEN EN EL TERRITORIO DEL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE SU ZONA CONURBADA.

II. EL ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE CONTROL PARA LIMITAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS QUE TRANSITEN POR EL TERRITORIO DEL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE SU ZONA CONURBADA CON OBJETO DE PROTEGER EL AMBIENTE, EN LOS CASOS PREVISTOS EN ESTE REGLAMENTO.

III. LA REGULACION DEL SISTEMA DE VERIFICACION OBLIGATORIA DE EMISIONES DE RUIDO GENERADAS POR VEHICULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULEN EN EL DISTRITO FEDERAL, ASI COMO EL ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE CONTROL PARA LIMITAR LA CIRCULACION DE DICHS VEHICULOS EN LOS CASOS PREVISTOS EN EL PRESENTE ORDENAMIENTO..." (47)

LA VERIFICACION QUE SE HA PUESTO EN MARCHA Y QUE SE APLICA A TODOS LOS VEHICULOS AUTOMOTORES, TANTO PARTICULARES COMO DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE ESTATAL Y FEDERAL INCLUYENDO, EN SU PRIMERA ETAPA AL ESTADO DE MEXICO, CONTEMPLA, LA APLICACION DE SANCIONES ADMINIS---

(47) REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACION GENERADA POR LOS VEHICULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULAN POR EL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE SU ZONA CONURBADA. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION - 25 DE NOVIEMBRE DE 1988.

TRATIVAS CONSISTENTES EN VEINTE DIAS DE SALARIO MINIMO A QUIEN NO CUMPLA CON ESTA VERIFICACION LA CUAL DEBE DE REALIZARSE DOS VECES AL AÑO, DEPENDIENDO DEL NUMERO DE TERMINACION EN LA MATRICULA, ASI COMO DEL COLOR DE LA CALCOMANIA QUE PORTAN LOS VEHICULOS PARTICULARES.

DESAFORTUNADAMENTE, ESTAS MEDIDAS NO HAN CONTENIDO A LA CONTAMINACION, YA QUE POR UNA PARTE SE HAN INCREMENTADO LAS COMPRA-VENTAS DE AUTOMOVILES POR PARTE DE PARTICULARES, SEAN VEHICULOS DE RECIENTE MODELO O BIEN DE CUALQUIER MODELO PRETENDIENDO CON ELLO, TENER SIEMPRE UN VEHICULO DISPONIBLE TODOS LOS DIAS.

POR OTRA PARTE. SI BIEN ES CIERTO QUE SE HA PUESTO EN MARCHA LA UTILIZACION EN LOS CAMIONES DE RUTA-100, DE UN EQUIPO ANTICONTAMINANTE, LO CIERTO ES QUE EN LA ACTUALIDAD TODABIA, HAY VEHICULOS SIN ESTE SISTEMA, QUE SIGUEN CONTAMINANDO, SIN CONTAR DESDE LUEGO CON LA CONTAMINACION QUE OCASIONAN LOS VEHICULOS DESTINADOS AL SERVICIO PUBLICO FEDERAL AL TRANSPORTE DE PASAJEROS, QUE ENTRAN POR LA PERIFERIA AL DISTRITO FEDERAL.

LOS VEHICULOS DE MOTOR EN CIRCULACION PRODUCEN CERCA DE 3 MILONES DE TONELADAS DE GASES - OXIDO DE AZUFRE, MONOXIDO DE CARBONO - AL AÑO, - CON LO QUE SATURAN EL 40 DE LA ATMOSFERA RESPIRABLE.

POR ULTIMO CABE MENCIONAR, QUE EN LA ACTUALIDAD NO SE HA APLICADO LAS MEDIDAS ANTICONTAMINANTES PARA LAS FABRICAS QUE SE LOCALIZAN EN EL DISTRITO FEDERAL, ORIGINALMENTE SE HABIA SEÑALADO LA POSIBILIDAD DE UN

DIA SIN FABRICA, PERO ESTO COMO LO HAN SEÑALADO LOS EMPRESARIOS Y LAS MISMAS AUTORIDADES ES IMPOSIBLE, YA QUE OCASIONARIA PERDIDAS EL SIMPLE-HECHO DE DETENER EL FUNCIONAMIENTO DE LA FABRICA.

OTRO PUNTO DE LA CONTAMINACION ES LA QUE SE DA POR EL RUIDO QUE -- PRINCIPALMENTE PRODUCEN LOS AUTOBUSES Y LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO, EL CUAL A AUMENTADO HACIENDO EL AMBIENTE DE LA METROPOLI MAS INSOPORTABLE, EN LA CIUDAD DE MEXICO LAS EMISIONES DE RUIDO HAN LLEGADO - A SOBREPASAR LOS 100 DECIBELES, CUANDO EL NIVEL MAXIMO TOLERABLE POR - EL OIDO ES DE 80 DECIBELES.

B) CONGESTIONAMIENTO:

DERIVADO DE LAS MEDIDAS, RESTRICTIVAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS HA TRAIDO COMO CONSECUENCIA UNA MAYOR DEMANDA DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS YA QUE EL CIUDADANO QUE CUENTA CON SU VEHICULO, AL NO HACER USO DEL MISMO, SE VE EN LA SITUACION DE TENER QUE HACER USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PUBLICO.

ESTO HA MOTIVADO QUE EN LAS HORAS DE MAYOR CIRCULACION DE VEHICULOS SE GENEREN CONGESTIONAMIENTOS, QUE SON CAUSADOS POR LOS VEHICULOS-PARTICULARES, ASI COMO POR LOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS - TERRESTRE, ENTRE LOS QUE SE UBICAN A LOS AUTOBUSES DE RUTA-100, LOS -- TROLEBUSES, Y LOS TAXIS COLECTIVOS DE RUTA FIJA (PESERO) Y LOS TAXIS - DE ITINERARIO FIJO (CORALES Y AMARILLOS) Y LOS RECIEN INCORPORADOS MICROBUSES.

SI TOMAMOS EN CUENTA QUE EL CRECIMIENTO VEHICULAR DEL DISTRITO FEDERAL ES SIMILAR PARA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO. LOS REGISTROS OFICIALES MAS RECIENTES PERMITEN ASEGURAR QUE EN 1983 -- CIRCULABAN POR TODA LA ZONA DE 2.2 A 2.8 MILLONES DE VEHICULOS PARA 1986, CIRCU LA EN LA ZONA APROXIMADAMENTE 3.5 MILLONES DE VEHICULOS; -- PARA ESTE AÑO DE 1990 SE ESTIMA LA CIRCULACION DE 4.4 Y 4.9 Y PARA EL AÑO 2000, ENTRE 6.8 Y 9.4.

"PARA EL AÑO 2000 LOS VEHICULOS CONTINUARAN CRECIENDO POR ARRIBA DE LA POBLACION CONSIDERANDO 6.8 MILLONES DE VEHICULOS Y 2.6 MILLONES DE HABITANTES. ESTE PREDOMINIO SE DEMUESTRA CON LOS DATOS SIGUIENTES: 19 HABITANTES POR VEHICULO EN 1960; 8 EN 1978; 4.9 EN 1986 Y 3.5 PARA EL AÑO 2000. (48)

EL INVESTIGADOR JORGE LEGORRETA DEL CENTRO DE ECODesarrollo, SEÑALA QUE ALGUNOS INDICADORES MUESTRAN LA PRIORIDAD QUE HA ALCANZADO EL TRANSPORTE INDIVIDUAL: MIENTRAS QUE EL COLECTIVO CUENTA CON SOLO 4.5 POR CIENTO DE VEHICULOS Y MOVILIZA 79 POR CIENTO DE LOS VIAJES, -- AQUEL CUENTA CON 95 POR CIENTO DE VEHICULOS Y SATISFACE SOLO 21 POR CIENTO DE VIAJES. ASIMISMO EL TRANSPORTE INDIVIDUAL OCUPA DIEZ VECES MAS AREA VIAL, PERO TRANSPORTA POR HORA NUEVE VECES MENOS PERSONAS -- QUE EL COLECTIVO.

PARA EL AÑO 2000 LOS CRITICOS CONFLICTOS QUE PROVOCARA EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE PARTICULAR SE EXPRESARAN EN LA FALTA DE VIALIDAD

Y EN EL AGRAVAMIENTO DE LA SALUD DE LA POBLACION. SE REQUERIRA TRIPLICAR LA ACTUAL SUPERFICIE VIAL, PUES MIENTRAS QUE EN 1978 EXISTIAN 1 -- MIL 700 VEHICULOS POR KILOMETRO CUADRADO, EN EL 2000 SERA 4 MIL 800; -- ELLO CONSIDERANDO EL MISMO PATRON DE EXPANSION URBANA Y LA TENDENCIA -- MAS ALTA DE CRECIMIENTO VEHICULAR.

A TITULO ILUSTRATIVO Y EN LO QUE SE REFIERE AL CONGESTIONAMIENTO, TENEMOS QUE LA PERSONA PROMEDIO QUE VIAJA EN AUTOMOVIL OCUPA 45 M2. DE ESPACIO EN LA CALLE, MIENTRAS QUE UNA PERSONA QUE LO HACE EN UN TRANSPORTE COLECTIVO OCUPA UNICAMENTE 6 M2. UN TROLEBUS GRANDE LLEVANDO 50-PASAJEROS HACE EL TRABAJO DE 29 AUTOMOVILES COMO PROMEDIO, LOS QUE SON SUFICIENTES PARA LLENAR UNA CUADRA. UN CARRIL DE AUTOMOVILES SUJETO A CRUCES A NIVEL, MUEVE UN MAXIMO DE 1575 PASAJEROS POR HORA Y UNO DE -- TRANVIAS LLEGO A MOVER A 13500.

OTRA SITUACION DERIVADA DE LA PROBLEMATICA, ES LA LENTITUD DE LA-CIRCULACION VEHICULAR QUE SE TRADUCE EN LA VELOCIDAD PROMEDIO EN EL -- AREA URBANA QUE ES MENOR A 20 KILOMETROS POR HORA Y EN LOS PERIODOS DE MAXIMA DEMANDA ES DE HASTA 5 KILOMETROS POR HORA, LO QUE EN CONSECUENCIA PRODUCE UNA PERDIDA A LOS SECTORES DE LA PRODUCTIVIDAD, YA QUE SI-TOMAMOS EN CUENTA QUE LA MAYORIA DE LOS TRASLADOS EN LOS TRANSPORTES - PUBLICOS SON PARA ASISTIR A LOS LUGARES DE TRABAJO, ESTA SITUACION -- TAMBIEN SE TRADUCE EN LA PERDIDA DE ENERGETICOS POR EMBOTELLAMIENTOS,- SE ESTIMA QUE LA MARCHA LENTA DE VEHICULOS -12 O MENOS KILOMETROS POR-HORA, OCASIONA UN DESPERDICIO DE 1.15 LITROS DE COMBUSTIBLE POR HORA.-

Y SE HA CALCULADO QUE ESTOS EMBOTELLAMIENTOS QUE SE GENERAN EN LAS HORAS PICO, O SEA DE MAYOR USO DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES, SE TRADUCEN EN UN DESPERDICIO DIARIO DE APROXIMADAMENTE 2 MILLONES 346 MIL LITROS DE GASOLINA, QUE ADEMAS DE LA PERDIDA ECONOMICA, SE CONVIERTEN EN UN ALTO INDICE DE LA CONTAMINACION Y EN CONSECUENCIA SE GENERAN DAÑOS A LA SALUD DE LA POBLACION, ASI COMO A LOS BIENES E INSTALACIONES MATERIALES DE VARIOS LUGARES HISTORICOS Y ARTISTICOS DE LA CIUDAD, TAL ES EL CASO DEL PALACIO DE LAS BELLAS ARTES, EL HEMICICLO A BENITO JUAREZ, EL MONUMENTO A LA REVOLUCION, POR CITAR ALGUNOS, YA QUE LAS FIGURAS QUE ADORNAN DICHS INMUEBLES, SE VEN CONSTANTEMENTE CUBIERTAS DE OXIDO Y ESTO DAÑA DICHAS ESTRUCTURAS.

C) TRANSTORNOS SOCIALES.

POR OTRA PARTE TENEMOS QUE LA INVERSION DE TIEMPO EXCESIVOS DE DESPLAZAMIENTOS EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, GENERAN STRES Y NEUROSIS URBANA EN LOS CONDUCTORES COMO EN LOS PEATONES, QUE SE TRADUCEN EN ALTERACIONES EMOCIONALES Y DEL COMPORTAMIENTO SOCIAL Y QUE GENERAL ACTITUDES DE GROSERIAS HASTA DE DESCONSIDERACION QUE DESENCADENA EN ACTOS VIOLENTOS CONTRA LOS PROPIOS MEDIOS DE TRANSPORTE, ASI COMO EN ACCIDENTES DE TRANSITO.

AUNADO A LOS TIEMPOS QUE SE TARDA UN INDIVIDUO EN TRASLADARSE DE UN LUGAR A OTRO, AFECTA LA INTEGRACION FAMILIAR YA QUE SEGUN SE OBSERVA EL USUARIO PIERDE UN PROMEDIO DE CUATRO HORAS EN TRASLADARSE, LO QUE EN CONSECUENCIA AFECTA DESDE LA INTERGRACION FAMILIAR HASTA LA CAPACIDAD DE PRODUCTIVIDAD DEL MISMO INDIVIDUO.

LA PROBLEMATICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, SE REFLEJA TAMBIEN EN LA INOPERATIVIDAD DEL MARCO JURIDICO QUE REGULA ESTE SERVICIO, YA QUE EN LA ACTUALIDAD ESTE SERVICIO ES REGULADO POR LA LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES, EN EL DISTRITO FEDERAL, ESTA LEY DATA DE 1942, Y SU REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PARA EL DISTRITO FEDERAL, DEL MISMO AÑO.

DICHOS ORDENAMIENTOS, CONTEMPLAN SITUACIONES, QUE EN LA ACTUALIDAD HAN SIDO REBAZADAS, LO QUE PERMITE QUE NO HAYA UN CONTROL ADECUADO SOBRE LOS PRESTADORES DE ESTE SERVICIO LOS CUALES AL NO SER SANCIONADOS POR LA AUTORIDAD COMETEN UNA SERIE DE ABUSOS CONTRA EL PUBLICO USUARIO, COMO SON EL COBRO EXCESIVO DE TARIFAS, QUE AUNQUE ESTAN PERFECTAMENTE ESTABLECIDAS POR EL GOBIERNO CAPITALINO, EN LA MAYORIA DE LOS CASOS NO SE RESPETAN, CIRCULAN A EXCESO DE VELOCIDAD, SIN RESPETAR EL REGLAMENTO DE TRANSITO, ASI MISMO RECOGEN Y DEJAN PASAJE ENDONDE LES PARECE SIN TOMAR EN CUENTA LAS VIAS DE CIRCULACION, HACEN SUS BASES EN CUALQUIER LUGAR, YA SEA EN PLENAS VIAS DE CIRCULACION, EN LAS AFUERAS DE LAS ESTACIONES DEL METRO O EN LA CALLE QUE EN UN MOMEN

TO SON BLOQUEADAS A LOS VEHICULOS PARTICULARES, ESTAS, Y OTRAS TANTAS IRREGULARIDADES SON LAS QUE COMETEN ESTOS PRESTADORES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, LOS CUALES NO SON SANCIONADOS DE -- ACUERDO A LAS CIRCUNSTANCIAS, Y A QUE LA LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES, A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES Y LA -- CUAL SE TRANSCRIBE A CONTINUACION, HA SIDO REBAZADA POR LAS SITUACIONES ACTUALES:

"LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL -- TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL".

ARTICULO 1º.- SIENDO DE UTILIDAD PUBLICA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA EN EL DISTRITO FEDERAL, LAS AUTORIDADES LOCALES DE ESTA ENTIDAD, PROCEDERAN A SU PLANEACION Y FIJARAN, DE -- ACUERDO CON LAS PRESCRIPCIONES DE LA PRESENTE LEY Y DE SUS REGLAMEN-- TOS, LAS NORMAS, RUTAS Y DEMAS CONDICIONES A QUE DEBA SUJETARSE LA -- PRESTACION DE DICHO SERVICIO.

ARTICULO 2º.- ES DE LA COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, TODO LO RELATIVO AL TRANSITO Y TRANSPORTE URGANO QUE SE EFECTUEN POR CALLES, CALZADAS, AVENIDAS, PLAZAS Y DEMAS LUGARES PUBLICOS COMPRENDIDOS EN LAS POBLACIONES DE DICHA ENTIDAD; IGUALMENTE ES DE LA COMPETENCIA DE LAS MISMAS AUTORIDADES, EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES SUBURBANOS, SIEMPRE QUE NO SE EFECTUEN POR TRAMOS DE CARRETERAS DEPENDIENTES DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS. EN CASO DE QUE SE LLEVEN A CABO EN TRAMOS DE DICHAS CARRETE--

RAS, LA MENCIONADA SECRETARIA DE COMUNICACIONES CELEBRARA CONVENIOS --
CON LAS AUTORIDADES DEL DISTRITO FEDERAL, PARA QUE ESTAS SE ENCARGUEN--
DEL TRANSITO Y POLICIA EN ESTAS SECCIONES DE CARRETERAS, CUANDO ASI --
CONVENGA A LAS NECESIDADES DEL SERVICIO PUBLICO.

ARTICULO 3º.- LOS SERVICIOS DE PASAJEROS Y LOS DE ENTREGA O RECI-
BO DE CARGA QUE SE VERIFIQUEN DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL, AL AMPARO -
DE PERMISOS OTORGADOS POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES, Y LA UBICA-
CION DENTRO DEL PROPIO DISTRITO, DE LAS TERMINALES DE VEHICULOS DESTI-
NADOS A LOS SERVICIOS GENERALES DE PASAJEROS O CARGA DE JURISDICCION -
FEDERAL, SE SUJETARAN A LAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE VIAS GENERALES-
DE COMUNICACION, EN ESTOS CASOS, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES DEBERA
ATENDER LAS AUTORIDADES DEL PRECITADO DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL,
PARA LA FIJACION DE LAS CONDICIONES A QUE HAYAN DE SUJETARSE DENTRO DEL
PROPIO DISTRITO LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS, EN TERMINOS DE QUE SE -
COORDINEN CONVENIENTEMENTE LOS INTERESES FEDERALES CON LAS NECESIDADES-
LOCALES DE LA REFERIDA ENTIDAD.

ARTICULO 4º.- EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL ES COMPETENTE:

A) PARA ENTENDER DE LA APERTURA Y CONSTRUCCION DE NUEVAS VIAS LO-
CALES DE COMUNICACION DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL Y SUS OBRAS CONEXAS;-
PARA PROVEER A SU NECESARIA CONSERVACION, ASI COMO A LA DE LAS VIAS --
EXISTENTES; Y PARA RESOLVER ACERCA DEL ESTABLECIMIENTO DE SISTEMAS ADE-
CUADOS DE TRANSPORTE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES CELEBRARA CONVE--

NIOS CON EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, CUANDO SE TRATE DE LA -
APERTURA DE NUEVAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION DENTRO DEL DISTRITO-
FEDERAL Y PARA LA CONSERVACION DE LAS EXISTENTES.

B) PARA EXPEDIR REGLAMENTOS SOBRE EL TRANSITO Y EL TRANSPORTE LO
CAL DENTRO DE LA PROPIA ENTIDAD, FIJANDO LAS CONDICIONES Y REQUISITOS -
A QUE DEBA DE SUJETARSE EL EJERCICIO DE TALES ACTIVIDADES. TRATANDOSE
DE SERVICIOS GENERALES DE COMUNICACION DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL, LA-
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DEBERA ATENDER A LAS AU-
TORIDADES DE DICHA ENTIDAD.

C) PARA TOMAR A SU CARGO, SI ASI LO JUZGA CONVENIENTE LA PRESTA-
CION DEL SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTES O PARA OTORGAR PERMISOS-
A PERSONAS FISICAS O MORALES PARA LA PRESTACION DE DICHO SERVICIO, --
SEÑALANDO LOS REQUISITOS Y CONDICIONES A QUE DEBA SUJETARSE EL OTORGA
MIENTO DE LOS PERMISOS Y LA PRESTACION DEL SERVICIO.

D) PARA EJERCER LA INSPECCION Y VIGILANCIA DE LAS EMPRESAS Y ME-
DIOS DE TRANSPORTES LOCALES QUE OPEREN DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL, CON
OBJETO DE ASEGURAR DEBIDAMENTE LOS INTERESES DEL PUBLICO. CUANDO SE -
TRATE DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, LA SECRETARIA DE COMUNICACION-
PODRA DELEGAR LA INSPECCION Y VIGILANCIA DE LAS EMPRESAS Y MEDIOS DE -
TRANSPORTE A LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

E) PARA FIJAR Y APLICAR LAS SANCIONES EN QUE INCURRAN LOS PERMI-
SIONARIOS LOCALES POR VIOLACION DE LAS DISPOSICIONES DE LA PRESENTE --

LEY Y DE SUS REGLAMENTOS, EN LOS TERMINOS QUE ESTOS ESTABLEZCAN. LOS PERMISIONARIOS FEDERALES QUE INCURRAN EN VIOLACIONES A LA PRESENTE LEY, EN ZONAS SOMETIDAS A LAS JURISDICCION DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, SERAN SANCIONADOS POR LAS AUTORIDADES DE DICHA ENTIDAD.

TRATANDOSE DE LOS TRAMOS DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION QUE QUEDEN DENTRO DE LA JURISDICCION DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS PODRA DELEGAR EN LAS AUTORIDADES DE LA CITADA ENTIDAD, LA FACULTAD DE FIJAR Y APLICAR LAS SANCIONES EN QUE INCURRAN LOS PERMISIONARIOS POR VIOLACION A LAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y SUS REGLAMENTOS.

ARTICULO 5º.- EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE LOCAL DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL, DEBERA REGIRSE POR DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS, QUE PUEDEN SER REVISADAS CUANDO LAS NECESIDADES DE LA POBLACION ASI LO EXIJAN.

ARTICULO 6º.- SERA NECESARIO OBTENER LA CONCESION O EL PERMISO PREVIO CORRESPONDIENTE A LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, PARA PODER ESTABLECER Y OPERAR LINEAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE CARGA, Y EN GENERAL, PARA PONER EN SERVICIO VEHICULOS DESTINADOS A LA PRESTACION DE TALES SERVICIOS DENTRO DEL PROPIO DISTRITO.

ARTICULO 7º.- LAS CONCESIONES O PERMISOS INDICADOS PUEDEN EXPEDIRSE A PERSONAS FISICAS O MORALES CON EXCLUSION DE AQUELLAS SOCIEDA-

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

79.

DES EN QUE EL CAPITAL SE REPRESENTE POR ACCIONES O CERTIFICADOS IMPERSONALES, SIEMPRE QUE LLENEN LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

A) TRATANDOSE DE PERSONAS FISICAS, SER MEXICANOS POR NACIMIENTO,

B) TRATANDOSE DE PERSONAS MORALES, DEBERAN ESTAR ORGANIZADOS CONFORME A LAS LEYES DEL PAIS, Y SI TUVIERON O LLEGAREN A TENER SOCIOS EXTRANJEROS, ESTOS DEBERAN HACER MANIFESTACION FORMAL DE QUE SE OBLIGA -- A NO INVOCAR LA PROTECCION DE SUS GOBIERNOS, EN LO RELATIVO A LAS CONDICIONES QUE FIJEN PARA EL OTORGAMIENTO Y APROVECHAMIENTO DE DICHS PERMISOS, BAJO LA PENA DE PERDER EN BENEFICIO DEL DEPARTAMENTO, LAS INVERSIONES QUE HUBIEREN HECHO Y LOS DERECHOS QUE SE DERIVEN DE LOS MISMOS.

C) COMPROBAR, EN LOS TERMINOS QUE ESTABLEZCAN LOS REGLAMENTOS DE LA PRESENTE LEY, QUE POSEEN LA CAPACIDAD ECONOMICA NECESARIA PARA SATISFACER LAS EXIGENCIAS DERIVADAS DEL SERVICIO INHERENTE AL SISTEMA O LINEA QUE SE PRETENDA ESTABLECER O EL VEHICULO DE CUYA EXPLOTACION SE TRATE, GARANTIZANDO LA PRESTACION DE UN SERVICIO ADECUADO A ESAS NECESIDADES EN LA FORMA Y TERMINOS QUE SEÑALEN LOS PROPIOS REGLAMENTOS.

D) TRATANDOSE DE CONCESIONES QUE PRETENDEN OPERAR UN MISMO SISTEMA DE TRANSPORTE O DENTRO DE CUALQUIER SISTEMA UNA MISMA LINEA, DEBERAN ORGANIZARSE CON PERSONALIDAD JURIDICA BASTANTE PARA LAS OBLIGACIONES -- QUE SE DERIVEN DE LA NATURALES DEL SERVICIO QUE INTENTAN PRESTAR, SEAN EXIGIBLES A TODOS LOS INTERESADOS A TRAVES DE LOS REPRESENTANTES LEGA-

LES DE LA ORGANIZACION QUE SE CONSTITUYA, DEBIDAMENTE ACREDITADOS ANTE LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO. LOS ESTATUTOS, ESCRITURAS O BASES-CONSTITUTIVAS DE ESTA ORGANIZACION DEBERAN SER SOMETIDOS A LA APROBACION PREVIA DEL CITADO DEPARTAMENTO.

ARTICULO 8º.- LOS PERMISOS QUE EXPIDAN LAS AUTORIDADES LOCALES-DEL DISTRITO FEDERAL, EN LOS TERMINOS DE LA PRESENTE LEY PODRAN AMPARAR UNO O VARIOS VEHICULOS DE ACUERDO CON LA NATURALEZA DEL SERVICIO-QUE SE PRETENDA PRESTAR, CON LA IMPORTANCIA Y CARACTERISTICAS ESPECIALES DEL SISTEMA O LINEA QUE TRATE DE ESTABLECER, Y CON LO QUE DISPONGAN LOS REGLAMENTOS SOBRE LA MATERIA.

ARTICULO 9º.- PARA EL OTORGAMIENTO DE PERMISOS PARA EXPLOTAR UN SISTEMA O LINEA DE TRANSPORTES LOCALES DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL, O PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE SISTEMAS O LINEAS LOCALES EXISTENTES EN DICHA ENTIDAD SERA REQUISITO PREVIO EL ESTUDIO Y APROBACION DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

A) NECESIDADES DE ESTABLECER EL SISTEMA O LINEA QUE SE SOLICITA, O DE AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES DE UN SISTEMA O LINEA EN EXPLOTACION:

B) CAPACIDAD DEL SERVICIO ADECUADA A LAS NECESIDADES, TOMANDO EN CUENTA ITINERARIOS Y HORARIOS.

C) CONDICIONES TECNICAS DE PRESTACION DE SERVICIOS EN CUANTO A --
SEGURIDAD EFICIENCIA Y COSTO DEL TRANSPORTE.

ARTICULO 10.- LOS PERMISOS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR--
TENDRAN CARACTER DE TEMPORALES Y SE EXPEDIRAN POR EL TIEMPO QUE SE CON--
SIDERE NECESARIO PARA GARANTIZAR LA INVERSION DE ACUERDO CON ESTUDIOS -
TECNICOS QUE SE HAGAN SOBRE EL PARTICULAR. ESTOS PERMISOS SERAN REFREN
DADOS EN LOS TERMINOS DE LOS REGLAMENTOS DE ESTA LEY Y SERAN REVOCABLES
POR LAS CAUSAS QUE SEÑALEN LOS PROPIOS REGLAMENTOS, LOS CUALES FIJARAN
LOS REQUISITOS QUE DEBEN SATISFACER EN CASOS DE TRASPASO DE DICHO PER-
MISOS.

ARTICULO 11.- LAS EMPRESAS DE TRANVIAS ESTAN OBLIGADAS A LLEVAR -
A CABO LOS TRABAJOS DE PAVIMENTACION DE LAS ENTREVIAS Y FAJAS LATERALES
ADICIONALES QUE FIJEN LOS REGLAMENTOS DE ESTA LEY, ASI COMO LAS OBRAS -
EXIGIDAS POR LOS CRUZAMIENTOS CON CALLES O CAMINOS, Y A EJECUTAR LOS --
TRABAJOS DE CONSERVACION CORRESPONDIENTES.

ARTICULO 12.- SIN PERJUICIO DE LAS OBLIGACIONES QUE ESTABLEZCA LA
CONCESION RESPECTIVA, EN CASO DE QUE EXISTA, TODA EMPRESA LOCAL DE TRAN
VIAS ESTA SUJETA AL CUMPLIMIENTO DE LAS SIGUIENTES OBLIGACIONES DENTRO-
DE LOS PLAZOS QUE SEÑALE LA AUTORIDAD RESPECTIVA:

A) A NO OBSTRUIR EN NINGUNA FORMA EL LIBRE TRANSITO DE LAS CALLES,
CALZADAS, AVENIDAS, PLAZAS Y DEMAS LUGARES PUBLICOS.

B) A NO INTERRUMPIR EN NINGUNA MANERA EL LIBRO A LOS PREDIOS COLINDANTES CON LA FAJA DE DERECHO DE VIA EN LOS LUGARES EN DONDE ESTE - EXISTA.

C) A COLOCAR ANDENES, BARRERAS, SEÑALES, LUCES Y OTROS MEDIOS DE PROTECCION QUE LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL - CONSIDEREN NECESARIOS PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO.

D) A NO INTERRUMPIR, CON SUS OBRAS, EL LIBRE CURSO DE LAS AGUAS, YA SEAN DE RIEGO, DE DRENAJE, FLUVIALES O DE FILTRACION:

E) A ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITAR LOS EFECTOS DE - INUNDACION ELECTROLITICOS DE LA CORRIENTE ELECTRICA SOBRE TODA CLASE - DE LINEA, DUCTO, TUBERIA, ETC.

F) A NO CAUSAR PERJUICIO A LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PUBLICOS NI A LAS INSTALACIONES Y OBRAS PARTICULARES, CON MOTIVO DE LA CONSTRUCCION, REPARACION, REMOCION O RECONSTRUCCION DE SUS VIAS; Y A RESTAURAR - A SU ESTADO PRIMITIVO LOS SERVICIOS O INSTALACIONES PUBLICAS O DE PARTI - CULARES QUE HUBIEREN DESTRUIDO, O DAÑADO O PERJUDICADO CON EL EXPRESADO MOTIVO.

G) A SUJETAR SUS INSTALACIONES Y OBRAS DE CUALQUIER NATURALEZA A - LOS PROYECTOS DE PLANEACION Y DE URBANIZACION QUE ESTEN DEFINIDOS O SE - DEFINAN POR LA AUTORIDAD COMPETENTE DE ACUERDO CON LAS DISPOSICIONES -

QUE SOBRE EL PARTICULAR FIJEN LOS REGLAMENTOS DE ESTA LEY.

H) A EFECTUAR TODAS LAS OBRAS QUE EXIJAN EN CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES ANTES SEÑALADAS, LAS QUE SE SUJETARAN A LAS DISPOSICIONES DE LOS REGLAMENTOS DE ESTA LEY Y DE LOS QUE RIJAN EN MATERIA DE CONSTRUCCION Y DEMAS ESPECIALIDADES QUE SEAN APLICABLES.

ARTICULO 13.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGA ESTAN OBLIGADAS A CONTRIBUIR PECUNARIAMENTE CON LAS AUTORIDADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA LA EJECUCION DE LAS OBRAS PUBLICAS EN LA PROPORCION QUE CORRESPONDA, DE ACUERDO CON EL USO QUE DICHAS EMPRESAS HICIEREN DE LAS OBRAS, Y DE CONFORMIDAD CON LO QUE SOBRE EL PARTICULAR DISPONGAN LOS REGLAMENTOS DE ESTA LEY O DE LOS ESPECIALES QUE SOBRE ESTE ASUNTO LLEGAREN A DICTARSE.

TRATANDOSE DE EMPRESAS QUE EXPLOTEN SERVICIOS DE TRANSPORTE AL AMPARO DE CONCESION FEDERAL, SE ATENDERA A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS, AL FIJAR LA PROPORCION EN QUE DICHAS EMPRESAS DEBAN CONTRIBUIR PARA LA EJECUCION DE OBRAS PUBLICAS EN EL DISTRITO FEDERAL, A QUE SE REFIERE EL PARRAFO ANTERIOR.

- CONCLUSIONES -

1. EL PROBLEMA FUNDAMENTAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DISTRITO FEDERAL, ES UN PROBLEMA DERIVADO DEL CONTINUO CRECIMIENTO DEMOGRAFICO. ESTA EXPLOSION HA PROPICIADO QUE LOS SERVICIOS QUE EL GOBIERNO CAPITALINO PROPORCIONA, NO SEAN SUFICIENTES PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE LA POBLACION. LOS RECURSOS QUE SE HAN DESTINADO A ESTE SERVICIO, SIEMPRE HAN IDO A LA ZAGA DE LAS VERDADERAS DEMANDAS DEL PUBLICO-USUARIO.

2. A PESAR DE QUE EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL REALIZO LA ESTATIZACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE QUE VENIA PRESTANDO RUTA-100, EN MAYO DE 1989, A UN EXISTE UNA VERDADERA ANARQUIA EN LA PRESTACION DE ESTE SERVICIO, PRINCIPALMENTE EL QUE PROPORCIONAN LAS COMBIS, (PESEROS) Y MICROBUSES, YA QUE ANTE LA INCAPACIDAD DEL GOBIERNO CAPITALINO DE PODER ATENDER LA DEMANDA, ATRAVES DE RUTA-100, METRO, TROLEBUS Y TREN LIGERO, ESTOS AUN NO CUBREN LAS DEMANDAS, DE AHI QUE ESTO FORTALESCA AL LLAMADO GREMIO DE PESEROS Y TAXIS.

3. EL CONGESTIONAMIENTO, LA LENTITUD Y LAS CONTINUAS PARADAS DE LOS VEHICULOS AUTOMOTRES, IMPLICAN FUERTES PERDIDAS ECONOMICAS EN COMBUSTIBLE, APARTE AUMENTA LA CONTAMINACION ATMOSFERICA, CON LOS CONSIGUIENTES DAÑOS PARA LA SALUD PUBLICA Y PARA LOS EDIFICIOS, EQUIPO Y OTROS BIENES MATERIALES URBANOS.

IGUALMENTE, LOS PROBLEMAS DERIVADOS DEL TRAFICO Y DEL TRANSPORTE GENERAN TENSIONES Y ENFERMEDADES FISICAS Y PSICOLOGICAS, Y AUMENTAN LA AGRESIVIDAD Y EL MALESTAR SOCIAL. LAS MALAS CONDICIONES DE LA VIABILIDAD Y DEL TRANSPORTE, JUNTO CON LOS LARGOS DESPLAZAMIENTOS DEBIDOS A ELLO Y/O A LA MALA RELACION EMPLEO - VIVIENDA O A LA INADECUADA DISTRIBUCION DE LOS EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PUBLICOS, PRODUCEN DESGASTES DE ENERGIA Y NEUROSIS URBANA QUE SE TRADUCEN EN ALTERACIONES DEL COMPORTAMIENTO SOCIAL.

4. EL MAS ALTO PORCENTAJE DE LOS VIAJES EN LOS TRANSPORTES COLECTIVOS, OBEDECE A RAZONES DE TRABAJO, POR LO QUE SE APPRECIAN LAS PERDIDAS ECONOMICAS QUE IMPLICA UNA DURACION EXCESIVA DEL TIEMPO DE TRANSPORTE, TANTO EN HORAS HOMBRE PERDIDAS Y EN SUS EFECTOS SOBRE LA PRODUCTIVIDAD SOCIAL, COMO EN LAS MERMAS AL INGRESO INDIVIDUAL DEL TRABAJADOR POR FALTAS O RETRAZOS, LOS DESPLAZAMIENTOS HACIA EL CENTRO DE TRABAJO IMPLICAN UN TIEMPO TOTALMENTE IMPRODUCTIVO DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO - LABORAL QUE CONSTITUYE EN CIERTA PROPORCION UN ALARGAMIENTO DE LA JORNADA DE TRABAJO. EN TERMINOS AMPLIOS LAS INSUFICIENCIAS Y DEFICIENCIAS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO TRASCIENDEN A LOS INTERESES EN SI DE LOS PROPIOS USUARIOS LESIONANDO AL PROPIO SISTEMA PRODUCTIVO EN SU CONJUNTO.

5. EL TRANSPORTE TIENE UNA POSICION PRIVILEGIADA EN LA VIDA URBANA, PORQUE CONDICIONA, DE HECHO, EL ACCESO A MUCHOS OTROS SERVICIOS Y FUNCIONES URBANAS, YA QUE ADEMAS DE LOS VIAJES ORIGINADOS POR LOS --

NEGOCIOS Y EL TRABAJO, SON DE GRAN IMPORTANCIA LOS MOTIVOS POR ASISTENCIA A INSTITUCIONES EDUCATIVAS, CULTURALES, RECREATIVAS Y DE ESPARCIMIENTO, ASI COMO LOS OCASIONADOS POR COMPRAS Y NECESIDADES DOMESTICAS, INTERRELLACIONES FAMILIARES Y SOCIALES.

6. RESPECTO AL MARCO JURIDICO, QUE REGULA EL TRANSPORTE URBANO, ENCONTRAMOS QUE LA ESTRUCTURA NORMATIVA ACTUAL. HA SIDO REBAZADA -- POR LAS SITUACIONES ACTUALES, DE TAL MANERA QUE NO SE CUENTA CON UNA REGLAMENTACION APLICABLE QUE PERMITA APLICAR SANCIONES REALES QUE -- IMPIDAN LA PRESTACION DEFICIENTE DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO Y EN CONSECUENCIA EL ABUSO EXCESIVO POR PARTE DE LOS OPERADORES -- DE ESTOS MEDIOS, COMO ES EL CASO DE TAXIS Y PESEROS.

7. DEBE DE ALENTARSE EL TRANSPORTE COLECTIVO CUYAS CARACTERISTICAS DEBEN MEJORARSE CUANTITATIVAMENTE Y CUALITATIVAMENTE, TANTO PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE LA POBLACION MAYORITARIA, COMO OFRECER ALTERNATIVAS ACEPTABLES PARA LOS ESTRATOS DE INGRESOS MEDIOS Y ALTOS, -- ESTO MOTIVARIA QUE EL PARTICULAR DEJARA DE USAR EL VEHICULO.

8. SE DEBE EFECTUAR UNA REORDENACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO QUE PERMITA LA INTEGRACION Y COORDINACION DE LOS MEDIOS QUE ACTUALMENTE EXISTEN, APROVECHANDO COMO BASE PRINCIPAL LA EXTENSION -- DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, DE MANERA TAL QUE EN LAS -- VIAS POR DONDE CIRCULAN TANTO METRO, PESEROS COMO RUTA-100, RESTRIN-- GIR EN UN MINIMO LA CIRCULACION DE LOS SEGUNDOS PARA QUE NO SE SATU--

REN DICHAS VIAS Y ESTO OCASIONE CONGESTIONAMIENTO.

9. SON VARIOS LOS FACTORES QUE HAN CONTRIBUIDO A CONFIGURAR EL PROBLEMA DE TRANSPORTE QUE EXISTE EN LA ZONA METROPOLITANA EN LOS ULTIMOS CINCUENTA AÑOS, ENTRE LOS QUE DEBEN SEÑALARSE; EL DESARROLLO URBANO ANARQUICO Y DESORDENADO; LA INSUFICIENCIA DE RECURSOS ECONOMICOS -- PARA SATISFACER UNA DEMANDA CRECIENTE DEL SERVICIO; LA EXISTENCIA DE -- DISTINTAS AUTORIDADES CON RESPONSABILIDADES SEMEJANTES Y CRITERIOR -- MUCHAS VECES DIFERENTES DENTRO DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD -- DE MEXICO; LA DIVERSIDAD DE LEYES, DECRETOS, REGLAMENTOS Y DISPOSICIONES DE CARACTER FEDERAL, ESTATAL Y MUNICIPAL RELACIONADOS CON EL SERVICIO; LA FALTA DE UNA ESTRUCTURA TARIFARIA COHERENTE Y UNIFORME PARA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

10. TOMANDO EN CUENTA LAS CONSIDERACIONES EXPUESTAS, ME PERMITO PRESENTAR A CONSIDERACION DE ESTE H. SEMINARIO EL ANTEPROYECTO DE UNA NUEVA LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTES PARA EL DISTRITO FEDERAL, CUYOS -- OBJETIVOS SON ACTUALIZAR LAS NORMAS RELATIVAS A ESTAS ACTIVIDADES PARA DARLES CONGRUENCIA CON SUS TRANSFORMACIONES A TRAVES DEL TIEMPO; PROPORCIONAR APOYO JURIDICO A LA ADMINISTRACION PUBLICA ENCAMINADO A LOGRAR MAYOR FLUIDEZ, SEGURIDAD Y EQUILIBRIO DEL TRANSITO; SUFICIENCIA Y EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE; ESTRECHAR LA -- COORDINACION ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL Y EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA ARMONIZAR SU CONCURRENCIA JURIDICCIONAL, ASI COMO ENTRE ESTE Y LOS DE LOS ESTADOS CIRCUNVECINOS PARA DAR SOLUCION A LOS --

PROBLEMAS QUE GENERA LA CONURBACION; SATISFACIENDO LAS NECESIDADES DE COLECTIVIDAD EN EL ORDEN SOCIAL.

EL ANTEPROYECTO DE LEY SE DIVIDE EN SUS SEIS CAPITULOS Y SEIS ARTICULOS TRANSITORIOS, QUE SE REFIEREN; EL CAPITULO 1º A GENERALIDADES SOBRE LA MATERIA QUE COMPRENDE EL ORDENAMIENTO, COMO LO ES AMBITO DE APLICACION DE LA LEY, OBJETO E INTERES SOCIAL DE LA MISMA; EL 2º DE LAS FACULTADES ATRIBUCIONES QUE CORRESPONDEN AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EN LO RELATIVO AL TRANSITO Y TRANSPORTE EN LA ZONA METROPOLITANA Y TRAMOS DE CAMINOS FEDERALES CORRESPONDIDOS EN LA MISMA; EL 3º DE LOS TRANSPORTES QUE DECLARA SERVICIO PUBLICO ESTA ACTIVIDAD--SEÑALANDO QUIEN O QUIENES LA PUEDEN REALIZAR, YA SEA A TRAVES DE ORGANISMOS PUBLICOS, EMPRESAS PARAESTATALES O PARTICULARES EN CASO DE QUE ASI LO CONSIDEREN EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL. EL 4º DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS QUE OTORGA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, DESDE LA DECLARATORIA DE NECESIDAD DE ESTOS, OTORGAMIENTOS, Y TERMINACION DE LOS MISMOS; EL 5º DERECHOS Y OBLIGACIONES DE CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS EN EL QUE POR PRIMERA VEZ EN UNA LEY DE ESTANATURALEZA SE CONTEMPLA LA INSCRIPCION EN EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL DE LOS TRABAJADORES CONTRATADOS PARA CONducIR LOS VEHICULOS CONCESIONADOS, ASI COMO LA CELEBRACION DE LOS CONTRATOS DE TRABAJO COMO GARANTIA DE SEGURIDAD SOCIAL, QUE, CON BASE EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO BUSCA UNA COORDINACION ENTRE DEPENDENCIAS A FIN DE GARANTIZAR UNA EFICIENTE PRESTACION DE LOS SERVICIOS; EL CAPITULO 6º DE LAS SOCIEDADES EN EL QUE SE CONTEMPLA LA CONSTITUCION DE SOCIEDADES COMO POSIBLES CONCESIONARIOS ASI COMO SU REGLAMENTACION -- PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, MISMO QUE A CONTINUACION SE ANEXA.

A N E X O

ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSITO Y
TRANSPORTE EN EL DISTRITO
FEDERAL.

CAPITULO I.

GENERALIDADES

ARTICULO 1º.- EL TRANSITO DE VEHICULOS, PERSONAS Y TRANSPORTE — QUE SE EFECTUE EN LAS VIAS PUBLICAS DEL DISTRITO FEDERAL, SE REGISTRAN — POR LA PRESENTE LEY, SUS REGLAMENTOS Y DEMAS DISPOSICIONES SOBRE LA MATERIA, SIN PERJUICIO DE LAS ATRIBUCIONES QUE CORRESPONDAN AL GOBIERNO-FEDERAL SOBRE TRANSITO Y TRANSPORTE, DE CONFORMIDAD CON LOS ORDENAMIENTOS APLICABLES, EN LOS TRAMOS DE CAMINOS FEDERALES COMPRENDIDOS EN DICHO DISTRITO.

ARTICULO 2º.- LAS DISPOSICIONES DE LA PRESENTE LEY DE SUS REGLAMENTOS SON DE ORDEN PUBLICO E INTERES SOCIAL.

ARTICULO 3º.- CORRESPONDE AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL — PLANEAR, CONSTRUIR, AMPLIAR, MODIFICAR Y CONSERVAR EN BUEN ESTADO TODA CLASE DE OBRAS VIALES; INSTALAR EL EQUIPO Y PROPORCIONAR LOS SERVICIOS QUE SE REQUIERAN PARA INTEGRAR UN SISTEMA RACIONAL Y FUNCIONAL DE VIA-LIDAD QUE SIRVA DE ESTRUCTURA MATERIAL SOBRE LA QUE EL TRANSITO Y LOS-

TRANSPORTES SE DESARROLLEN DE MANERA ORDENADA, EXPEDITA, FLUIDA Y EN LAS MEJORES CONDICIONES DE SEGURIDAD.

ARTICULO 4º.- EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DETERMINARAN DE COMUN ACUERDO LAS VIAS PUBLICAS POR DONDE HAYAN DE PASAR LOS CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL QUE TENGAN QUE PENETRAR EN EL DISTRITO FEDERAL, ASI COMO LOS LUGARES EN QUE SE PUEDAN ESTABLECER LAS TERMINALES DE LOS VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE CONCESION FEDERAL.

CAPITULO II.

DE LAS FACULTADES.

ARTICULO 5º.- ES FUNCION DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, - REGLAMENTAR, PLANEAR Y CONTROLAR EL TRANSITO DE VEHICULOS Y PEATONES - EN LAS VIAS PUBLICAS, PARA LO CUAL TENDRA LAS SIGUIENTES ATRIBUCIONES:

I. ESTABLECER Y HACER CUMPLIR LAS NORMAS A QUE SE SUJETARA LA -- CIRCULACION DE VEHICULOS Y PEATONES; FIJAR LOS SENTIDOS Y PREFERENCIAS DE LA MISMA, ASI COMO LOS PARADEROS RESERVADOS PARA EL ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS; EMPLEAR SEÑALES, DISPOSITIVOS Y SISTEMAS ADECUADOS PARA EL CONTROL DE TRANSITO, ASI COMO NORMATR LA VELOCIDAD A LA QUE DEBAN CIRCULAR LOS VEHICULOS.

II. EXPEDIR LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR, ASI COMO -
SEÑALAR LAS OBLIGACIONES, PROHIBICIONES Y REGLAS A QUE HABRAN DE SUJE-
TARSE LOS SOLICITANTES Y CANCELAR O SUSPENDER CUANDO PROCEDA CONFORME-
A LAS DISPOSICIONES RESPECTIVAS.

III. REGISTRAR LOS VEHICULOS PREVIA INSPECCION; EXPEDIR PLACAS-
Y OTROS MEDIOS DE IDENTIFICACION Y CONTROL, Y DARLOS DE BAJA EN SU RE-
GISTRO CUANDO PROCEDA CONFORME A LAS DISPOSICIONES APLICABLES.

IV. DETERMINAR EL EQUIPO Y CONDICIONES DE LOS VEHICULOS PARA --
PERMITIR SU CIRCULACION.

V. IMPEDIR LA CIRCULACION O EL MANEJO DE LOS VEHICULOS, CUANDO-
POR EL ESTADO DE ESTOS, O DE SUS CONDUCTORES, SE PONGA EN PELIGRO LA -
SEGURIDAD DE LAS PERSONAS O DE LOS BIENES.

VI. DICTAR MEDIDAS DE EMERGENCIA O DE AUXILIO, EN RELACION CON-
EL USO DE LOS VEHICULOS, EN CASOS FORTUITOS O DE FUERZA MAYOR; ASI CO-
MO LAS QUE DEBEN PONERSE EN PRACTICA CUANDO DE ELLOS RESULTEN DESGRA-
CIAS PERSONALES O DANOS MATERIALES.

VII. AUTORIZAR LA UBICACION DE SITIOS, ESTACIONES Y TERMINALES-
DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO, ASI COMO DE LOS TALLERES, OFICINAS -
Y BODEGAS QUE REQUIERAN EL SERVICIO, TOMANDO EN CUENTA LAS NECESIDADES
DE SUS PRESTADORES Y LAS DE LOS USUARIOS, ASI COMO LAS CONDICIO--

NES VIALES Y LA DENSIDAD DEL TRANSITO.

VIII. IMPARTIR EDUCACION VIAL.

IX. ORDENAR LA REVISTA DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO, -
COMPRENDIENDO DENTRO DE ESTOS A AQUELLOS DE PASAJEROS O DE CARGA, QUE -
OPERAN MEDIANTE EL COBRO DE TARIFAS AUTORIZADAS, POR MEDIO DE UNA CON-
CESION O PERMISO, Y AQUELLOS QUE PERTENEZCAN AL DEPARTAMENTO DEL DIS-
TRITO FEDERAL U OTRAS DEPENDENCIA GUBERNAMENTALES Y QUE ESTEN DESTI-
NADOS A LA PRESTACION DE UN SERVICIO PUBLICO Y PARTICULARES, SIENDO -
ESTOS ULTIMOS AQUELLOS DE PASAJEROS O DE CARGA, QUE ESTAN DESTINADOS -
AL SERVICIO PRIVADO DE SUS PROPIETARIOS; EN LAS FECHAS Y LUGARES QUE-
PARA ELLOS SE SEÑALEN, A FIN DE VERIFICAR QUE SATISFAGAN LAS CONDICIO-
NES ESTABLECIDAS EN LOS ORDENAMIENTOS APLICABLES.

ARTICULO 6º.- EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL ESTABLECERA-
Y HARA CUMPLIR MEDIDAS EFICACES PARA COMBATIR LA CONTAMINACION AMBIEN-
TAL DERIVADA DEL USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES, LO QUE SE REGLAMENTARA
EN LOS ORDENAMIENTOS RESPECTIVOS QUE EMITA EL PROPIO DEPARTAMENTO Y -
OTRAS AUTORIDADES COMPETENTES.

ARTICULO 7º.- EN RELACION CON LOS SERVICIOS PUBLICOS LOCALES DE
TRANSPORTE, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL ESTARA FACULTADO --
PARA:

I. FIJAR LAS BASES, CONDICIONES Y REQUISITOS A QUE DEBA SUJETARSE SU PRESTACION.

II. ORGANIZARLOS, VIGILARLOS Y MODIFICARLOS DE ACUERDO CON LAS NECESIDADES DE LA COLECTIVIDAD.

III. DICTAR MEDIDAS NECESARIAS PARA QUE SE PROPORCIONEN CON --- EFICACIA Y REGULARIDAD.

IV. AUTORIZAR Y REGULAR EL FUNCIONAMIENTO DE TERMINALES, PARADEROS, CIERRES DE CIRCUITO, SITIOS, BASES Y ESTACIONAMIENTOS; IMPEDIR, - RESTRINGIR O AUTORIZAR LA OCUPACION DE LA VIA PUBLICA PARA TALES USOS, TOMANDO EN CUENTA EL INTERES GENERAL Y LAS NECESIDADES DEL SERVICIO.

V. OTORGAR A LOS PARTICULARES CONCESIONES PARA LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS CON SUJECION A LAS LEYES, REGLAMENTOS Y DEMAS DISPOSICIONES QUE NORMEN DICHA PRESTACION.

VI. REVOCAR LAS CONCESIONES QUE HAYA OTORGADO, POR LAS CAUSAS Y CONFORME AL PROCEDIMIENTO PREVISTO EN ESTA LEY.

VII. DETERMINAR Y MODIFICAR CUANDO SEA NECESARIO LAS LINEAS RUTAS, HORARIOS, FRECUENCIAS Y DEMAS ESPECIFICACIONES A QUE DEBA SUJETARSE EL SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE VEHICULOS - CON ITINERARIO FIJO.

VIII. FIJAR LOS HORARIOS PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS DE --
TRANSPORTE DE CARGA Y PARA LAS MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA EN LAS ZO--
NAS Y CALLES QUE INDIQUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

IX. ACORDAR LAS TARIFAS CONFORME A LAS CUALES DEBERAN EFECTUAR--
SE LOS COBROS DE LOS SERVICIOS.

X. ESTABLECER EN COORDINACION CON LAS AUTORIDADES COMPETENTES -
LA FORMA Y LOS INSTRUMENTOS DE MEDICION DE TIEMPO, DISTANCIA Y OTROS--
FACTORES DETERMINANTES DE LA APLICACION DE LAS TARIFAS.

XI. ESTABLECER EN COORDINACION CON LAS AUTORIDADES COMPETENTES--
LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA LA PRESERVACION DEL MEDIO AMBIENTE Y PRO--
TECCION ECOLOGICA.

XII. RECIBIR LAS QUEJAS Y LAS SUGERENCIAS DE LOS USUARIOS DE --
LOS SERVICIOS, PARA LA CORRECCION O EL MEJORAMIENTO DE ESTOS CUANDO -
PROCEDA A JUICIO DEL PROPIO DEPARTAMENTO.

XIII. RETIRAR DE LA CIRCULACION LOS VEHICULOS CON LOS QUE SE ES--
TE PROPORCIONANDO UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE SIN LA CONCESION -
CORRESPONDIENTE.

XIV. DETERMINAR LAS RUTAS DE PENETRACION AL DISTRITO FEDERAL DE
VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE, ASI COMO LOS LUGARES EN -

QUE SE PUEDAN UBICAR LAS TERMINALES RESPECTIVAS; SIN PERJUICIO DE LA INTERVENCION QUE CORRESPONDE A LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CONFORME A LAS LEYES Y REGLAMENTOS APLICABLES CUANDO PARA DICHA PENETRACION SE TENGA QUE TRANSITAR POR TRAMOS DE CARRETERAS FEDERALES.

XV. DICTAR LAS DEMAS MEDIDAS NECESARIAS PARA PROTEGER LOS DERECHOS DE LA SOCIEDAD Y EL INTERES PUBLICO EN LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS DE QUE SE TRATA.

ARTICULO 8º.- CUANDO SE INTERRUMPA O SUSPENDA UN SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE O NO SE ESTE PRESTANDO CONFORME A LAS DISPOSICIONES LEGALES O REGLAMENTARIAS APLICABLES, ASI COMO EN CASOS FORTUITOS O DE FUERZA MAYOR, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL ESTARA FACULTADO PARA PONER EN PRACTICA DURANTE EL TIEMPO NECESARIO Y SUFICIENTE PARA QUE EL CONCESIONARIO LOGRE NORMALIZAR EL SERVICIO, ALGUNA O VARIAS DE LAS SIGUIENTES MEDIDAS:

I. REQUERIR AL CONCESIONARIO PARA QUE SE REANUDE O CORRIJA EL SERVICIO, SERALANDOSE UN PLAZO PRUDENTE PARA ELLO.

II. PROPORCIONAR PROVISIONALMENTE AYUDA AL CONCESIONARIO CON ELEMENTOS DE QUE PUEDA DISPONER EL DEPARTAMENTO EN TANTO SE LOGRA LA NORMALIZACION DEL SERVICIO.

III. SUSTITUIR TRANSITORIAMENTE EL SERVICIO POR OTRO QUE PUEDA -

PROPORCIONARSE.

IV. ORDENAR LA INTERVENCION DEL SERVICIO Y AL EFECTO OCUPAR LOS BIENES DESTINADOS AL MISMO Y ADMINISTRARLO HASTA QUE SE NORMALICE, PU DIENDO RECURRIR AL AUXILIO DE LA FUERZA PUBLICA SI FUERE NECESARIO.

DE LAS MEDIDAS MENCIONADAS EN LAS FRACCIONES I, II Y III EL DE-- PARTAMENTO OPTARA POR LA QUE CONSIDERE MAS ADECUADA SEGUN LAS CIRCUN-- STANCIAS, Y APLICARA LA PREVISTA EN LA FRACCION IV, SI EL INTERES PUBLI-- CO LO HACE NECESARIO, CUANDO NO FUERE SUFICIENTE EL REQUERIMIENTO AL-- CONCESIONARIO O NO FUEREN POSIBLES LAS DEMAS MEDIDAS QUE SE PREVEN.

ARTICULO 99.- SON FACULTADES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDE-- RAL:

I. CONCEDER Y REVOCAR, AUMENTAR O REDUCIR EL NUMERO DE CONCESIO-- NES QUE CREA NECESARIO PARA EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS;

II. CELEBRAR CONVENIOS CON LOS GOBIERNOS DE LAS ENTIDADES FEDE-- RATIVAS O CON LOS PRESTADORES DE SECTOR PRIVADO PARA:

A) EL TRANSBORDO O TRANSFERENCIA DE PERSONAS O DE CARGA;

B) COORDINAR, ENLAZAR O COMBINAR EL COBRO DEL SERVICIO;

- C) UNIFICAR O COMBINAR EL COBRO DEL SERVICIO.
- D) COMPARTIR TERMINALES, SITIOS, TALLERES, ALMACENES O BODEGAS;
- E) ADQUIRIR CONJUNTAMENTE SERVICIOS.

III. COORDINAR LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE LOCAL ESTABLECIENDO; CONEXIONES Y ENTRONQUES ENTRE ELLOS Y SU DEBIDA DISTRIBUCION, A FIN DE INTEGRAR UN SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE CON UNIDAD DE ORGANIZACION;

IV. CELEBRAR CONVENIOS CON LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y CON LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS CIRCUVINCINOS PARA:

A) COORDINAR Y ENLAZAR LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE FEDERAL Y LOCAL; Y

B) QUE LOS CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL, PUEDAN CIRCULAR POR TRAMOS DE CARRETERA FEDERAL, PROPORCIONANDO SERVICIOS ENTRE EL DISTRITO FEDERAL Y OTRAS ENTIDADES CON LAS QUE COLINDA; Y

C) REALIZAR YA SEA POR SU CUENTA, O EN COOPERACION OBRAS DE CONSTRUCCION, MODIFICACION, REPARACION Y EQUIPAMIENTO EN LOS TRAMOS DE CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL COMPRENDIDOS DENTRO DEL DISTRITO FEDERAL.

V. REVOCAR LAS CONCESIONES POR CAUSAS DE INTERES SOCIAL ASUMIENDO EL PROPIO DEPARTAMENTO LA PRESTACION DE UN SERVICIO PUBLICO LOCAL- DE TRANSPORTE, MEDIANTE EL PAGO DE UNA INDEMNIZACION. EL MONTO DE DICHA INDEMNIZACION SE FIJARA EN TERMINOS ESTABLECIDOS POR LA LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA ESTOS CASOS.

EL MENCIONADO DEPARTAMENTO DECIDIRA SI SE HACE CARGO DIRECTAMENTE DE LA PRESTACION DEL SERVICIO O LO ENCOMIENDA A UNA ENTIDAD PARAESTATAL DEL SECTOR QUE COORDINE.

ARTICULO 100.- PARA LA REVOCACION DE LAS CONCESIONES; SE NOTIFICA PARA LA DETERMINACION DEL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL- PERSONALMENTE AL CONCESIONARIO DEL SERVICIO Y SE LE SENALARA UN TERMINO DE QUINCE DIAS HABILES CONTADOS A PARTIR DEL DIA SIGUIENTE AL DE LA NOTIFICACION PARA SER OIDO Y HACER VALER LAS DEFENSAS QUE ESTIME CONVENIENTES.

CONCLUIDO ESTE PLAZO, EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL DICTARA RESOLUCION MOTIVADA Y LEGALMENTE FUNDADA CONFIRMANDO O DEJANDO SIN EFECTO SU DETERMINACION, SEGUN PROCEDA, LA CUAL SE NOTIFICARA TAMBIEN PERSONALMENTE AL CONCESIONARIO.

DESDE QUE SE INICIE ESTE PROCEDIMIENTO, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, COMO MEDIDA PRECAUTORIA, OCUPARA DE INMEDIATO LOS BIENES DESTINADOS A LA PRESTACION DEL SERVICIO Y SE ENCARGARA PROVISIO-

NALMENTE DEL MISMO.

ARTICULO 119.- PARA LA FIJACION DE LAS TARIFAS, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL; SE BASARA EN ESTUDIOS QUE TOMARAN EN CUENTA:

I. LA OPINION DEL CONSEJO CONSULTIVO DEL DISTRITO FEDERAL, ASI-COMO A UN REPRESENTANTE DE CADA UNA DE LAS ORGANIZACIONES QUE TENGA -RELACION CON LA TARIFA DE QUE SE TRATE;

II. LOS COSTOS DEL SERVICIO;

III. LAS CONDICIONES SOCIO-ECONOMICAS DE LOS USUARIOS;

IV. EL MANTENIMIENTO DEL EQUILIBRIO ECONOMICO GENERAL;

V. LA CONSERVACION Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS Y LA CONVENIENCIA DE FOMENTAR LA INVERSION PARA SATISFACER SU DEMANDA;

VI. LOS DEMAS FACTORES QUE PUEDAN INFLUIR EN LA DETERMINACION -DE LAS TARIFAS.

CAPITULO III.

DE LOS TRANSPORTES

ARTICULO 12.- PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY Y DE SUS REGLAMENTOS, SE DECLARA SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE TODA ACTIVIDAD POR LA QUE, PARA SATISFACER NECESIDADES DE CARACTER COLECTIVO, SE EFECTUE EN EL DISTRITO FEDERAL EL TRASLADO DE PERSONAS O BIENES A CAMBIO DE UNA CANTIDAD ECONOMICA Y CUALQUIER QUE SEA EL VEHICULO, MEDIO O SISTEMA -- QUE SE UTILICE PARA ELLO, ASI COMO EL RECORRIDO, TIEMPO U OTRA MODALIDAD DEL SERVICIO, CON LAS EXCEPCIONES PREVISTAS EN LA PROPIA LEY Y SUS REGLAMENTOS.

ARTICULO 13.- LOS SERVICIOS PUBLICOS LOCALES DE TRANSPORTE SON DE UTILIDAD PUBLICA, Y LA PRESTACION DE LOS MISMOS CONRESPONDE AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

EL PROPIO DEPARTAMENTO TIENE FACULTAD PARA DECIR SI SE HACE CARGO DIRECTAMENTE DE UN SERVICIO DE ESTA NATURALEZA O SI POR COMPROBADA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE INTERES SOCIAL LO CONFIA A PARTICULARES MEDIANTE UNA CONCESION, CONDICIONAL AL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS QUE RIJAN EL SERVICIO.

ARTICULO 14.- POR DECRETO DEL PODER EJECUTIVO O POR CONCESION -- DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, PODRA ENCOMENDARSE LA PRESTACION DE UNO O VARIOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE LOCAL A ORGANISMOS PUBLICOS DESCENTRALIZADOS O EMPRESAS DE PARTICIPACION ESTATAL QUE HAYAN SIDO CONSTITUIDAS PARA ESE OBJETO.

ARTICULO 15.- LAS ENTIDADES PARAESTATALES QUE TENGAN A SU CARGO LA PRESTACION DE SERVICIOS PUBLICOS LOCALES DE TRANSPORTE, ESTARAN SUJETAS A LAS DISPOSICIONES DE ESTA LEY Y DE SU REGLAMENTO EN TODO AQUELLO QUE SEA COMPATIBLE CON LA NATURALEZA JURIDICA Y LAS CONDICIONES - ESPECIALES DE LAS MISMAS.

C A P I T U L O I V .

DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS.

ARTICULO 16.- PARA LOS EFECTOS DE ESTA LEY, LA CONCESION ES EL ACTO POR MEDIO DEL CUAL LA AUTORIDAD COMPETENTE FACULTA AL PARTICULAR PARA EXPLOTAR UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DENTRO DE LOS LIMITES Y CONDICIONES QUE FIJA LA PROPIA LEY.

ARTICULO 17.- LA CONCESION A QUE SE REFIERE EL ARTICULO ANTERIOR NO TENDRA EL CARACTER DE CONTRATO, SINO DE ACTO UNILATERAL DE AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, POR LO QUE NO PODRA ESTAR SUJETO A INTERVENCION JUDICIAL, SALVO EN JUICIO DE AMPARO.

DICHA CONCESION SE HARA CONSTAR POR ESCRITO, POR LO QUE NO SERA SUFICIENTE PARA OTORGARLA, COMPROBARLA NI TRANSMITIR LA ENTREGA DE -- PLACAS, LICENCIA, PERMISOS U OTROS, DOCUMENTOS, NI ALGUN REGISTRO, PADRON O CENSO OFICIAL.

ARTICULO 18.- LAS CONCESIONES PUEDEN SER:

- I. PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO;
- II. PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS, SIN ITINERARIO FIJO;
- III. PARA TRANSPORTE DE CARGA.

ARTICULO 19.- PERMISO ES EL ACTO DE AUTORIDAD POR EL CUAL EL -- PARTICULAR QUEDA AUTORIZADO PARA TRANSPORTAR PERSONAS O BIENES, SIN -- REMUNERACION Y UNICAMENTE PARA SATISFACER NECESIDADES DEL PERMISIONARIO CONEXAS A SU ACTIVIDAD.

ARTICULO 20.- NO SE REQUERIRA CONCESION SINO PERMISO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA LOS SIGUIENTES SERVICIOS EXCLUSIVOS DEL TRANSPORTE, SIEMPRE QUE SE PROPORCIONEN TAN SOLO A DETERMINADAS -- PERSONAS PARA UN FIN ESPECIAL PROPIO DE ESTAS, GENERALMENTE CONEXO DE OTRA ACTIVIDAD; TRANSPORTE ESCOLAR, DE CLUBES DEPORTIVOS, DE GUIAS, -- DE MUDANZAS, DE TURISMO, DE PERSONAL DE EMPRESAS, DE PRODUCTOS INDUSTRIALES O AGRICOLAS EFECTUADO POR LOS DUEÑOS DE LOS NEGOCIOS RESPECTIVOS PARA VENTA DE PRIMERA MANO DE AQUELLOS, EL CONEXO A SERVICIOS -- FUNERARIOS Y OTROS SERVICIOS EXCLUSIVOS SIMILARES A LOS ANTERIORES -- QUE SE DETERMINEN EN EL REGLAMENTO O MEDIANTE ACUERDO DEL JEFE DEL -- DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL QUE SE PUBLIQUEN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION Y EN LA GACETA OFICIAL DEL MISMO DEPARTAMENTO.

LAS NORMAS A QUE ESTARAN SUJETOS LOS SERVICIOS EXCLUSIVOS A QUE SE REFIERE EL PARRAFO QUE ANTECEDE, SE ESTABLECERAN EN EL REGLAMENTO O EN LOS ACUERDOS DEL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL A QUE ALUDE EL MISMO PARRAFO.

ARTICULO 21.- NINGUNA CONCESION PODRA OTORGARSE SIN QUE PREVIAMENTE SE EXPIDA Y PUBLIQUE EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, EN LA GACETA OFICIAL DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y EN DOS PERIODICOS DE LA MAYOR CIRCULACION, UN ACUERDO DEL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EN EL QUE SE DECLARE LA NECESIDAD DE UN SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE Y SE CONVOQUE A LAS PERSONAS QUE TENGAN INTERES EN SOLICITAR LA CONCESION O CONCESIONES RESPECTIVAS.

ESTA DECLARATORIA PODRA TENER COMO OBJETO, ESTABLECER UNA NUEVA ACTIVIDAD, SISTEMA, LINEA, RUTA O MODALIDAD O AUMENTAR EL NUMERO DE VEHICULOS PARA UN MISMO TIPO DE SERVICIO.

ARTICULO 22.- LA DECLARATORIA DE QUE TRATA EL ARTICULO PRECEDENTE SE BASARA EN LOS ESTUDIOS QUE REALICE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, LOS CUALES DEBERAN ARMONIZAR CON LOS PLANES DE DESARROLLO QUE EMANEN DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL Y CONSIDERAR LO SIGUIENTE:

I. LA DEMANDA DE SERVICIOS PUBLICOS LOCALES DE TRANSPORTE.

II. INFORMACION ESTADISTICA REFERENTE A LAS ZONAS QUE COMPRENDA CADA ESTUDIO, SOBRE POBLACION ABSOLUTA Y RELATIVA, SU NIVEL SOCIO-ECONOMICO Y ACTIVIDADES PREDOMINANTES, CORRIENTE VEHICULAR, DISPONIBILIDAD DE MEDIOS DE TRANSPORTE, EXCESO O ESCAZES DE SUS OCUPANTES, PROMEDIO DIARIO DE PERSONAS QUE SE TRASLADAN DESDE O HACIA DICHAS ZONAS.

III. POSIBILIDAD DE REDISTRIBUIR LOS SERVICIOS, DE AMPLIARLOS O DE AUMENTAR EL NUMERO DE VEHICULOS A ELLOS DESTINADOS.

IV. NECESIDAD DE DOTAR DE SERVICIOS A ZONAS MAL COMUNICADAS, -- CENTROS DE TRABAJO, CIVICOS, DE ENSEANZA, DE SALUD, DE COMERCIO, DEPORTIVOS, DE ESPARCIMIENTO Y OTROS QUE REQUIERAN TRANSPORTACION MASIVA.

V. CONVENIENCIA DE EVITAR COMPETENCIAS RUINOSAS ENTRE CONCESIONARIOS, SATURACIONES DE TRANSITO, EXCESO DE CONTAMINACION AMBIENTAL.

VI. ESCUCHAR LA OPINION DEL CONSEJO CONSULTIVO DEL DISTRITO -- FEDERAL.

VII. LOS DEMAS DATOS Y CONSIDERACIONES QUE SE ESTIMEN ATENDIBLES.

ARTICULO 23.- EN LA CONVOCATORIA PREVISTA EN EL ARTICULO 21 SE FIJARA UN TERMINO DE DOS MESES CONTADOS DE FECHA A FECHA A PARTIR DEL DIA DE SU PUBLICACION, PARA QUE LAS PERSONAS INTERESADAS EN LAS --

CONCESIONES PRESENTEN SUS SOLICITUDES, DE LAS QUE SE LES DARA COPIA - SELLADA HACIENDO CONSTAR EN ELLA LA FECHA Y HORA DE PRESENTACION.

SE LLEVARA UN REGISTRO DE SOLICITUDES CON ESTOS MISMOS DATOS.

ARTICULO 24.- SI DENTRO DEL PLAZO SEÑALADO EN EL ARTICULO 23 NO SE PRESENTA NINGUNA SOLICITUD, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL - PODRA PRORROGARLO Y LA PREFERENCIA PARA OBTENER LA CONCESION DE QUE - SE TRATE SE DETERMINARA POR EL ORDEN DE PRESENTACION DE LAS SOLICITUDES.

DURANTE LA PRORROGA PODRAN VOLVER A PRESENTARSE LAS QUE SE HAYA- DESECHADO POR NO HABER CUMPLIDO CON LOS REQUISITOS SEÑALADOS EN EL -- ARTICULO 27 Y 28.

ARTICULO 25.- SOLAMENTE SE TOMARAN EN CUENTA LAS SOLICITUDES DE LAS PERSONAS FISICAS O SOCIEDADES SEGUN EL CASO, QUE LLENEN LOS REQUI- SITOS PREVISTOS EN ESTA LEY Y EN LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS PARA QUE PUEDAN OBTENER LA CONCESION, Y QUE ACREDITEN CONTAR CON LOS ELEMENTOS Y LA CAPACIDAD SUFICIENTES PARA PRESTAR DE MANERA SATISFACTORIA Y COM- PLETA EL SERVICIO PUBLICO DE QUE SE TRATE.

ARTICULO 26.- LAS CONCESIONES SOLO PODRAN OTORGARSE:

I. A PERSONAS FISICAS, PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE

PASAJEROS SIN ITINERARIO FIJO.

II. A PERSONAS FISICAS, PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA CUANDO EL NUMERO DE VEHICULOS CON QUE SE PRESTE NO EXCEDA DE TRES, Y A SOCIEDADES CUANDO DICHO NUMERO SEA MAYOR.

III. A SOCIEDADES, PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO.

ARTICULO 27.- PARA QUE UNA PERSONA FISICA PUEDA OBTENER UNA CONCESION, DEBERA SATISFACER Y COMPROBAR LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

I. SER MEXICANO POR NACIMIENTO, MAYOR DE EDAD, EN PLENO GOCE DE SUS DERECHOS Y CON CAPACIDAD JURIDICA PARA CONTRATAR Y OBLIGARSE;

II. TENER SU DOMICILIO EN EL DISTRITO FEDERAL;

III. NO TENER ANTECEDENTES PENALES;

IV. PRESENTAR CONSTANCIA DE SABER LEER Y ESCRIBIR EXPEDIDA POR LA SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA;

V. HABER PRESTADO EL SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO;

VI. SER PROPIETARIO DEL VEHICULO CON QUE SE VAYA A PRESTAR EL --

SERVICIO O TENER LA POSESION DEL MISMO Y COMPROBAR QUE HA CELEBRADO -
CONTRATO PARA SU ADQUISICION.

ARTICULO 28.- PARA QUE UNA SOCIEDAD PUEDA OBTENER UNA CONCESION
DEBERA SATISFACER Y COMPROBAR LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

I. SER MEXICANOS Y ESTAR CONSTITUIDA CONFORME A LAS LEYES DEL -
PAIS;

II. TENER SU DOMICILIO EN EL DISTRITO FEDERAL.

III. QUE LAS APORTACIONES DE SUS MIEMBROS AL CAPITAL SOCIAL NO --
ESTEN REPRESENTADAS POR TITULOS O DOCUMENTOS IMPERSONALES O AL PORTA--
DOR;

IV. QUE SU OBJETO SEA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE ---
TRANSPORTE DE QUE SE TRATE.

V. TENER CAPACIDAD TECNICA, OPERATIVA Y ECONOMICA SUFICIENTE PA
RA REALIZAR SATISFACTORIAMENTE EL SERVICIO.

VI. QUE CADA MIEMBRO DE LA SOCIEDAD NO TENGA EN ESTA UNA PARTICI
PACION SUPERIOR AL VALOR COMERCIAL DE CINCO DE LOS VEHICULOS DESTINA--
DOS AL SERVICIO DE QUE SE TRATE, ESTA CONDICION SUBSISTIRA DURANTE TO
DO EL TIEMPO DE LA CONCESION Y SU INCUMPLIMIENTO SERA CAUSA DE REVOCACI
ON DE LA MISMA.

ARTICULO 29.- ENTRE LOS SOLICITANTES QUE SEAN TOMADOS EN CUENTA, SE DARA PREFERENCIA PARA OBTENER LA CONCESION A QUIEN LE CORRESPONDA EN EL SIGUIENTE ORDEN:

I. SI SE TRATA DE PERSONAS FISICAS:

A) TRABAJADORES ORGANIZADOS EN COOPERATIVAS LEGALMENTE CONSTITUIDAS.

B) TRABAJADORES DEL RAMO DE TRANSPORTE.

C) OTRAS PERSONAS FISICAS.

II. SI SE TRATA DE SOCIEDADES:

A) COOPERATIVAS CONSTITUIDAS CONFORME A LA LEY DE LA MATERIA.

B) SOCIEDADES CUYOS MIEMBROS SEAN EN SU MAYORIA TRABAJADORES DEL RAMO DE TRANSPORTE.

C) SOCIEDADES QUE NO SE ENCUENTREN EN LOS CASOS PREVISTOS EN LOS DOS INCISOS ANTERIORES.

CUANDO DOS O MAS SOLICITANTES SE ENCUENTRA EN IGUALDAD DE CONDICIONES DENTRO DE UN MISMO GRADO DE LOS PREVISTOS EN ESTE ARTICULO, LA-

PRELACION PARA OBTENER LA CONCESION SE DECIDIRA POR EL ORDEN DE PRESENTACION DE LAS SOLICITUDES.

ARTICULO 30.- SE TENDRA POR NO PRESENTADA UNA SOLICITUD EN LOS CASOS SIGUIENTES:

I. SI NO SE SUBSANAN LAS DEFICIENCIAS DE LA SOLICITUD QUE HAGANOTAR EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, EN UN PLAZO DE CINCO DIAS HABILES, A PARTIR DE LA FECHA DEL REQUERIMIENTO RESPECTIVO.

II. SI SE ABUNDAN EL TRAMITE DE LA SOLICITUD DURANTE MAS DE UN MES, DE FECHA A FECHA A PARTIR DE LA ULTIMA PROMOCION, SI NO SE VUELVE A PROMOVER POR UNA SOLA VEZ AUNQUE SOLO SEA PARA INTERRUMPIR LA CADUCIDAD.

ARTICULO 31.- LAS CONCESIONES SOLO PODRAN SER TRANSMITIDAS O ENAJENADAS SI LO AUTORIZA EXPRESAMENTE EN CADA CASO EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, A PERSONAS QUE SATISFAGAN TODOS LOS REQUISITOS QUE ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS SEÑALEN PARA OBTENER LA CONCESION, Y SOLO PODRAN SER GRAVADAS EN LOS CASOS Y PARA LOS FINES QUE PREVEE EL ARTICULO 36.

LAS PERSONAS FISICAS NO PODRAN, CEDER O TRANSMITIR EN NINGUNA FORMA A UNA SOCIEDAD SUS CONCESIONES, POR EL CARACTER INDIVIDUAL DE ESTAS.

ARTICULO 32.- LAS CONCESIONES SE EXTINGUIRAN:

I. POR EXPIRACION DEL TERMINO DE LA CONCESION O DE LA ULTIMA PRO-
ROGA QUE SE HUBIERE OTORGADO.

II. POR DISOLUCION DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.

III. POR FALLECIMIENTO DE LA PERSONA FISICA CONCESIONARIA SI NO
HUBIERE BENEFICIARIO DE LA CONCESION.

IV. POR REVOCACION DE LA CONCESION.

V. POR RESCATE O TERMINACION ANTICIPADA DE LA CONCESION.

AL EXTINGUIRSE UNA CONCESION POR ALGUNA DE LAS CAUSAS PREVISTAS
EN LAS FRACCIONES I, II, III Y IV, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDE-
RAL DETERMINARA SI ASUME DIRECTAMENTE LA PRESTACION DEL SERVICIO O -
SI VUELVE A CONCESIONARLO. SI DECIDE ASUMIRLA Y PARA ESTO ESTIMA-
CONVENIENTE UTILIZAR LOS BIENES DESTINADOS AL SERVICIO, TENDRA DERE-
CHO DE PREFERENCIA EN IGUALDAD DE CONDICIONES PARA ADQUIRIRLOS, Y SI
FUERE NECESARIO SE PODRA PROCEDER A SU EXPROPIACION.

ARTICULO 33.- EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL ESTARA FA-
CULTADO PARA REVOCAR LAS CONCESIONES DE QUE TRATA EL PRESENTE CAPITU-
LO, POR CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES CAUSAS:

- I. QUE EL CONCESIONARIO CAMBIE O PIEDRA LA NACIONALIDAD MEXICANA.

- II. NO INICIARSE LA PRESTACION DEL SERVICIO CONCESIONADO DENTRO DEL PLAZO DE TRES MESES CONTADO DE FECHA A FECHA A PARTIR DE LA ENTREGA DEL DOCUMENTO EN QUE CONSTE LA CONCESION, SALVO QUE POR CAUSAS PLENAMENTE JUSTIFICADAS A JUICIO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, EL MISMO PRORROGUE ESTE PLAZO POR UNA SOLA VEZ, POR OTRO TIEMPO IGUAL COMO MAXIMO.

- III. LA SUSPENSIÓN O INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO, SI NO SE LOGRA SU NORMALIZACIÓN POR LOS MEDIOS PREVISTOS EN EL ARTICULO 8.

- IV. LA VIOLACION DEL ARTICULO 28 QUE PROHIBE A LOS MIEMBROS DE UNA SOCIEDAD CONCESIONARIA TENER EN ESTA UNA PARTICIPACION SUPERIOR AL VALOR COMERCIAL DE CINCO VEHICULOS EN EXPLOTACION.

- V. EL INCUMPLIMIENTO DE CUALQUIERA DE LAS CONDICIONES QUE ESTABLECE EL ARTICULO 42, A QUE ESTARAN SUJETAS LAS SOCIEDADES QUE SE CONSTITUYAN CONFORME EL MISMO ARTICULO.

- VI. LA VIOLACION DE LOS ARTICULOS 27 Y 31, SI LAS PERSONAS FISICAS O QUE SE REFIEREN APORTAN O TRANSMITEN EN CUALQUIER FORMA SUS CONCESIONES A ALGUNA SOCIEDAD.

- VII. NO PRESTARSE EL SERVICIO DE MANERA REGULAR UNIFORME, ---

CONTINUA O PERMANENTE.

VIII. REINCIDIR EN LA VIOLACION DE TARIFAS, HORARIOS, FRECUENCIAS, U OTRAS REGLAS A QUE ESTE SUJETA LEGALMENTE LA PRESTACION DEL SERVICIO.

IX. NO ACATAR LAS ORDENES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, RELATIVAS A LA REPOSICION O REPARACION DE LOS VEHICULOS Y DEMAS EQUIPO CUANDO A JUICIO DE AQUEL NO ESTEN EN BUENAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, EFICIENCIA, HIGIENE, COMODIDAD, CONSERVACION Y BUENA PRESENTACION.

X. NO CUMPLIR LAS DISPOSICIONES SANITARIAS EN LO REFERENTE A OPERADORES, INSTALACIONES, VEHICULOS Y DEMAS EQUIPO EMPLEADO EN EL SERVICIO.

XI. NO ACATAR LAS DETERMINACIONES DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, RELATIVAS A LAS ESPECIFICACIONES QUE DEBAN TENER LOS VEHICULOS PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO, O PARA LA PROTECCION DE LAS PERSONAS, DE LOS BIENES, DE LA FLUIDEZ DE LA CIRCULACION, DE LA CALIDAD DEL AMBIENTE O DE LA ESTRUCTURA VIAL.

XII. CUANDO EXISTA INTERMEDIARISMO O SUBSTITUCION DEL CONCESIONARIO POR TERCEROS EN LA EXPLOTACION DEL SERVICIO CONCESIONADO.

XIII. ENAJENAR, TRANSMITIR, GRAVAR O COMPROMETER EN CUALQUIER -

FORMA LA CONCESION SIN LA PREVIA AUTORIZACION DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

XIV. CUALQUIER FALTA GRAVE IMPUTABLE AL CONCESIONARIO CONTRA ALGUNA PERSONA QUE UTILICE EL SERVICIO.

XV. LA INFRACCION FRECUENTE DE LAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES O REGLAMENTOS DE TRANSITO EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.

XVI. LA FALTA DE CUMPLIMIENTO DEL ARTICULO 39 FRACCIONES VI, VII Y VIII QUE PRESCRIBE LA COMPROBACION DE LOS CONTRATOS DE TRABAJO Y LA INSCRIPCION EN EL SEGURO SOCIAL DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.

ARTICULO 34.- PARA LA REVOCACION DE LAS CONCESIONES SE SEGUIRA EL SIGUIENTE PROCEDIMIENTO:

I. SE LEVANTARAN ACTAS DE INSPECCION Y SE ALLEGARAN LAS DEMAS PRUEBAS QUE DEMUESTREN LA APARICION DE LA CAUSA O CAUSAS QUE MOTIVEN LA REVOCACION.

II. SE NOTIFICARA PERSONALMENTE AL CONCESIONARIO LA EXISTENCIA DE DICHAS CAUSAS Y SE LE CONCEDERA UN TERMINO DE VEINTE DIAS HABILES QUE SE CONTARAN A PARTIR DEL DIA SIGUIENTE A LA FECHA DE LA NOTIFICACION, PARA QUE PRESENTE LAS PRUEBAS Y HAGA VALER LAS DEFENSAS QUE A SUS DERE

CHOS CONVENGAN.

III. TRANSCURRIDO ESE TERMINO, EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL HARA EL EXAMEN DE TODAS LAS PRUEBAS Y DE LAS DEFENSAS - DEL CONCESIONARIO Y DICTARA LA RESOLUCION QUE PROCEDA, EXPRESANDO LOS MOTIVOS Y LAS DISPOSICIONES LEGALES EN QUE LA FUNDE. ESTA RESOLUCION SE NOTIFICARA PERSONALMENTE EL CONCESIONARIO.

ARTICULO 35.- CUANDO SE REVOQUE UNA CONCESION, NO PODRA OTORGAR SE OTRA AL MISMO CONCESIONARIO HASTA QUE TRANSCURRAN CINCO AROS^{OS} CONTADOS DESDE LA FECHA DE REVOCACION.

ARTICULO 36.- LOS CREDITOS QUE INSTITUCIONES MEXICANAS OTORGUEN A PERSONAS FISICAS QUE SEAN CONCESIONARIAS O MIEMBROS DE SOCIEDADES - CONCESIONARIAS DE UN SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE, PARA LA ADQUISICION O REPARACION DE VEHICULOS DESTINADOS A LA PRESTACION DE ESE SERVICIO O COMPRA DE SUS REFACCIONES, PODRAN GARANTIZARSE CON PRENDA-JURIDICA O EN OTRA FORMA LEGAL QUE PERMITA AL DEUDOR SEGUIR USANDO EL VEHICULO PARA EL SERVICIO MIENTRAS ESTE AL CORRIENTE EN SUS PAGOS.

TAMBIEN PODRAN GARANTIZARSE DICHOS CREDITOS CON LAS CONCESIONES-OTORGADAS A PERSONAS FISICAS, PREVIA AUTORIZACION DEL DEPARTAMENTO -- DEL DISTRITO FEDERAL; PERO EN ESTOS CASOS, PARA QUE PUEDA ADJUDICARSE EN REMATE UNA CONCESION A UN TERCERO, SERA PRECISO QUE ESTE OBTENGA - PREVIAMENTE LA AUTORIZACION DEL EXPRESADO DEPARTAMENTO, LA CUAL SOLO-

SE LE CONCEDERA SI REUNE TODOS LOS REQUISITOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS QUE SE PIDAN PARA QUE PUEDA OBTENERLA. UNA VEZ APROBADO EL REMATE Y EFECTUADA LA ADJUDICACION, SE EXPEDIRA AL ADJUDICATORIO UNA NUEVA CONCESION Y SE REVOCARA LA ANTERIOR.

CAPITULO V

DERECHOS Y OBLIGACIONES DE CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS.

ARTICULO 37.- LA OBTENCION DE UNA CONCESION PARA LA PRESTACION DE UN SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE OBLIGA AL CONCESIONARIO A DESEMPEÑAR DE CONFORMIDAD CON LAS LEYES, REGLAMENTOS Y DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS APLICABLES Y CON ESTRUCTA SUJECION A LAS TARIFAS, HORARIOS, FRECUENCIA, RUTAS Y DEMAS ESPECIFICACIONES QUE RIJAN EL SERVICIO.

ARTICULO 38.- SON DERECHOS DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO:

I. EXPLOTAR LA CONCESION Y GOZAR DE LOS USUFRUCTOS QUE PRODUZCA; DENTRO DE LOS LIMITES QUE FIJE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, - EL CUAL ESTABLECERA LAS TARIFAS CORRESPONDIENTES.

II. DISFRUTAR DE LA (S) CONCESION (ES) POR 20 AÑOS PRORROGABLES- (S) POR EL MISMO PLAZO, EXCEPTO EN LOS SIGUIENTES CASOS:

- A) CUANDO PROCEDA LA REVOCACION;
- B) EXTINCION;
- C) RESCATE;
- D) O TERMINACION ANTICIPADA DE LA CONCESION.

III. DESIGNAR EL CONCESIONARIO, CUANDO ESTE SEA UNA PERSONA FISICA, A UN BENEFICIARIO, PARA QUE SE LE TRANSFIERA LA CONCESION AL FALLECIMIENTO DE AQUEL.

IV. FORMAR PARTE DE ASOCIACIONES CIVILES QUE PROTEJAN SUS INTERESES DE GREMIO SIN ANIMO DE LUCROS.

ARTICULO 39.- SON OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO:

I. UTILIZAR VEHICULOS O MEDIOS DE TRANSPORTE QUE AUTORICE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, Y QUE DEBERA REUNIR LAS CARACTERISTICAS DE DIMENSION, CAPACIDAD, TONELAJE, PESO MAXIMO, RODAJE, FUENTE MOTRIZ Y DEMAS CARACTERISTICAS QUE SE REQUIERAN PARA LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE;

II. PRESTAR EN FORMA REGULAR, CONTINUA, UNIFORME Y PERMANENTE EL SERVICIO;

III. PROPORCIONAR EL SERVICIO, A TODA PERSONA QUE LO SOLICITE, CON EXCEPCION CUANDO SE TRATE DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, DE AQUELLOS-

QUE SE ENCUENTREN EN NOTARIO ESTADO DE EBRIEDAD; BAJO LOS INFLUJOS DE DROGAS ENERVANTES O PSICOTROPICAS, O QUIEN COMETA DESORDENES A BORDO DE LOS VEHICULOS. SI SE TRATA DE TRANSPORTE DE CARGA, CUANDO POR DISPOSICION LEGAL, NO ESTE PERMITIDO TRANSPORTARLA.

IV. SUJETARSE A LA VIGILANCIA Y LA SUPERVISION QUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EJERZA MEDIANTE LA REVISTA GENERAL, PARA GARANTIZAR BUENA PRESENTACION, CONSERVACION, SEGURIDAD, HIGIENE Y COMODIDAD AL USUARIO;

V. PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA FRACCION ANTERIOR EL CONCESSIONARIO DEBERA PRESENTAR SUS VEHICULOS EN EL LUGAR Y FECHA QUE INDIQUE -- EL DEPARTAMENTO;

VI. INSCRIBIR EN EL SEGURO SOCIAL A LOS TRABAJADORES CONTRATADOS, PARA CONducIR LOS VEHICULOS CONCESIONADOS;

VII. COMPROBAR ANTE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, LA CELEBRACION DE LOS RESPECTIVOS CONTRATOS DE TRABAJO;

VIII. RESPETAR LAS TARIFAS QUE FIJE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, LAS CUALES SE PUBLICARAN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION Y EN LA GACETA OFICIAL DEL MENCIONADA DEPARTAMENTO, LA MODIFICACION DE DICHA TARIFA SOLO PODRA HACERSE EN LA MISMA FORMA.

ARTICULO 40. EL COBRO DE UN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE SOLO PODRA SER CONVENCIONAL Y AJUSTARSE DE COMUN ACUERDO ENTRE PRESTADOR Y- PRESTATORIO, CUANDO LO AUTORICE EL REGLAMENTO U OTRA DISPOSICION DE -- CARACTER GENERAL, POR NO PODERSE CUANTIFICAR MEDIANTE TARIFA.

ARTICULO 41.- TODO CONCESIONARIO DE UN SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE PODRA CELEBRAR CONTRATOS O CONVENIOS CON OTROS CONCESIONA-- RIOS A FIN DE HACER TRANSBORDOS O TRANSFERENCIAS DE PERSONAS O DE CAR-- GA; COORDINAR, ENLAZAR O COMBINAR LOS SERVICIOS; UNIFICAR O COMBINAR - EL COBRO DE LAS CONTRAPRESTACIONES Y EL BOLETAJE O LA DOCUMENTACION -- QUE SE REQUIERA; COMPARTIR TERMINALES, SITIOS, TALLERES, ALMACENES O - BODEGAS; ADQUIRIR EN COMUN SERVICIOS SUMINISTROS. EN TODOS LOS CASOS- DEBERA RECABARSE LA APROBACION PREVIA DE LOS PROYECTOS DE ESOS CONTRA-- TOS O CONVENIOS POR EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA CUIDAR - QUE EL CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS APLICABLES.

C A P I T U L O VI

DE LAS SOCIEDADES.

ARTICULO 42.- CUANDO CONVENGA A LOS INTERESES DE LOS SOCIOS INTE-- GRANDES DE ALGUNA DE LAS SOCIEDADES A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 27, - PODRAN CONSTITUIRLA CONSERVANDO LA PROPIEDAD Y EL GOCE DE LOS VEHICU-- LOS DESTINADOS A LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPOR

TE QUE CONSTITUYA SU OBJETO, Y HACER APORTACIONES PARA LAS INSTALACIONES Y GASTOS COMUNES DE LA SOCIEDAD, SIEMPRE QUE SE CUMPLAN LAS SIGUIENTES CONDICIONES:

I. QUE LOS ESTATUTOS DE LA SOCIEDAD SEAN APROBADOS POR EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

II. QUE LA SOCIEDAD SOLO PONGA EN SERVICIO LOS VEHICULOS CUYA PROPIEDAD Y GOCE SE RESERVEN LOS SOCIOS.

III. QUE CADA SOCIO SOLO PONGA EN EXPLOTACION HASTA UN MAXIMO DE TRES VEHICULOS Y QUE EL VALOR DE ESTOS SUMANDO EL MONTO DE SUS APORTACIONES A LA SOCIEDAD, NO EXCEDA DEL LIMITE FIJADO EN LA FRACCION VI DEL ARTICULO 28.

IV. QUE EL NUMERO DE SOCIOS SE LIMITE AL MAXIMO QUE FIJE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, NO PUDIENDOSE ADMITIR NUEVOS SOCIOS SIN AUTORIZACION DE ESTA DEPENDENCIA.

ARTICULO 43.- LOS MIEMBROS DE CADA SOCIEDAD QUE SE CONSTITUYA EN LA FORMA PREVISTA EN EL ARTICULO ANTERIOR, ESTARAN SOLIDARIAMENTE OBLIGADOS AL IGUAL QUE LA MISMA, AL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES REFERENTES A LA CONCESION Y AL SERVICIO CORRESPONDIENTE, CONTENIDAS EN ESTA LEY Y EN SUS REGLAMENTOS.

LA CONCESION DE QUE SE TRATE SOLO SE PODRA OTORGAR A FAVOR DE LA SOCIEDAD Y NUNCA A NOMBRE DE LOS SOCIOS.

ARTICULO 44.- A CADA PERSONA FISICA SE LE PODRAN OTORGAR TRES - CONCESIONES COMO MAXIMO, Y CON CADA CONCESION PODRA PONER EN SERVICIO SOLAMENTE UN VEHICULO.

A CADA SOCIEDAD SOLO SE LE PODRA OTORGAR UNA CONCESION EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL LIMITARA EL NUMERO DE VEHICULOS QUE PUEDE PONER EN SERVICIO UNA SOCIEDAD, TOMANDO EN CUENTA LAS NECESIDADES DEL PUBLICO, LA CAPACIDAD DE LA EMPRESAS Y EVITANDO LA FORMACION DE - MONOPOLIOS, CONCENTRACIONES Y COMPETENCIAS RUINOSAS.

ARTICULO 45.- LOS CONCESIONARIOS QUE SEAN PERSONAS FISICAS PODRAN AGRUPARSE EN ASOCIACIONES PARA TRATAR A TRAVES DE ESTAS CON LAS AUTORIDADES, INSTITUCIONES Y OTROS ORGANISMOS LOS ASUNTOS DE INTERES-COLECTIVO QUE LES CONCERNAN.

A ESTAS ASOCIACIONES NO PODRAN LOS ASOCIADOS APORTAR, TRANSMITIR EN NINGUNA FORMA SUS RESPECTIVAS CONCESIONES, POR EL CARACTER INDIVIDUAL DE LAS MISMAS, ESTABLECIDO EN LAS FRACCIONES II Y III DEL ARTICULO 42.

ARTICULO 46.- EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL LLEVARA UN - REGISTRO DE CONCESIONARIOS Y DE SOCIEDADES Y ASOCIACIONES DE LOS MIS-

MOS, EN EL QUE SE ANOTARAN SUS NOMBRES Y LOS DE SUS REPRESENTANTES EN SU CASO, ASI COMO LOS CAMBIOS QUE OCURRAN SOBRE ESTOS DATOS. CUANDO HUBIERE DESACUERDO ACERCA DE LA REPRESENTACION DE LAS SOCIEDADES O AGROPACIONES, PODRAN SOLICITAR AL DEPARTAMENTO QUE DESIGNE A UN COMISIONADO QUE CON INTERVENCION DE UN NOTARIO PUBLICO ASISTA A UNA ASAMBLEA EN LA QUE DE ACUERDO CON LOS ESTATUTOS SE DEFINA QUIENES DEBAN REPRESENTARLOS. ENTRE TANTO, EL DEPARTAMENTO SEGUIRA RECONOCIENDO A LOS QUE APAREZCAN INSCRITOS EN EL EXPEDIENTE REGISTRO.

AL EXTINGUIRSE UNA CONCESION Y AL LIQUIDARSE O DISOLVERSE UNA SOCIEDAD O ASOCIACION, DEBERA CANCELARSE EL REGISTRO CORRESPONDIENTE.

ARTICULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- EN TANTO SE EXPIDEN LOS REGLAMENTOS DE LA PRESENTE LEY, SEGUIRAN APLICANDOSE LOS REGLAMENTOS, DECRETOS, ACUERDOS Y DEMAS DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSITO, Y A LOS TRANSPORTES, QUE SE ENCUENTRAN ACTUALMENTE EN VIGOR, EN CUANTO NO SE OPONGAN A ESTA LEY.

SEGUNDO.- LAS PERSONAS FISICAS Y MORALES QUE ESTAN PROPORCIONANDO SERVICIO LOCAL DE TRANSPORTES QUE CONFORME A ESTA LEY DEBAN CONSIDERARSE COMO SERVICIOS PUBLICOS, SIN TENER CONCESION PARA ELLO, TENDRAN UN PLAZO DE TRES MESES CONTADOS DESDE EL DIA EN QUE ENTRE EN VIGOR ESTA LEY, PARA PRESENTAR ANTE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL SU SOLICITUD DE CONCESION, LLENANDO LOS REQUISITOS LEGALES Y RE-

GLAMENTARIOS QUE SE EXIGEN PARA ESTE OBJETO. A ESTE FIN SERAN APLICABLES LAS DISPOSICIONES RELATIVAS AL SERVICIO CON EL QUE LA ACTIVIDAD - QUE SE PRETENDA REGULARIZAR TENGA MAS SEMEJANZA, EN CUANTO NO SE OpongA A LA PRESENTE LEY.

LAS CONCESIONES PARA REGULARIZAR LOS CASOS A QUE SE REFIERE EL -- PARRAFO ANTERIOR SE LIMITARAN AL NUMERO QUE BASTE PARA CUBRIR LA NECESIDAD DE SERVICIOS, QUE VERIFIQUE EL EXPRESADO DEPARTAMENTO CON BASE -- EN LOS ESTUDIOS, CENSOS Y ESTADISTICAS DE QUE DISPONGA, Y SOLO SE OTORGARAN A LOS SOLICITANTES QUE HAYAN PRESTADO EL SERVICIO CON ANTERIORIDAD A LA PUBLICACION DE ESTA LEY Y QUE FIGUREN EN EL PADRON OFICIAL -- QUE LEVANTE EL MENCIONADO DEPARTAMENTO.

PARA EL OTORGAMIENTO DE ESTAS CONCESIONES SE SEGUIRA UN ORDEN DE PREFERENCIA DETERMINADO POR EL ORDEN DE ANTIGUEDADES QUE TENGAN LOS -- SOLICITANTES EN LA ACTIVIDAD DE QUE SE TRATE.

TRANSCURRIDO EL TERMINO DE TRES MESES, EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PROCEDERA CONTRA QUIENES CONTINUIEN DESEMPEÑANDO LOS SERVICIOS DE QUE SE TRATA SIN HABER PRESENTADO SUS SOLICITUDES, IMPONIENDO LAS MEDIDAS O SANCIONES PRESCRITAS EN ESTA LEY Y DEMAS ORDENAMIENTOS - APLICABLES.

EL IGUAL FORMA SE PROCEDERA CONTRA QUIENES HABIENDO PRESENTADO A TIEMPO LAS SOLICITUDES NO OBTENGAN LA CONCESION POR NO HABER LLENADO - LOS REQUISITOS NECESARIOS, UNA VEZ QUE DICHO DEPARTAMENTO HAYA DICTADO

LA RESOLUCION CORRESPONDIENTE.

TERCERO.- LAS PERSONAS FISICAS QUE SEAN CONCESIONARIAS DE UN SERVICIO PUBLICO LOCAL DE TRANSPORTE DE CARGA, QUE AL AMPARO DE SUS RESPECTIVAS CONCESIONES SE ENCUENTREN EXPLOTANDO EN FORMA REGULAR MAS DE TRES VEHICULOS SIN EXCEDER DE CINCO, AL ENTRAR EN VIGOR LA PRESENTE LEY, PODRAN SEGUIRLOS EXPLOTANDO HASTA QUE LA CONCESION SE EXTINGA POR CUALQUIERA DE LAS CAUSAS PREVISTAS EN LA MISMA, SIEMPRE QUE OBTENGAN AUTORIZACION EXPRESA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA ELLO, LA CUAL SOLO SE OTORGARA SI LA DOCUMENTACION RELATIVA A LA CONCESION SE ENCUENTRA EN REGLA CONFORME AL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE CARGA PARA EL DISTRITO FEDERAL, Y SI CONSTA POR DOCUMENTOS OFICIALES EL CITADO NUMERO DE VEHICULOS.

PARA QUE PUEDAN ACOGERSE EL BENEFICIO QUE SE PREVE EN ESTE ARTICULO, LOS INTERESADOS DEBERAN SOLICITAR LA AUTORIZACION QUE EL MISMO PRESCRIBE DENTRO DE UN PLAZO DE TRES MESES CONTADOS A PARTIR DEL DIA EN QUE ENTRE EN VIGOR ESTA LEY. VENCIDO EL PLAZO, ESTE DERECHO QUEDARA PRECLUIDO PARA QUIENES NO LO EJERZAN EN TIEMPO Y ESTOS QUEDARAN SUJETOS A LAS DISPOSICIONES DE LA LEY EN CUANTO A LA LIMITACION DEL NUMERO DE VEHICULOS QUE PUEDEN PONERSE EN SERVICIO AL AMPARO DE UNA CONCESION A PERSONAS FISICAS.

CUARTO.- EN LOS REGLAMENTOS DERIVADOS DE ESTA LEY, SE SEÑALARAN LAS SANCCIONES QUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL APLICARA POR LAS VIOLACIONES EN QUE SE INCURRA CONTRA LAS DISPOSICIONES DE ESOS OR-

DENAMIENTOS.

QUINTO.- EN LOS SERVICIOS PUBLICOS LOCALES DE TRANSPORTE SOLO HABRA REVERSION A FAVOR DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL DE LOS BIENES DE SU PATRIMONIO CUYO USO HUBIERA CONCEDIDO O PERMITIDO A UN CONCESSIONARIO PARA LA PRESTACION DE ALGUN SERVICIO.

CUANDO FUEREN INMUEBLES, AL EFECTUARSE LA REVERSION PASARAN AL PATRIMONIO DEL EXPRESADO DEPARTAMENTO SIN COSTO ALGUNO PARA ESTE, TODAS LAS CONSTRUCCIONES, OBRAS Y MEJORAS QUE EN LOS MISMOS SE HUBIEREN HECHO.

SEXTO.- SE ABROGAN LA LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL Y EL DECRETO QUE DECLARA SERVICIO PUBLICO LA ACTIVIDAD QUE CONSISTE EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE AUTOMOVILES DE ALQUILER, SIN ITINERARIO FIJO EN EL DISTRITO FEDERAL.

BIBLIOGRAFIA

1. ACOSTA ROMERO MIGUEL. TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO.
ED. PORRUA, S. A. CUARTA EDICION. MEXICO, 1981.
2. CAL Y MAYOR RAFAEL. INGENIERIA DE TRANSITO
ED. REPRESENTACIONES Y SERVICIOS DE INGENIERIA, S.A. MEXICO, 1980.
3. CASTELL MANUEL. CRISIS URBANA Y CAMBIO SOCIAL.
ED. SIGLO XXI. 2DA. EDICION. MEXICO, 1981.
4. COVITUR 77 - 82 DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL - UNICA EDICION.
5. DELEGACION VENUSTIANO CARRANZA. LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE -
MEXICO, 1981.
6. ENCICLOPEDIA DE MEXICO TOMO XII.
CIUDAD DE MEXICO 1977 2DA. EDICION.
7. FRAGA GABINO. DERECHO ADMINISTRATIVO.
ED. PORRUA, S.A. 11A. EDICION.
8. GONZALEZ NAVARRO MOISES. "POBLACION Y SOCIEDAD DE MEXICO (1900-1970)"
FAC. DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES. SERIE ESTUDIO 42. T. I.
9. GONZALEZ PAZ JOSE. LOS TRANSPORTES, BIBLIOTECA SALVAT, G. T.
NUM. 74 1975.

10. GONZALEZ ZALAZAR GLORIA. "EL DISTRITO FEDERAL: ALGUNOS PROBLEMAS Y SU PLANEACION" ED. UNAM 1983.
11. LOPEZ CARDENAS FRUCTUOSO Y OTROS AUTORES. EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO, 500 AÑOS DE EVOLUCION". ED. AUTOTRANSPORTES - URBANOS DE PASAJEROS R-100, 1984.
12. LOPEZ ROSADO DIEGO G. LOS SERVICIOS PUBLICOS EN LA CIUDAD DE MEXICO ED. PORRUA, S.A. 1A. EDICION. MEXICO, 1976.
13. M. MARROQUIN ZAleta JAIME. ESTUDIOS DEL DERECHO DEL TRANSPORTE ED. UNIDAD PROFESIONAL INTERDISCIPLINARIA DE INGENIERIA CIENCIAS SOCIALES Y ADMINISTRATIVAS, I. P. N. 1979.
14. RODRIGUEZ MIGUEL. LOS TRANVIARIOS Y EL ANARQUISMO EN MEXICO - (1920 - 1925)". COLECC. ESTUDIOS CONTEMPORANEOS. ED. UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA 1980.
15. RODRIGUEZ LOPEZ PATRICIA. EL TRANSPORTE URBANO Y LAS POLITICAS DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE MEXICO, 1985. TESIS PROFESIONAL. FACULTAD DE ECONOMIA U.N.A.M.
16. SERRA ROJAS ANDRES "DERECHO ADMINISTRATIVO". ED. PORRUA, S.A. MEXICO, 1981. 10A. EDICION TOMO I.
17. SIERRA J. CARLOS. "HISTORIA DE LOS TRANSPORTES ELECTRICOS DE "MEXICO 1976". SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS.

18. T. DE LA PEÑA MOISES. EL SERVICIO DE AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL. ED. TALLERES GRAFICOS DE LA NACION, 1A. EDICION. MEXICO 1943.
19. TENA RAMIREZ FELIPE. DERECHO CONSTITUCIONAL. ED. PORRUA, S.A. 18A. EDICION MEXICO, 1981.
20. UNIKEL LUIS. EL DESARROLLO URBANO DE MEXICO "COLEGIO DE MEXICO 1978".

REVISTAS Y PERIODICOS

1. REVISTA DIVULGACION - ORGANO DE DIVULGACION DEL
PRI - D.F. No. 20 MAYO DE 1986.
2. REVISTA DIVULGACION - ORGANO DE DIVULGACION DEL
PRI - D.F. No. 22 MAYO DE 1986.
3. INSTITUTO DE GEOGRAFIA U.N.A.M. "ALGUNOS PROBLEMAS
DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO".
SERIE VARIA T.I. No. 7 MEXICO, 1983.
4. TRANSPORTE: MOTOR DE LA GRAN CIUDAD ED. DEPARTAMENTO DEL
DISTRITO FEDERAL., COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE DEL -
DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL 1987.
5. ESTRATEGIA REVISTA DE ANALISIS D.F. ANARQUIA.
IRRACIONALIDAD Y DEMESURA No. 57
MAYO - JUNIO 1984.
6. MOMENTO ECONOMICO No. 26 - INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
ECONOMICAS, U.N.A.M. 1986.
7. PERIODICO EXCELSIOR - 13 DE OCTUBRE DE 1988.

8. PERIODICO EXCELSIOR - 24 DE NOVIEMBRE DE 1989.
9. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION - 6 DE MAYO DE 1989.

LEGISLACION CONSULTADA

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1917.
2. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.
D. O. F. DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1976.
D. O. F. DEL 14 DE MAYO DE 1986.
3. LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.
D. O. F. DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1978.
4. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.
D. O. F. DEL 19 DE FEBRERO DE 1940.
5. LEY GENERAL DE POBLACION Y REGLAMENTO.
D. O. F. DEL 7 DE ENERO DE 1974 Y 17 DE NOVIEMBRE DE 1976.
6. LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRAN-
SITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL.
7. REGLAMENTO INTERIOR DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.
D. O. F. DEL 26 DE AGOSTO DE 1985.
8. REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL
DISTRITO FEDERAL.
D. O. F. DEL 14 DE ABRIL DE 1942.

9. REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.
D. O. F. DEL 18 DE JULIO DE 1989.

10. REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACION GENERAL PARA LOS VEHICULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULAN POR EL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE SU ZONA CONURBADA.
D. O. F. DEL 25 DE NOVIEMBRE DE 1988.