

ACADEMIA DE ADMINISTRACION EDUCATIVA

✓
LA ADMINISTRACION EDUCATIVA A TRAVES DEL
PROGRAMA DE EDUCACION VIAL EN EL DISTRITO
FEDERAL A NIVEL PRIMARIA DURANTE
EL CICLO ESCOLAR 95-96



T E S I S
PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
E D U C A T I V A
P R E S E N T A :
PEDRO CRUZ SORIANO

ASESOR: DR. VICTOR MANUEL MARTINEZ CHAVEZ

MEXICO. D. F.

JUNIO 1996

MMA 5109196

A mis padres:

Teresa Soriano Ramírez y Asunción Cruz Ramírez
Por darme la vida, cariño y respeto.

A mi esposa:

Rufina Arcos Guevara
Como agradecimiento a su apoyo y comprensión

A mis hijos:

Omar Augusto y Oscar Uriel
Como iniciativa de superación

A mis abuelitos:

Margarita Ramírez y Casiano Soriano(+)
Con profundo respeto, por sus consejos

A mis hermanos:

Alba, Franco, Leticia y Araceli
Por su apoyo brindado

A mis profesores:

De la Universidad Pedagógica Nacional

Como un reconocimiento al:

Dr. Victor Manuel Martínez Chávez y
Lic. Enrique Varas Gómez

I N D I C E

	Pag.
INTRODUCCION	1
CAPITULO PRIMERO: MARCO HISTORICO DE LA EDUCACION VIAL	3
1. La educación vial y sus antecedentes	3
1.1 Antecedentes Históricos Generales de la Educación Vial	3
1.2 La Educación Vial en el Distrito Federal y su Evolución	8
1.3 Marco Conceptual de Educación Vial	18
1.4 Principales Señales de Tránsito	19
CAPITULO SEGUNDO: MARCO JURIDICO DE LA EDUCACION VIAL	43
2. Bases legales respecto a la educación vial en el Distrito Federal	43
2.1 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	43
2.2 Estatuto de Gobierno del Distrito Federal	47
2.3 Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal	51
2.4 Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal	57
2.5 Reglamento de Tránsito del Distrito Federal	62

	Pag.
CAPITULO TERCERO: MARCO TEORICO CONCEPTUAL DE LA ADMINISTRACION SOBRE EDUCACION VIAL	70
3. La administración educativa en base al programa de educación vial en el Distrito Federal	70
3.1 Concepto de Educación	70
3.2 Concepto de Educación Vial	74
3.3 Concepto de Administración	75
3.4 Concepto de Administración Educativa	76
CAPITULO CUARTO: MARCO DE REFERENCIA	82
4. Estructura actual del programa permanente de educación vial en el Distrito Federal	82
4.1 Coordinación de la Secretaría de Seguridad Pública	84
4.2 Coordinación de la Secretaría de Educación Pública	89
4.3 Coordinación Delegacional.	92
CONCLUSION	97
BIBLIOGRAFIA	101
ANEXOS	106

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

El presente trabajo de tesis tiene como principal objetivo el darlo a conocer en lo referente al Programa Permanente de Educación Vial que tiene implantado la Secretaría de Seguridad Pública en el Distrito Federal, en Coordinación con la Secretaría de Educación Pública y las Delegaciones del Gobierno del Distrito Federal; en los centros escolares, a nivel primaria. Con el propósito de salvaguardar la vida de los niños en la entrada y salida de sus aulas.

Así pues, es de destacar un reconocimiento para con los promotores voluntarios de Educación Vial en la participación de este Programa en beneficio de la niñez.

Aún cuando éste programa es poco conocido bibliográficamente, así como por la propia ciudadanía; es de resaltar la importancia que representa en la actualidad, por el crecimiento tan acelerado de la población, con el cual se ve incrementado los problemas que presenta a diario el traslado de un lugar a otro, resultando insuficiente los diversos servicios que presta el Gobierno de la Ciudad de México. Siendo uno de ellos la Seguridad y Educación Vial, ya que su principal objetivo es la seguridad de los niños, pero principalmente la de los escolares. Por lo anterior quiero manifestar que en tanto no se le da la importancia necesaria que requiere esta situación, en un futuro no muy lejano esta ciudad presentara serios problemas de tránsito peatonal y vehicular, un ejemplo de ello se puede observar en las estaciones del metro, donde demostramos que no sabemos caminar, ya que lo debemos de realizar siempre por nuestra extrema derecha.

Por consiguiente pareciera poco interes de las autoridades involucradas en este problema, en razón de que no haber un avance significativo desde su inicio a la fecha, a pesar de estar respaldado jurídicamente en principio.

Los temas que se abordarán en este trabajo están contemplados bajo cuatro capítulos principalmente:

capítulo primero.- Marco Histórico de la Educación Vial, en el que se desarrollan los antecedentes generales y su evolución de la educación vial.

Segundo capítulo.- Marco Jurídico de la Educación Vial, es aquí donde nos permite ver con claridad las bases legales, desde la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal hasta el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal.

Capítulo Tercero.- Marco Teórico Conceptual de la Administración Educativa en relación al Programa de Educación Vial, en este se analiza someramente los principales conceptos involucrados en el tema.

Capítulo Cuarto, en este se desarrolla de manera global el Marco de Referencia que permite analizar y comprender la coordinación que existe entre las tres dependencias involucradas. Después de comentar y analizar los temas anteriores se llega a una conclusión final.

Mi proposición se basa en que éste programa se contemple como una materia más dentro de los planes y programas de estudio que tiene implantados la Secretaría de Educación Pública vigente.

Ya que la Educación Vial cuenta con los sustentos necesarios, para impartirse como materia, o bien, que sea coordinada por una sola Dependencia, debido a que las tres dependencias existentes no le dan el sustento necesario acorde con la realidad.

CAPITULO PRIMERO: MARCO HISTORICO DE LA EDUCACION VIAL

1. LA EDUCACION VIAL Y SUS ANTECEDENTES

Hemos incluido los antecedentes más relevantes de nuestro objeto de estudio, haciendo énfasis en aquellos que tienen una mayor relevancia con la escuela primaria y su relación en la administración, es así que incluimos, los antecedentes históricos generales para después abordar las particularidades en números, protagonistas y actores en esta investigación documental y de campo.

1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS GENERALES

Se tiene conocimiento de que con motivo de celebración del año Santo, en 1300, en la Ciudad Blanca, que más tarde se llamó Ciudad del Vaticano, se congregó gran multitud de fieles que llegaron a obstruir la circulación en la ciudad, estos congestionamientos dieron origen a accidentes que costaron la vida de mucha gente. Enterado el Pontífice Bonifacio VIII, de esta aglomeración y accidentes, ordenó que fueran pintadas rayas blancas en el piso dividiendo las calles, caminos y puentes en dos secciones, tomándo en cuenta los puntos cardinales. Al mismo tiempo se hacía saber a los concurrentes que debían caminar por la derecha sin cruzar las rayas marcadas.

Es así como por primera vez en la historia es iniciada la educación vial, mediante reglas de comportamiento para saber conducirse en la vía pública y así, hacer más fácil la circulación y evitar accidentes.

Fray Sebastián de Aparicio introdujo los primeros carruajes en el año 1500, a la ciudad de México, en el año 1856, circulo por primera vez el primer tranvía de tracción animal, en la ruta que cubría del zócalo a Tacubaya.

A fines de 1877, la empresa ferrouurbanos proyecta un formidable programa de expansión de rutas de tranvía, y para 1888, se realizaba una primera ruta de dos kilómetros de longitud la cual cubría de México a Tacubaya, y es aquí donde se inician medidas de seguridad pública que incluían la velocidad máxima que era de diez kilómetros por hora.

El 5 de febrero de 1900, circuló por primera vez el primer tranvía eléctrico en la ruta que cubría del zócalo a la villa la cual fue inaugurada por Don Porfirio Díaz. A causa de las muertes que cobrará el tránsito eléctrico, se incorpora otro medio de transporte que es el de las bicicletas que era un medio de transporte más lento pero seguro y humano. Por consiguiente la educación vial se hacía presente por medio de mensajes en los periodicos en el cual se recomendaba tomar algunas medidas como abordar el tranvía en las esquinas.

El primer vehículo de combustión interna que circuló por las calles de la ciudad causando la admiración de propios y extraños en el año de 1906. La primera línea de transporte urbano que circuló del zócalo a tacubaya mixcoac-san angel y anexas fue en el año de 1910.

Para el año 1920, el problema de tráfico en la ciudad de México era uno de los más serios (periódico el Universal 2 de octubre de 1920).

"Los accidentes de tráfico el problema más serio por el contingente de sangre que proporciona a los hospitales y panteones; entre los 5 y 10 choques o accidentes que ocurren en esta ciudad". 1

En 1929 siendo presidente el entonces general Plutarco Elías Calles, el territorio del Distrito Federal se divide en un departamento central y 13 delegaciones foráneas, para-ese entonces ya se hacía presente un proceso de alta concentración urbana en los planteles esco-

lares, los maestros y niños se organizaban llevando a cabo cruzadas cívicas en bien de orientar a los escolares en un adecuado uso de la vía pública, para el cual se crea el Departamento de Tráfico.

El mal estado de algunas calles y vehículos reflejaba como una fuente importante en los accidentes de tránsito, así como, la irresponsabilidad de choferes por el afán de la rapidez en su destino propiciaban constantes accidentes.

A ello le podemos agregar la ineptitud y la falta de cortesía que eran otras causas de conflictos viales, acrecentándose la necesidad de una educación vial, entre grupos de gendarmes, choferes y público en general.

En 1930, se instaura la campaña proeducación vial en la escuela primaria Francisco I. Madero; en la cual se lleva a cabo la primera jornada educativa de tránsito siendo director del plantel escolar el profesor José Avila Garibay, quien más tarde sería el principal promotor de este programa.

En 1940, en algunos planteles escolares los niños participaban activamente en el cuidado del tránsito vehicular para con sus compañeros. Al mismo tiempo las autoridades habiendo examinado, las causas que producían los accidentes de tránsito que se empezaba a reflejar como un problema social, se iniciaba una preparación a grupos de policías de tránsito; para combatir en cierta medida el problema.

En 1948, se emite un decreto de reforma a la ley orgánica del gobierno del Distrito Federal, en su artículo 35 fracción XII, transformando la Dirección de Tránsito en Dirección de Tránsito y Transporte. A fin de evitar accidentes, se implanta el sistema de control eléctrico de

señales, habiendo inaugurado uno entre la Griega y Mariscal, y ampliándose el de lechería a la Cd. de México.

En 1950, ya se habían dado algunos intentos importantes en lo que a educación vial se refiere, pero en el año de 1952, por instrucciones del jefe del Departamento la Dirección de Tránsito y Transporte establece la segunda jornada educativa de tránsito y establece oficialmente la oficina de educación vial. En 1952, se celebró una convención en la ciudad de Ginebra Suiza, entre directores e ingenieros en materia de tránsito, de los diferentes países a nivel mundial para unificar y reglamentar las señles y dispositivos para el control de tránsito, el cual obtuvo como resultado la uniformidad en dichas medidas de control de tránsito.

En 1958, la Dirección de Tránsito y Transporte consigue que esta cruzada cívica se haga extensiva a todos los sectores sociales de la capital preferentemente al sector escolar y a conductores del transporte público.

En el año de 1960, se institucionaliza la educación vial en los centros escolares a nivel preescolar, primaria y secundadria.

En los años 70, se establece el "programa permanente de educación vial"; la Dirección General de Tránsito organiza patrullas escolares de educación vial, quienes auxiliaran a sus compañeros en la entrada y salida de clases. Para que la misma patrulla funcionara a los demás niños se les daba una platica o capacitación previa del objetivo de esta. Así mismo, se editaban folletos y posters con el tema de educación vial que el propio profesor Avila Garibay implantaba, tanto a escolares como a conductores.

En 1980, el crecimiento demográfico recobra mayor fuerza y esto lógicamente se observa en los resultados de una serie de problemas en

cuanto a servicios municipales y servicios públicos como lo representa el tránsito peatonal y de conductores ya que pronto llega a ser la causa número uno de muertes en accidentes de tránsito, ya que también es aquí en esta década donde se ve incrementado el número de vehículos que transitan en esta ciudad; así también, se observa significativamente el incremento de la contaminación, falta de planeación en los servicios de transporte que es provocado por el propio transporte público de pasajero pues ocasionan serios congestionamientos de tránsito por toda la ciudad. En esta década también se implantan los escuadrones juveniles conformado por estudiantes de nivel secundaria previa capacitación así como con un distintivo que los identificaba para poder regular el tránsito vehicular y peatonal en la entrada y salida de clases de sus compañeros.

En la década de los noventa la educación vial se ha expandido de manera formal con el programa permanente de educación vial a todas las delegaciones que conforman el Distrito Federal, institucionalizándose cuatro campañas masivas de educación vial que son: "la semana del día del niño" en la cual se festeja precisamente el día del niño, "la semana de educación vial", la cual consta de una exposición de dibujos alusivos a la educación vial; "los periodos vacacionales", que es una difusión en pro de la seguridad de los vacacionistas; "el regreso a clases", difusión que se lleva a cabo por el regreso a clases de los niños.

Es aquí que por primera vez se lleva la educación vial a los planteles escolares en los niveles medio superior y superior, viendo con inquietud por la juventud esta noble labor y el firme propósito que es el evitar los accidentes de tránsito en los jóvenes.

Se involucra a personal directivo de dichos planteles para que se integren a las reuniones de trabajo que se llevan a cabo de manera mensual para conjuntar esfuerzos en favor de la educación vial.

En la actualidad el Distrito Federal cuenta con casi 3,300 escuelas primarias oficiales y particulares, con una afluencia de casi 2,000,000 de alumnos en este nivel, así como un promedio de 3,000,000 de vehículos.

Por consiguiente el proceso de desarrollo en todos sus ámbitos hoy en día observamos claramente que la realidad supera a lo inicialmente establecido.

1.2 LA EDUCACION VIAL EN EL DISTRITO FEDERAL Y SU EVOLUCION

Si nos remontamos un poco a nuestro pasado ubicaremos geográficamente a nuestra ciudad "en una isla, en una cuenca rodeada de montañas, en donde su primer medio de transporte se realizó a base de canoas que circulaban a través de un sistema de canales".²

Los antecedentes de la educación vial en el Distrito Federal se remontan a los inicios de la gran Tenochtitlán, en el año 1325, fecha de su fundación. Los caminos terrestres y urbanos eran excelentes en su proyección, construcción y mantenimiento. En las zonas urbanas ya existían zonas reservadas exclusivamente para los peatones, ejemplo de esto son las calzadas alledañas a los centros ceremoniales.

"A la llegada de los españoles se introduce el caballo, burro, mula, lo que permitió más tarde a vehículos de todos tamaños y características diferentes como es el caso de las carretas, diligencias, etc., por consiguiente fué hasta el siglo XX cuando por necesidades de este medio de transporte se trasaron algunas calles" ³

² UNAM. Programa Universitario Justo Sierra, El Desarrollo Urbano. p.189

³ Ibidem. p.192

se inicia el servicio de los primeros trenes urbanos de tracción animal. Los tranvías realizan sus recorridos en el año de 1899 utilizando las vías de los trenes de tracción animal.

En general se puede hablar de cinco etapas diferentes del transporte público en ésta gran urbe.

La primera corresponde a la época prehispánica en el que el transporte se realizaba por medio de canoas y tamemes, la segunda del siglo XVI a mitad del siglo XIX en el cual predominó el transporte de carros de tracción animal, la tercera de 1899 da inicio el transporte de tranvías eléctricos, la cuarta se origina en 1917 con los vehículos de combustión interna, y la quinta se considera a partir de 1969 con la introducción del sistema colectivo metro en nuestra ciudad.

Por consiguiente podemos observar que las últimas etapas fueron realizadas de manera acelerada debido a los avances tecnológicos actualizados de manera constante.

Al analizar el presente apartado claramente se puede deducir que en cuestión de vialidad únicamente se ha venido ajustando al desarrollo demográfico de esta gran urbe, ya que no ha contado con una planeación a futuro en cuestión de tránsito.

En 1929 siendo presidente de la República Plutarco Elías Calles el territorio del Distrito Federal se divide en un Departamento Central y 13 Delegaciones Foráneas, para ese entonces se contaba con 900,000 habitantes la Ciudad de México, expresando con ello un evidente proceso de alta concentración urbana, por lo anterior en los centros escolares, los maestros y alumnos organizaban cruzadas cívicas en pro de orientar a los escolares al buen uso de la vía pública. Para esas fechas se crea el Departamento de Tráfico dentro de la Dirección de

Policía y Tránsito.

El mal estado de algunas calles y de los propios vehículos representaban una importante fuente de accidente de tránsito y la irresponsabilidad de los propios automovilistas generaba graves conflictos viales, la ineptitud y la falta de cortesía también representaban causas importantes en este sentido, por lo que la necesidad se incrementaba en implantar la educación de manera formal entre grupos de gendarmes, choferes y público en general. El tránsito vehicular era regulado por instrumento de dos flechas de cambio manual en el que indicaban el alto y el siga en las principales calles y avenidas del centro de la ciudad.

En 1936 la Escuela Primaria "Francisco I. Madero", siendo este internado de los hijos del ejército, se llevo a cabo la primera Jornada Educativa de Tránsito. El director de este plantel el profesor José Avila Garibay, es a quien se le considera actualmente como uno de los pilares en este programa. Para el año de 1943 resurge este programa a raíz de la publicación del primer reglamento de tránsito para vehículos y peatones que fue implantado por el general de división Don Manuel Avila Camacho.

En algunos planteles escolares los niños participaban activamente para cuidar el tránsito vehicular y educar a sus compañeros en este sentido. Aunado a estas actividades esta jornada no fue aceptada por la mayoría de la sociedad, la cual se ve truncado en su continuidad.

En 1952 por instrucciones del jefe del Departamento Central, la Dirección de Tránsito establece la segunda jornada educativa de tránsito y se instala oficialmente la oficina de Educación Vial.

De 1954 a 1958 esta cruzada cívica se hizo extensiva a todos los sectores sociales del Distrito Federal, preferentemente al sector

escolar y a los conductores de transporte público.

A pesar de los esfuerzos realizados por el profesor José Avila Garibay, jefe del departamento de educación vial en aquel entonces recibió fuertes críticas por medio de los sectores sociales y de los medios de difusión masiva, ya que él pugnaba porque se le diera la divulgación necesaria en dichos medios de comunicación, y por tercera ocasión dicho programa quedo estático.

Volviendo a resurgir en el año de 1974, en el programa Promotores Voluntarios de Protección Escolar con el impulso del I.N.P.I., dentro del Sexenio del C. Luis Echeverría Alvarez.

Bajo la siguiente programación:

"PROGRAMA PROMOTORES VOLUNTARIOS DE PROTECCION ESCOLAR" 4

- a).- Los niños que asisten a las escuelas oficiales de educación primaria en el Distrito Federal, no gozan de la protección necesaria por parte de nuestras autoridades, en las rutas de acceso a los Centros escolares; ya que nuestra Capital, cuenta con más de dos mil -- Centros Educativos a este nivel y resulta materialmente imposible para la Nación costear un cuerpo de vigilancia para tal efecto.
- b).- La población escolar de primera enseñanza adquiere cifras muy elevadas.
- c).- Los accidentes de tránsito en los lugares de acceso a los Centros escolares cada año va en aumento.

4 I.N.P.I. Programa de Promotores Voluntarios de Educación Vial 1974. p.5 Hemos considerado lo más selectivo de este programa.

d).- El consumo de drogas y estupefacientes en la población estudiantil se empieza a manifestar en los niños de los últimos años de escuelas primarias.

Tomando en consideración lo antes expuesto, se ha pensado en un programa denominado "PROMOTORES VOLUNTARIOS DE PROTECCION ESCOLAR", encaminado a proporcionar protección a la niñez estudiosa, a través de los maestros y padres o familiares de los niños que asisten a las diferentes escuelas en el Distrito Federal, en coordinación con las autoridades correspondientes, participando de esta manera la Secretaría de Educación Pública, el Departamento del Distrito Federal con la Dirección General de Policía y Tránsito y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes y, el I.N.P.I.

LAS FUNCIONES QUE REALIZARAN LOS MAESTROS Y PADRES DE FAMILIA SERAN:

- a).- Presentarse en la escuela a la hora señalada (7:30 a 8:05 y de 12:25 a 13:00 horas) y firmar su asistencia.
- b).- Portar el uniforme correspondiente.
- c).- Detener el tránsito con señales adecuadas.
- d).- Ordenar el paso o cruce de los peatones.
- e).- Vigilar el buen comportamiento de los niños a la entrada y salida de las escuelas:

- Que no jueguen en las calles.
- Que se desplacen con prontitud
- Que respeten las señales de Tránsito, creándose así una mejor conciencia Vial.
- Que no tiren basura en las calles.
- Que respeten los árboles y prados.
- Que no haya riñas entre ellos.

f).- Vigilar que los niños no se vean abordados por personas de apariencia dudosa que pudieran tener malas intenciones o nefastos propósitos.

GRUPO "PROMOTORES VOLUNTARIOS DE PROTECCION ESCOLAR", INTEGRADAS POR PADRES DE FAMILIA Y MAESTROS.

PROPOSITOS

- 1.- Imbuir una conciencia vial en los padres familia y maestros
- 2.- Lograr un acercamiento y una mejor identificación entre el Policía de Tránsito y los padres de familia.
- 3.- Proteger a los niños a la entrada y salida de sus escuelas.
- 4.- Exhortar a los padres de familia y maestros a que formen Grupo de Promotores Voluntarios de Protección Escolar en las Escuelas donde estudien sus hijos.
- 5.- Coadyuvar a la disminución de accidentes de tránsito, en los peatones (niños u adultos).

ESCUELAS EXPERIMENTALES

Se establecieron con vía experimental, los siguientes cinco Centros Educativos en el Distrito Federal.

- a).- Escuelas 10. de Mayo (Dirección General No. 3)
- b).- Escuela Martín de la Cruz (Dirección General No. 5)
- c).- Escuela Felipe Rivera (Dirección General No. 1)
- d).- Escuela Quetzalcóatl (Dirección General No. 4)
- e).- Escuela Siria (Dirección General No. 2)

PARTICIPANTES

Inspectores, Directores, Maestros, Alumnos y Padres de Familia de los Centros Educativos.

COORDINADORES

Por la Secretaría de Educación Pública: Un maestro por cada Dirección General de Primarias.

SUGERENCIAS

Rogamos a ustedes de la manera más atenta, exponer por escrito las posibles sugerencias que sobre el particular pudiera proporcionar, tomando en consideración las características propias de cada Delegación, enviando las mismas a la Oficina de PROMOTORES VOLUNTARIOS DEL I.N.P.I. , ubicada en Emiliano Zapata No. 340, Col. Portales es esta ciudad, a la atención de la Lic. Hilda Hernández de Araiza.

Por la Oficina de Educación Vial: Inst. Soledad Corona de Tirado.

Por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes: Ing. Héctor Guerra Solalinde.

Coordinadora General por el I.N.P.I.: Lic. Hilda Hernández de Araiza.

Coordinadora General por la Subsecretaría de la Presidencia: Lic. Margarita Kato de Kato.

INSTRUCTORES

Oficiales de Tránsito : Uno por cada Dirección.

PROGRAMA

Temario

Lunes	Qué es la Educación Vial?. Desarrollo de la Industria Automotriz, los accidentes de Tránsito. Estadísticas.
Martes	Las señales de Tránsito: Diferentes tipos.
Miércoles	El Reglamento de Tránsito: Principales artículos.
Jueves	El peatón, sus derechos y deberes.

DURACION DEL CURSO

Dos semanas (Una de teoría y una de práctica).

HORARIO

Una hora diaria, de acuerdo con el horario establecido para tal efecto.

Con lo previamente establecido hasta estos momentos en el programa, es de destacar que con ello se dan las primeras bases sólidas, y a la vez se hace más extensivo a la sociedad en su conjunto. Obteniéndose así un resultado favorable.

"En 1977, tiene gran auge nuevamente la Educación Vial, pero ahora impulsado por el D.I.F." 5

Ante los constantes accidentes de tránsito frente a los jardines de niños y escuelas primarias, la Dirección General de Policía y Tránsito organiza nuevos grupos de promotoras voluntarias de Protección Escolar entre los padres de familia, en coordinación con la Dirección General de Educación Prescolar, Escuelas primarias y el DIF así como entre las esposas de los Delegados del Departamento del Distrito Federal, dadas las nobles finalidades que perseguimos con estas actividades cívicas tenemos la seguridad de contar con la entusiasta y generosa participación de los padres de familia, en bien de sus hijos, que son la mejor esperanza de la nación.

Es implementado el siguiente programa por la Coordinadora de Promotoras Voluntarias de la Dirección General de Policía y Tránsito la C. Silvia Garza de Durazo, bajo los siguientes rubros:

5 D.I.F. Programa Promotores Voluntarios de Educación Vial, 1977.
p.1 Hemos considerado lo más selectivo de este programa

OBJETIVOS:

- 1.- Proteger de accidentes de tránsito a los escolares, a la entrada y salida de sus clases.
- 2.- Imbuir una conciencia vial en maestros, alumnos y padres de familia.
- 3.- Pugnar porque en cada jardín de niños y en cada escuela primaria del Distrito Federal, funcione una patrulla de Promotores Voluntarios de Protección Escolar.
- 4.- Lograr un acercamiento y una mejor identificación entre el policía y los niños, así como entre los maestros y padres de familia.

ORGANIZACION:

Primera etapa.- De preparación (una semana), preparar a los padres de familia que integrarán las patrullas de Promotores Voluntarios de Protección Escolar.

Segunda etapa.- De entrenamiento (una semana), capacitación a los grupos de Promotores Voluntarios.

Tercera etapa. De Ejecución, iniciación de actividades de Protección Escolar, por los nuevos grupos de Promotores Voluntarios conforme al calendario que cada escuela formulará.

PROGRAMA:

- a) En el Aula.- (principales temas).
 1. Qué es Educación Vial.- Sus finalidades.
 2. Las señales de Tránsito.- Su significado.
 3. El Reglamento de Tránsito.- Principales artículos.
 4. Código del Escolar.
- b) En la Vía Pública.-
 1. Prácticas de Protección a los Escolares, frente a la escuela, a

la entrada y salida de sus clases, bajo la vigilancia del oficial instructor.

2. Actuación de los promotores Voluntarios, por sí solos.

3. Proteger a los escolares cuando salgan a realizar visitas en la ciudad.

PERSONAL:

Instructores de Educación Vial y Policía Femenil de la Dirección General de Policía y Tránsito.

OFICINA DE EDUCACION VIAL EN LAS DELEGACIONES.

Con este personal se establecerán las oficinas de Educación Vial en cada una de las delegaciones.

UNIFORMES

El uniforme será sencillo, llamativo, económico, utilizando los colores amarillo y rojo vial. (se confeccionará en tres talla: chica, mediana y grande) (chamarra y falda o pantalón).

SEGURO DE VIDA

Se gestionará que cada promotor voluntario de Protección Escolar, goce de un seguro personal de vida, en el desempeño de sus actividades cívicas.

Con fundamento en lo anterior puedo afirmar que estas son las principales bases en las cuales esta sustentado el programa de educación vial vigente, el cual ha tenido muy poca variación en programa y contenido, así como, la escasa difusión por los medios masivos de comunicación que en un principio se planteó.

Asimismo quiero resaltar que es durante este periodo donde se le da mayor auge a este programa, ya que así lo sustentan los coordinadores delegacionales con más trayectoria dentro del propio programa.

Así también pienso que el estímulo de gran magnitud para el promotor voluntario resulta ser el seguro de vida, puesto que de alguna forma está en constante peligro, mismo que solo tres Delegaciones cuentan con él.

En el año de 1984, la Secretaria General de Protección y Vialidad giró oficio a las 16 delegaciones políticas del Departamento del Distrito Federal en el cual especificaba:

En base al artículo número tres fracción uno y dos del reglamento de tránsito en el Distrito Federal, artículo cuarto transitorio y conforme al oficio 062/84 de fecha 11 de enero de 1984, girado por dicha secretaria de la Dirección de Control de Tránsito. Como lo hace constar la Delegación Alvaro Obregón de dicho oficio. Ver anexo 1.

bEs aquí cuando se generaliza de manera formal el programa de educación vial en todo el Distrito Federal, pero que pocas delegaciones políticas impulsaron dicho programa lo cual se ve reflejado en nuestros días por la poca participación de autoridades y comunidad en general. Pareciera que no interesara lo que realizan con tanto esfuerzo los promotores voluntario de educación vial por los niños en la actualidad.

1.3 MARCO CONCEPTUAL DE EDUCACION VIAL

Definición de Educación Vial. Desde el punto de vista Pedagógico la educación vial es una nueva disciplina escolar en los Programas Educativos vigentes, que tienden a preparar al niño a saber conducirse correctamente en la vía pública.

Educación vial en materia de tránsito, son los conocimientos y normas de conducta que toda persona debe poseer, para hacer buen uso de las vías públicas en su calidad de peatón o conductor.

Educación vial: Es un conjunto de normas de conducta y conocimientos que nos enseñan como conducirnos con propiedad en las vías públicas y hacer el uso adecuado de los medios de transporte y comunicación en cuyos resultados nos da como consecuencia la cortesía, la rapidez y nuestra propia seguridad. Su finalidad es la de salvar la vida y evitar accidentes.

CONCEPTO DE EDUCACION VIAL ACTUAL

Educación vial es un conjunto de normas de conducta, conocimientos que nos enseñan a como conducirnos con propiedad en la vía pública. Hacer el uso adecuado de los medios de transporte, comunicación de cuyo resultado nos dan la cortesía, la rapidez y nuestra propia seguridad. Su finalidad es salvar vidas y evitar accidentes, cabe hacer saber que en el capítulo tercero de esta tesis profundizamos más éstos conceptos.

La experiencia como coordinador y en especial en ésta materia considero que todavía falta una cultura de educación vial y a su vez los alumnos como futuros conductores, y los padres de familia deben de recibir la explicación permanente del programa de educación vial a fin de crear conciencia, cambiar las actitudes y aptitudes ante la sociedad civil en educación vial.

1.4 PRINCIPALES SEMALES DE TRANSITO

Hemos considerado necesario establecer una definición acerca de este concepto "Señales de Tránsito: Son dispositivos que se colocan en la vía pública y que tienen como función principal coadyuvar el buen desarrollo de las relaciones entre los individuos, así como, mejorar el ambiente de convivencia en la vía pública, haciendo de ésta última

un espacio de seguridad que protege la integridad de todas las personas en su medio de desarrollo cotidiano".6

Como podemos observar las señales de tránsito en la actualidad son de gran utilidad para nuestra seguridad, dado que ellas nos informan, previenen y nos restringen ante el constante peligro a que estamos expuestos, ya sea como peatón, conductor o pasajero.

Para ello se requiere que estas señales se localicen en lugares estratégicos, que éstas sean las necesarias y por consiguiente que cuenten con un mantenimiento preventivo y correctivo, para con ello se cumpla dicha función.

CLASIFICACION DE LAS SEÑALES

"Conforme a la Cartilla de Educación Vial, difundida por el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación"7

En el cual se establece la siguiente clasificación:

Señales Humanas.

Señales Electromecánicas.

Señales Horizontales.

Señales Verticales.

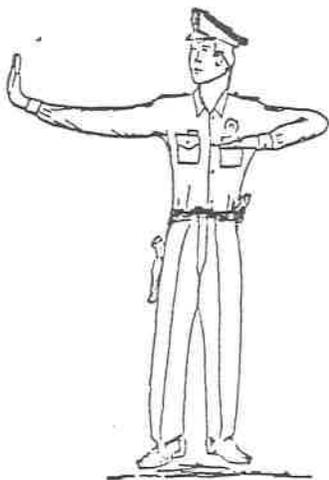
Señales Humanas: Estas señales son dispositivos de seguridad para controlar el tránsito de vehículos y peatones, también conocidas como las señales de tránsito. Se clasifican en:

1. Señales humanas del policía: El cual dirige el tránsito a base de posiciones y ademanes, combinados con toques reglamentarios de silbato.

6 Avila Garibay, Jose. Manual de Seguridad Vial. 1987 p.13
7 Ibidem, p.14-19.

SEÑALES HUMANAS

VUELTA A LA IZQUIERDA



ALTO



ALTO TOTAL



ALTO A UN VEHICULO

a)ALTO:Cuando el frente o la espalda del policía está hacia los vehículos de alguna vía.

b)SIGA:Cuando alguno de los costados del policía está hacia los vehículos de alguna vía.

c)PREVENTIVA:Cuando el policía se encuentra en posición de siga y levante un brazo horizontalmente con la mano extendida hacia arriba del lado de donde procede la circulación, o ambos si ésta se verifica en dos sentidos.

d)ALTO GENERAL:Cuando el policía levante el brazo en posición vertical. Indica una situación de emergencia o de necesaria protección.

e) Al hacer las señales mencionadas anteriormente, los policías emplearan toques de silbato en la forma siguiente:

- 1.- ALTO. Un toque corto.
- 2.- SIGA. Dos toques cortos.
- 3.- ALTO GENERAL. Un toque largo.

Es necesario hacer notar que en los cruceros controlados por policías las indicaciones de estos prevalecan sobre las del semáforo y señales de tránsito.

Señales Humanas del Conductor: El conductor que pretenda reducir la velocidad de su vehículo, detenerse, cambiar de dirección o de carril, solo podrá iniciar la maniobra después de cerciorarse de que pueda efectuarla, con la precaución debida, y avisando a los vehículos que le sigan en la siguiente forma:

I. Para detener la marcha o reducir la velocidad hara uso de la luz de freno y podra además sacar por el lado izquierdo del vehículo el brazo extendido horizontalmente.

SEÑALES DEL CONDUCTOR



VUELTA A LA DERECHA



VUELTA A LA IZQUIERDA



ALTO

SEÑALES AUXILIARES

-) ALTO
-) SIGA
-) DESPACIO



En caso de contar con luces de destello intermitente o de emergencia podrán utilizarse, y

II. Para cambiar de dirección deberá usar la luz direccional correspondiente o en su defecto deberá sacar el brazo izquierdo extendido hacia arriba, y si el cambio es a la derecha; y extendiendo hacia abajo, si este va a ser hacia la izquierda.

Señales humanas de los grupos auxiliares: (las mismas señales del policía).

Señales Humanas de los Promotores voluntarios: (las mismas señales del policía).

Señales Humanas del Banderero: los conductores que por causa fortuita o de fuerza mayor detengan sus vehículos en la superficie de rodamiento, procurarán ocupar un mínimo de superficie y de inmediato procederán a realizar maniobras de advertencia tipo banderola en color rojo de preferencia.

Estas señales fueron las primeras que regulaban el tránsito en sus inicios. De acuerdo a las definiciones anteriores cada una tiene su función específica la cual debemos respetar una a una para mayor seguridad.

SENALES ELECTROMECANICAS Y COMPUTARIZADAS

El semáforo es un dispositivo automático que regula el tránsito mediante un juego de luces.

Estas señales a su vez estan divididas en :

Semáforos de conductores: Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos de la siguiente manera:

1.- Ante una indicación verde, los vehículos podrán avanzar. En los

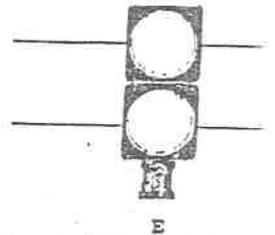
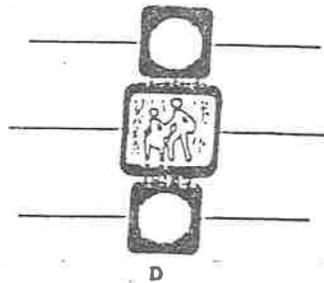
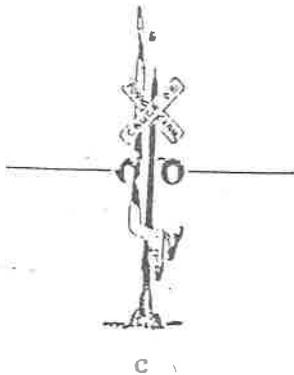
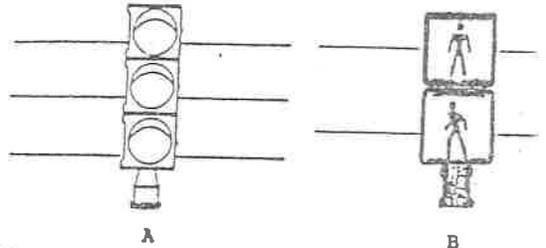
SEMAFORO

Función

El semáforo es un dispositivo automático que regula el tránsito mediante un juego de luces.

Los semáforos regulan el tránsito, pero no evitan accidentes.

- A) SEMAFORO VEHICULAR
- B) SEMAFORO DE ZONA ESCOLAR
- E) SEMAFORO ESPECIAL
- B) SEMAFORO PEATONAL
- C) SEMAFORO DE CRUCE DE FERROCARRIL



casos de vuelta cederá el paso a los peatones.

De no existir semáforos especiales para peatones, estos avanzarán con la indicación verde del semáforo para vehículos, en la misma dirección.

II.- Frente a una indicación de flecha verde exhibida sola o combinada con otra señal, los vehículos podrán entrar en la intersección para efectuar el movimiento indicado por la flecha.

Los conductores que realicen la maniobra indicada por la flecha verde deberán ceder el paso a los peatones.

III.- Ante la indicación ambar los peatones y conductores deberán abstenerse de entrar a la intersección, excepto que el vehículo se encuentre ya en ella, o el detenerlo signifique por su velocidad, peligro a terceros y obstrucciones al tránsito, en estos casos el conductor completará el cruce con las precauciones necesarias.

IV.- Frente a la indicación roja los conductores deberán detener la marcha en la línea de alto marcada sobre la superficie de rodamiento. En ausencia de esta deberá detenerse antes de entrar en dicha zona de cruce de peatones, considerándose esta la comprendida entre la prolongación imaginaria del parámetro de las construcciones y el límite de la banqueta.

En estos casos cuando el señalamiento es claramente especificado de manera mecánica, debemos de ser precavidos lo mejor posible máxime cuando las condiciones naturales no son propicias.

Por consiguiente se aconseja manejar siempre a la defensiva.

Frente a una indicación roja para vehículos, los peatones no deberán entrar en la vía, salvo que en los semáforos para peatones lo permita.

Semáforo peatonal: Los semáforos para peatones deberán ser obedecidos por estos en la siguiente forma:

I.- Ante una silueta humana en colores blanco y verde, y en actitud de caminar, los peatones podrán cruzar la intersección.

II.- Ante una silueta humana en color rojo en actitud inmóvil, los peatones deben abstenerse de cruzar la intersección, y

III.- Ante una silueta humana en colores blanco y verde en actitud de caminar o intermitente, los peatones deberán apresurar el cruce de la intersección si ya lo hicieron o detenerse si no lo han hecho.

Semáforo especial: V.- Cuando una lente de color **rojo** de un semáforo emita destellos intermitentes, los conductores de los vehículos deberán detener la marcha en la línea de **alto**, marcada sobre la superficie de rodamiento; en ausencia de ésta, deberán detenerse antes de entrar en la zona de cruce de peatones u otra área de control y podrán reanudar su marcha una vez que se hayan cerciorado de que no ponen en peligro a terceros.

VI.- Cuando una lente color **ambar** emita destellos intermitentes, los conductores de los vehículos deberán disminuir la velocidad y podrán avanzar a través de la intersección o pasar dicha señal después de tomar las precauciones necesarias.

Semáforo escolar: En zonas escolares es donde se ubican estos tipo de señalamiento; el cual es una lente de color **ambar** emitiendo destellos intermitentes, acompañado de una señal preventiva alusiva a la zona, los conductores de los vehículos deberán disminuir su velocidad así como dar paso a los escolares, también deberán tener las precauciones debidas.

Semáforo especial para cruce de ferrocarril: Los semáforos, campanas y barreras instalados en intersección con ferrocarril, deberán ser obedecidos tanto por conductores como por peatones.

Actualmente este sistema ya se encuentra bastante revolucionado al grado de estar computarizados algunos, principalmente en la zona céntrica del Distrito Federal.

Los semáforos sirven para regular el tránsito, pero no evitan los accidentes. La mayoría de las ocasiones en el que no se obedecen sus indicaciones, se piensa más en la sanción y en los contratiempos; que en la posibilidad de provocar un accidente de tránsito. Pero nuestra conducta esta encaminada a sólo observar beneficios personales, y no a cumplir los lineamientos que nos marca el reglamento de tránsito. Cabe agregar la siguiente observación, creo que todos alguna vez hemos quedado atrapados en un congestionamiento vial, cuando por falta la de energía eléctrica resulta; no contamos con la suficiente educación para resolver dicha situación por el egoísmo y la falta de cortesía para con los demás ya que sólo pensamos de manera particular.

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

Conjunto de rayas, marcas, símbolos y letras que se observan en el pavimento o guarnición. Indican algún riesgo a los conductores, regulan y canalizan el tránsito, así como, refuerzan las indicaciones de otras señales.

Estos se clasifican en:

1.- Marcas en el pavimento.

a) Rayas longitudinales o separadores de carriles.

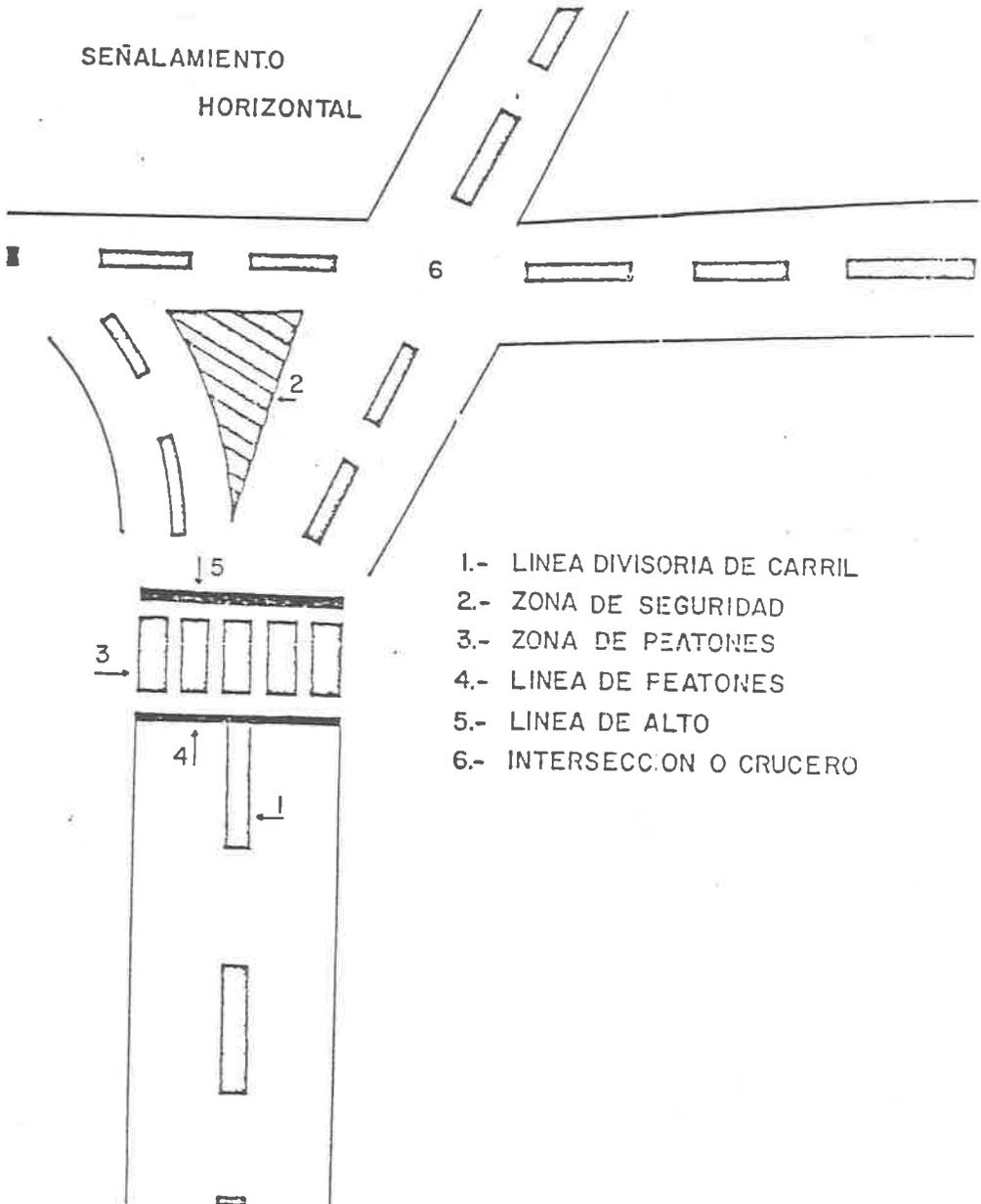
b) Rayas longitudinales o separadores de carriles continúa sencilla.

c) Rayas longitudinales o separadores de carriles discontinúa sencilla.

d) Rayas longitudinales dobles, una continúa y otra discontinúa.

e) Rayas transversales o paso peatonal.

SEÑALAMIENTO
HORIZONTAL



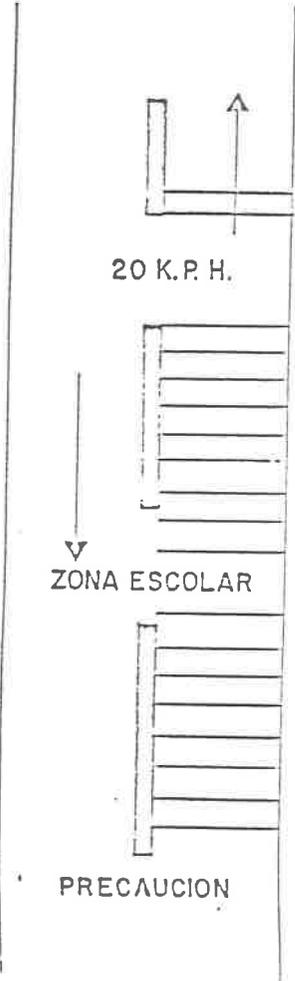
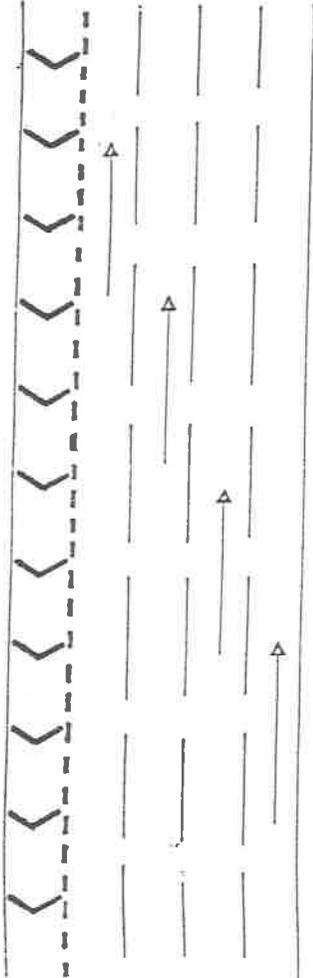
- 1.- LINEA DIVISORIA DE CARRIL
- 2.- ZONA DE SEGURIDAD
- 3.- ZONA DE PEATONES
- 4.- LINEA DE FEATONES
- 5.- LINEA DE ALTO
- 6.- INTERSECCION O CRUCERO

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

EJE VIAL CON CARRIL

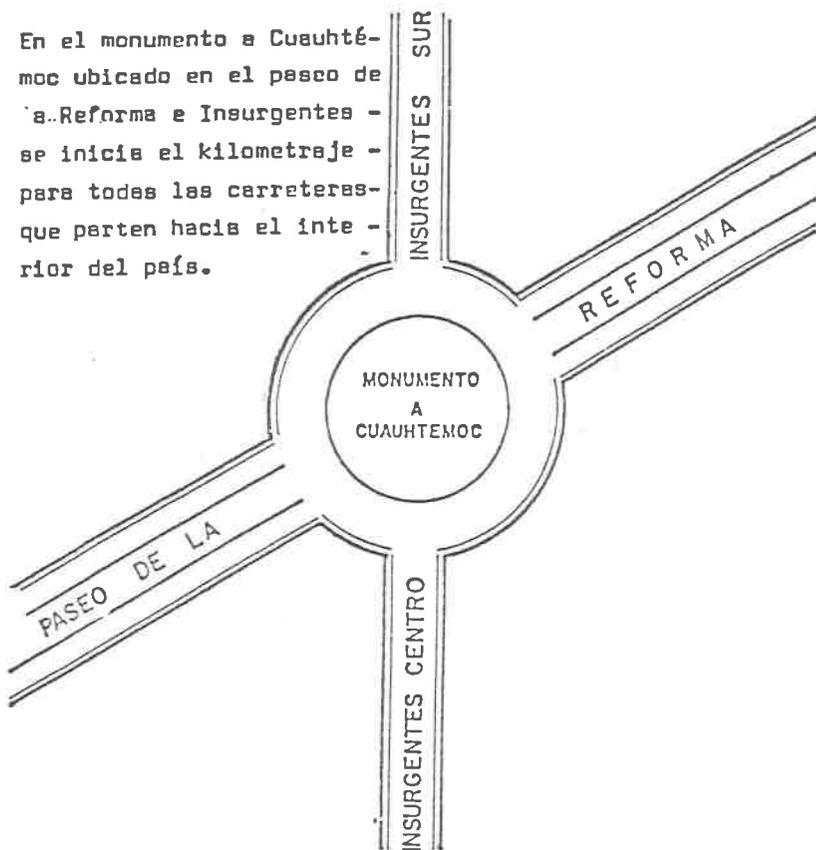
CALLE CON ESCUELA

DE CONTRAFLUJO
(TROLEBUSES Y AUTOBUSES)

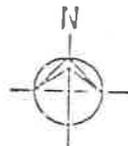


EJE PARA CARRETERAS DE LA REPUBLICA MEXICANA

En el monumento a Cuauhtémoc ubicado en el paseo de la Reforma e Insurgentes se inicia el kilometraje para todas las carreteras que parten hacia el interior del país.



EJE DE LA CIUDAD DE MEXICO



En este crucero se localiza el edificio de correos, a partir del cual se inicia la numeración hacia los cuatro puntos cardinales de la ciudad.

AVENIDA HIDALGO

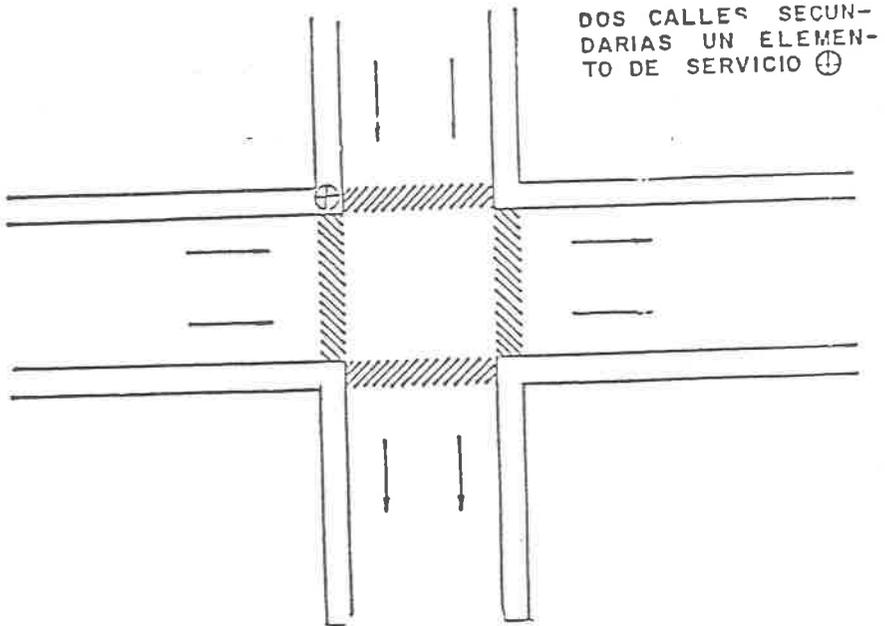
EJE CENTRAL LAZARO CARDENAS

CALLE TACUBA

CORREOS

CRUCEROS.

- 1.- Dos Calles Secundarias.- Es una intersección en donde se compone por dos calles, ambas con uno ó doble sentido de circulación, éste cruceo será atendido por un sólo elemento, el cual se colocará sobre la banqueta en el lugar más visible y en el vértice que une los dos flujos de circulación.



f) Rayas oblicuas o inclinadas , o líneas de advertencia a proximidad de un obstáculo.

g) Rayas de estacionamiento.

h) Línea de alto.

2.- Marcas en guarniciones o marcas de prohibición de estacionamiento.

3.- Letras o símbolos.

a) Indicadores de cruce de ferrocarril.

b) Uso de carriles direccionales en intersecciones.

4.- Marcas en obstáculos.

a) Idicadores de peligro.

b) Fantasmas o indicadores de alumbrado.

5.- Isletas y viradores.

En este tipo de señalamientos claramente se especifican las indicaciones que deben acatar los conductores ya que en su mayoría son competencia de éstos. Si bien ponemos un poco de atención, observaremos que los mismos no son respetados por la falta de educación vial que se ve reflejada en éstos casos.

SEÑALAMIENTO VERTICAL

DEFINICION: Es el conjunto de tableros fijados en postes o estructuras, con símbolos o leyendas instaladas en la vía pública, que tienen como fin prevenir a los conductores y peatones sobre la existencia de peligro, restrincciones o prohibiciones que limiten sus movimientos sobre las calle o caminos y proporcionarles la infomarción necesaria para facilitar sus desplazamientos.

Por su función se clasifican en:

a) SEÑALES PREVENTIVAS: Tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un peligro, o el cambio de situación en la vía pública.

Los conductores estan obligados a tomar las precauciones necesarias que se deriven de ellas.

Características:

1.- Forma y color: por lo general son en forma de rombo, dichas señales tienen un fondo de color amarillo con caracteres negros.

2.- Uso: las señales preventivas se usarán en los siguientes casos:

- Cambios sensibles en el alineamiento horizontal y vertical. .
- Intersecciones inesperadas por el conductor.
- Reducción o aumento en el número de carriles.
- Cambio de anchura del pavimento
- Pendientes peligrosas.
- Condiciones deficientes en la superficie de rodamiento.
- Escuelas y cruce de peatones.
- Cruce de ferrocarril.
- Acceso a vías rápidas.
- Posibilidad de cruce de ganado.
- Proximidad de semáforo.
- Cualquier otra circunstancia que pueda representar un peligro en la vía pública.

b)SENALES RESTRICTIVAS: Tienen por objeto indicar determinadas limitaciones o prohibiciones que regulen el tránsito. Los conductores deberán de obedecer las restricciones que pueden estar indicadas en texto, en simbolos o ambos.

Características:

1.- Forma y color: Son de forma cuadrada y rectangular, con su mayor dimensión en sentido vertical. La señal de alto es de forma octagonal, y la de ceda el paso tiene la forma de un triángulo invertido.

Dichas señales tienen el fondo blanco, anillo rojo y letras, números y signos en negro, excepto la de alto que tiene fondo rojo y letras en blanco.

2.- Uso: Las señales restrictivas se usarán para reglamentar los siguientes casos:

- El derecho de paso.
- El movimiento a lo largo del camino.
- Los movimientos direccionales.
- Las limitaciones de dimensiones y peso de vehículos.
- La prohibición de paso a ciertos vehículos.
- La restricciones a peatones.
- Las restricciones de estacionamiento.
- Restricciones diversas.

c) SENALES INFORMATIVAS: Tienen por objeto servir de guía para localizar o identificar calles, carreteras, así como nombre de poblaciones y lugares de interés, con servicios existentes.

Características:

1.- Clasificación y uso:

- De identificación: son utilizadas para identificar caminos de acuerdo con el número que se le haya asignado. Esta señal tiene la forma de escudo, y este es de dos formas, dependiendo si el camino es Federal o Estatal. Las flechas complementarias se usan en conjunto con los escudos para indicar el sentido que sigue el camino.
- De destino: Se usan para indicar al usuario el nombre de las colonias, delegaciones o poblaciones que se encuentren sobre la ruta, el número de ésta y la dirección que deberá seguir.
- De servicio: Son aquellas que identifican lugares donde se prestan

servicios generales, como puestos de socorro, teléfonos, áreas recreativas, etc.

- De información general: Son las que identifican lugares, poblaciones, nombres de calles, sentido de tránsito, etc.

2.- Forma y color: Son en forma rectangular con su mayor dimensión horizontal, excepto los escudos que tienen su mayor dimensión vertical. Por lo general son de fondo blanco, con leyendas, flechas y números negros.

Las señales informativas elevadas son de fondo verde, con leyendas, flechas y números en blanco.

Las señales de servicio son de fondo azul y símbolos, flechas o leyendas en blanco, excepto las de primeros auxilios que lleva símbolo rojo.

Analizando la anterior concepción quiero hacer notar, sobre la importancia que representa la existencia del peligro, lo cual nos ayuda a evitar accidentes de tránsito, así como, la información necesaria para nuestros movimientos, en su calidad de peatones, conductores y pasajeros.

Siendo éstas las comunmente conocidas a nivel nacional e internacional y por lo que debemos saber de su significado por nuestra propia protección.

Nota: Todas las señales antes mencionadas deberán estar inspeccionadas y supervisadas según lo establecido en el manual de dispositivos para el control de tránsito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEÑALES PREVENTIVAS



SEÑALES RESTRICTIVAS



SR-6



SR-7



SR-8



SR-9



SR-10



SR-11



SR-11A



SR-12



SR-13



SR-14



SR-15



SR-16



SR-17



SR-18



SR-19



SR-20



SR-21



SR-22



SR-23



SR-24



SR-25



SR-26



SR-27



SR-28



SR-29



SR-30



SR-31



SR-32



SR-33



CON SEÑAL ADICIONAL

SEÑALES INFORMATIVAS



SIS-1



SIS-2



SIS-3



SIS-4



SIS-5



SIS-6



SIS-7



SIS-8



SIS-9



SIS-10



SIS-11



SIS-12



SIS-13



SIS-14



SIS-15



SIS-16



SIS-17



SIS-18



SIS-19



SIS-20



SIS-21



SIS-22



SIS-23



SIS-24



SIS-25



SIS-26



SIS-27



SIT-1



SIT-2



SIT-3



SIT-4



SIT-5



SIT-6



SIT-7



SIT-8



SIT-9



SIT-10

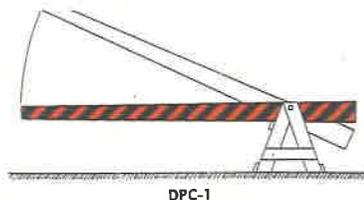
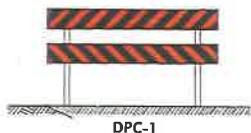


1 Km

POU SERAI ORIGINAL

SEÑALES PREVENTIVAS E INFORMATIVAS

DE PROTECCION Y CANALIZADORAS



PREVIAS Y CONFIRMATIVAS



DPI-8



DPI-8



DPI-7

DE RECOMENDACION Y ADICIONALES



PRINCIPIA

CON SEÑAL ADICIONAL

SIR-6

FRENE CON MOTOR

KILOMETRAJE
CON Y SIN RUTA



SII-14

km
174

SII-15

NOMENCLATURA Y FLECHAS

CUAUHTEMOC

SII-6



SII-11



SII-12



SII-13

DE INFORMACION GENERAL

CUERNAVACA
350 000 hab

SIR-7

RIO PAPALOAPAN

DE DESTINO



SID-10



SID-10



SID-8



SID-8

ELEVADAS
INFORMATIVAS DE DESTINO



SID-13



SID-14



SID-15

ESCUDOS:
FEDERALES, ESTATAL Y RURAL



SII-7



SII-8



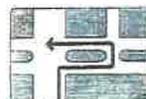
SII-9



SII-10



SID-12



SID-12

CAPITULO SEGUNDO: MARCO JURIDICO DE LA EDUCACION VIAL

2. BASES LEGALES RESPECTO A LA EDUCACION VIAL EN EL DISTRITO FEDERAL

Integramos este capitulo con las principales normas jurídicas más importantes para nuestro estudio; leyes, reglamentos, estatutos como se explican en las aportados siguientes.

2.1 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Incluimos esta normatividad reguladora de la Administración Federal como sustento legal vigente.

"Para hablar de esta ley nos remontaremos al Poder Ejecutivo que es un Poder Central, que es una forma de organización de poderes en una persona que se encuentra en la cúspide de la estructura administrativa, por lo que la función administrativa que ejerce el poder ejecutivo está atribuido al presidente de la república". 8

Pero en virtud de que un solo individuo realice todas las actividades que el ejercicio de esta función implica, esta ley establece bases de organización de la Administración Pública Federal, Centralizada y Paraestatal, por consiguiente para el despacho de los asuntos del orden administrativo cuenta con diversas dependencias, denominadas Presidencia de la República, Secretarías de Estado y los Departamentos Administrativos, que básicamente integra la Administración Pública Centralizada. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 esta ley.

El órgano denominado Presidencia de la República está integrado por una serie de unidades administrativas que axilian directa e inmediatamente al Jefe del ejecutivo.

8 Delgadillo Gutiérrez, L. Humberto. Elementos del derecho administrativo. p.104

El gobierno del Distrito Federal estará a cargo del Presidente de la República, quién lo ejercerá por conducto del Jefe del Departamento del Distrito Federal, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 59.

La centralización es la base de organización administrativa en la cual las unidades y órganos de la Administración Pública, se estructuran bajo un orden jerárquico a partir del Presidente de la República, con el objeto de unificar las decisiones, el mando, la acción y ejecución. Dentro de la estructura de la Administración Pública Centralizada se mantiene una coordinación con todas las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos ya que se encuentran en un mismo rango, dependen directamente del Jefe del Ejecutivo, además de que internamente mantienen la cohesión que les da su organización jerárquica a partir de los titulares de cada dependencia, y que finalmente son nombrados y removidos libremente por el Presidente, de acuerdo a las facultades que le otorga el artículo 89 fracción II de la Constitución.

La estructura básica de las dependencias del Ejecutivo, así como sus atribuciones, se encuentran señaladas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la cual está señalada en su artículo 14, la organización piramidal a partir de un secretario, subsecretarios, oficial mayor, directores generales y directores de área, jefes y subjefes de departamento, oficinas, sección y mesa, así como, otros funcionarios que se encuentran establecidas en las normas respectivas.

Las facultades de cada dependencia están señaladas en forma global en la propia Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, pero se asigna en forma particular a las unidades de cada dependencia en el reglamento interior de cada Secretaría o Departamento de Estado, que

expide el Presidente de la Republica en el ejercicio de sus facultades reglamentarias, y con el mayor detalle en los manuales de organización que cada dependencia posee; corresponde a los titulares, delegar sus facultades, que no les hayan asignado como exclusivas en los reglamentos a los funcionarios que les estan subordinados, además, en multiples leyes administrativas se otorgan atribuciones en materias específicas a diferentes órganos.

Las funciones políticas y administrativas de los secretarios de Estado y los jefes de departamento administrativo, se integran al poder Ejecutivo como auxiliares en la realización de sus funciones administrativas, ya que como se ha observado el ejercicio de Poder Ejecutivo recae en una sola persona, por lo que los actos de los titulares se consideran como actos del presidente, no obstante que sus funciones son políticas y administrativas.

El único departamento que en la actualidad forma parte de la Administración Pública Federal, es el Departamento del Distrito Federal dependencia del Ejecutivo que tiene a su cargo el gobierno de ésta entidad, siendo de los poderes de la Federación. De acuerdo a lo establecido por el artículo 73 fracción VI, el Presidente de la República tiene a su cargo el gobierno del Distrito Federal, el cual ejerce a través del Jefe del Departamento del Distrito Federal, al cual puede nombrar y remover libremente, en los términos del artículo primero de esta Ley.

En el artículo 26 de la Ley Orgánica se establece que para los despachos de los asuntos del orden administrativo el poder Ejecutivo de la unión contará con las siguientes dependencias:

Secretaría de Gobernación.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Secretaría de la Defensa Nacional.

Secretaría de Marina.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Desarrollo Social.

Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

Secretaría de Energía.

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo.

Secretaría de Educación Pública.

Secretaría de Salud.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Secretaría de la Reforma Agraria.

Secretaría de Turismo.

Departamento del Distrito Federal.

En el Artículo 44 de esta ley se asumen las facultades y atribuciones que le corresponden al Departamento del Distrito Federal, así como, en la segunda fracción menciona lo demás que le atribuyen expresamente las leyes y reglamentos, como son su Ley Orgánica y su Reglamento Interior los cuales analizaremos en el siguiente punto.

Como podemos observar la Administración Pública que en la actualidad se encuentra en función es totalmente centralizada, dado que así lo especifica la propia Ley por consiguiente es de esperarse lo problemático que resulta ser para un programa de calidad social revase todas las barreras de contención que impera en dicho sistema.

2.2 "ESTATUTO DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL" 9

El presente Estatuto de Gobierno comprende basicamente lo que será la estructura del Gobierno del Distrito Federal.

Artículo 1^o.- Las disposiciones contenidas en el presente estatuto son de orden público e interés general y son la norma de la organización y funcionamiento del gobierno del Distrito Federal de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 2^o.- La ciudad de México es el Distrito Federal, sede de los Poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos. El Distrito Federal es una Entidad Federativa con personalidad jurídica y patrimonio propio, con plena capacidad para adquirir toda clase de bienes que le sean necesarios para la prestación de los servicios públicos a su cargo, y en general, para el desarrollo de sus propias actividades y funciones. Las características del patrimonio de la ciudad y su régimen jurídico estarán determinados por la ley que en la materia expida la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

Artículo 3^o.- El Distrito Federal se compone del territorio que actualmente tiene. Sus límites geográficos son fijados por los decretos del 15 y 17 de diciembre de 1898 expedidos por el Congreso de la Unión, así como por los convenios amistosos del Poder Legislativo Federal llegar a aprobar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de los Estados Unidos Mexicanos.

La ley que regule la Administración Pública del Distrito Federal contendrá la descripción de los límites del Distrito Federal

9 Departamento del Distrito Federal. Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación, 1994 p.46

Artículo 70.- El gobierno del Distrito Federal esta a cargo de los poderes de la Unión los cuales lo ejercerán por sí y a través de los órganos de gobierno del Distrito Federal; representativos y democráticos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La distribución de atribuciones entre los poderes federales y los órganos de gobierno del Distrito Federal, esta determinada además de lo que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que dispone este Estatuto.

Artículo 80.- Los órganos locales de gobierno del Distrito Federal son:

I.- La Asamblea de Representantes

II.- El Jefe del Distrito Federal

III.- El Tribunal Superior de Justicia

DEL JEFE DEL DISTRITO FEDERAL

DE LAS FACULTADES Y OBLIGACIONES DEL JEFE DEL DISTRITO FEDERAL

IV. Nombrar y remover libremente a los titulares de las unidades, órganos y dependencias de la administración pública del Distrito Federal cuyo nombramiento o remoción no este determinado de otro modo en este Estatuto en las leyes.

XVII. Ejercer las funciones de dirección en materia de seguridad pública cuando le sean delegadas por el Presidente de la República.

DE LAS BASES PARA LA ORGANIZACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL Y LA DISTRIBUCION DE ATRIBUCIONES ENTRE SUS ORGANOS DE LA ORGANIZACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA

Artículo 86.- La administración pública del Distrito Federal se sujetará a principios de coordinación, oportunidad, eficiencia, profesio-

nalización, especialización, simplificación, transparencia y expeditéz a que reclama el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 87.- La administración pública del Distrito Federal será central, desconcentrada y paraestatal, conforme a la ley orgánica que expida la Asamblea de Representantes del Distrito Federal la cual distribuirá los negocios del orden administrativo del Distrito Federal.

La Jefatura del Distrito Federal, las Secretarías, las Delegaciones, la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal así como las demás dependencias que determine la ley, integrarán la administración pública centralizada.

Artículo 88.- Las atribuciones de las unidades administrativas así como la forma en que los titulares podrán ser suplidos en sus ausencias se determinarán en el reglamento interior que expedirá el Jefe del Distrito Federal.

DE LAS DELEGACIONES

Artículo 104.- Para la expedita y eficiente atención de las necesidades y demandas sociales; una más equitativa y eficaz prestación de los servicios públicos, sustentada en la rápida toma de decisiones; el mejor aprovechamiento de los recursos humanos y materiales; y una adecuada distribución del gasto público, la administración pública del Distrito Federal contará con órganos administrativos desconcentrados en cada demarcación territorial, con autonomía funcional en acciones de gobierno, a los que genéricamente se les denominará Delegación del Distrito Federal.

Artículo 108.- El número de las Delegaciones y sus límites respectivos, se establecerán en la ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal.

DE LAS BASES PARA LA DISTRIBUCION DE ATRIBUCIONES ENTRE ORGANOS CENTRALES Y DESCONCENTRADOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL

Artículo 115.- Corresponde a los órganos centrales de la administración pública del Distrito Federal, de acuerdo a las asignaciones que determine la ley, las atribuciones de planeación, organización, normatividad, control, evaluación y operación, referidas a:

I. La planeación del desarrollo del Distrito Federal, de acuerdo, con las prevenciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y demás disposiciones aplicables.

II. Formulación y conducción de las políticas generales que de conformidad con la ley se le asigne en sus respectivos ramos de la administración pública.

III. Regulación interna sobre organización, funciones y procedimientos de la administración.

Artículo 117. Las delegaciones del Distrito Federal tendrán facultades en sus respectivas jurisdicciones, en las materias de gobierno, administración, asuntos jurídicos, obras, servicios, actividades sociales, económicas, deportivas y demás que señale la ley orgánica de la administración pública del Distrito Federal así como aquéllas que mediante acuerdo del Jefe del Distrito Federal se deleguen, para el cumplimiento de sus funciones.

La asignación de atribuciones atenderá a las siguientes bases:

I. Dirección de las actividades de la administración pública de la Delegación.

VII. Formulación de los anteproyectos de programas operativos y de presupuesto de la Delegación, sujetándose a estimaciones de ingreso que establezca el Jefe del Distrito Federal.

VIII.- Realización en términos generales de funciones administrativas, prestación de servicios públicos o al público y obras de ejercicio o de incidencia intradelegacional.

Artículo 118.- Para el desarrollo y bienestar social de la ciudad deberán tomarse en cuenta las siguientes materias:

- I.- Planeación del desarrollo;
- II.- Reservas territoriales, uso de suelo y vivienda;
- III.- Preservación del medio ambiente y equilibrio ecológico.
- IV.- Infraestructura y Servicios de Salud
- V.- Infraestructura y servicio social educativo
- VI.- Transporte público; y
- VII.- Agua potable, drenaje y tratamiento de aguas residuales

Tratándose de las materias a que se refiere este artículo, las leyes de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal establecerán los sistemas de dirección, coordinación y en su caso de desconcentración o descentralización, que permitan aproximar la actuación de la administración pública a los habitantes de la ciudad.

2.3 "LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL". 10

DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL

De acuerdo a lo establecido por la presente Ley tiene por objeto dar a conocer la organización de la Administración Pública del Distrito Federal, así como las asignaciones de facultades para el despacho de los asuntos del orden administrativo que tendrá a cargo el Jefe del

Distrito Federal, los órganos centrales, desconcentrados y paraestatales, conforme a las bases establecidas por el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.

El artículo 2o de ésta Ley señala que la Administración Pública del Distrito Federal será central, desconcentrada y paraestatal. La Jefatura del Distrito Federal, las Secretarías, la Oficialía Mayor, la Contraloría General, las Delegaciones del Distrito Federal y la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, son las dependencias que integran la Administración Pública Centralizada.

Para atender de manera eficiente, el despacho de los asuntos de su competencia, la Administración Centralizada del Distrito Federal contará con órganos administrativos desconcentrados, considerando los términos establecidos en el estatuto de Gobierno del Distrito Federal.

Artículo 3o El Jefe del Distrito Federal podrá convocar a reuniones de Secretarios y demás Servidores Públicos, cuando se trate de definir o evaluar la política de Gobierno del Distrito Federal en materias que sean de la competencia de éstos o de varias dependencias o entidades de la Administración Pública del Distrito Federal.

Artículo 4o El Jefe del Distrito Federal será el titular de la Administración Pública del Distrito Federal.

A él le corresponde originalmente todas las facultades establecidas en esta Ley, pudiendo delegar sus facultades a los servidores públicos subalternos mediante acuerdo que se publicarán en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial de Distrito Federal, excepto aquéllas que por disposición legal no sean delegables.

El Jefe del Distrito Federal contará con las unidades de asesoría de

apoyo técnico jurídico de coordinación y de planeación del desarrollo que determine de acuerdo con el presupuesto asignado a la jefatura.

Artículo 5º Las dependencias y entidades de la Administración Pública centralizada, descentralizada y paraestatal conducirán sus actividades en forma programada, con base a las políticas que para el logro de los objetivos y prioridades que determine el Programa de Desarrollo de la Ciudad, el Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal y las que establezca el jefe de Distrito Federal.

Artículo 8º El Distrito Federal se divide en Delegaciones denominadas como sigue:

- I.- Alvaro Obregón;
- II.- Azcapotzalco;
- III.- Benito Juárez;
- IV.- Coyoacán;
- V.- Cuajimalpa de Morelos;
- VI.- Cuauhtémoc;
- VII.- Gustavo A. Madero;
- VIII.- Iztacalco;
- IX.- Iztapalapa;
- X.- La Magdalena Contreras;
- XI.- Miguel Hidalgo;
- XII.- Milpa Alta;
- XIII.- Tláhuac;
- XIV.- Tlalpan;
- XV.- Venustiano Carranza, y
- XVI.- Xochimilco.

Artículo 9º.- Especifica claramente sobre la demarcación territorial de las delegaciones del Distrito Federal.

DE LA ADMINISTRACION PUBLICA CENTRALIZADA

Artículo 10.- El Jefe del Distrito Federal será el titular de la Administración Pública del Distrito Federal será nombrado y ejercerá sus funciones conforme a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, la presente ley u otros ordenamientos legales y reglamentarios.

Artículo 13.- El Jefe del Distrito Federal se auxiliará en el ejercicio de sus atribuciones, que comprende el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo, en los términos de esta ley, de las siguientes dependencias:

- I. Secretaría de Gobierno;
- II. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda;
- III. Secretaría de Desarrollo Económico;
- IV. Secretaría del Medio Ambiente;
- V. Secretaría de Obras y Servicios;
- VI. Secretaría de Educación, Salud y Desarrollo Social;
- VII. Secretaría de Finanzas;
- VIII. Secretaría de Transporte y Vialidad;
- IX. Secretaría de Seguridad Pública;
- X. Oficialía Mayor, y
- XI. Contraloría General.

Dentro de los Artículos Transitorios que señala esta propia Ley el Artículo Noveno. Especifica " Hasta en tanto se expida la ley por parte del Congreso de la Unión en materia de seguridad pública en los términos del Artículo Décimo Transitorio del Decreto que reformó

diversas disposiciones constitucionales publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 25 de octubre de 1993, la Secretaría de Seguridad Pública ejercerá las atribuciones y funciones que actualmente tiene a su cargo la Secretaría General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, en los términos de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, salvo aquéllas que por virtud de esta ley le ha sido atribuida a otra dependencia". 11

Décimo. Las entidades paraestatales, agrupadas en el sector de Departamento del Distrito Federal, creadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley forman parte de la Administración Pública Parestatal del Distrito Federal.

Décimo Primero. Hasta en tanto entre en funciones el primer Jefe del Distrito Federal, el Procurador General de Justicia del Distrito Federal quedará bajo la dependencia directa del Presidente de la República.

Décimo Segundo. Las menciones que en esta Ley se formulan al Jefe del Distrito Federal, deberán entenderse referidas al Jefe del Departamento del Distrito Federal con anterioridad al mes de diciembre de 1997.

La Secretaría General de Protección y Vialidad: se encargará básicamente en materia de seguridad pública y vialidad.

DE LAS DELEGACIONES

Artículo 30. La Administración Pública del Distrito Federal contará con órganos desconcentrados en cada demarcación territorial, con autonomía funcional en acciones de gobierno, a los que genéricamente se les denominará Delegación del Distrito Federal, y tendrá los nombres y

11 Secretaría de Gobernación. Diario Oficial de la Federación, 1994. p.90

circunscripciones que se establecen en los artículos 8º y 9º de esta Ley.

Artículo 31.- A cargo de esta Delegación habrá un delegado, el cual deberá satisfacer los requisitos previstos en el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal en los términos establecidos en dicho ordenamiento y se auxiliarán para el despacho de los asuntos de su competencia de subdelegados, directores, subdirectores y jefe de unidad departamental, que establezca el Reglamento Interior. Artículo 32 .-

Corresponde a las delegaciones del Distrito Federal:

XII.- Formular, ejecutar y vigilar el Programa de Seguridad Pública Delegacional del Consejo Ciudadano y en coordinación con la Secretaría competente.

XXIII.- Proponer la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones en las vialidades primarias; y coadyuvar con la Secretaría de Transporte y Vialidad en la realización de los estudios técnicos sobre la localización, normas y tarifas que deberán aplicarse para la ubicación, construcción y funcionamiento de los estacionamientos públicos.

XLIV.- Construir, rehabilitar y mantener las vialidades secundarias, así como, las guarniciones y banquetas requeridas.

XLV.- Construir, rehabilitar y mantener puentes y pasos peatonales en las vías secundarias.

LVIII.- Participar y colaborar con todas las dependencias en la formulación, planeación y ejecución de los programas correspondientes en el ámbito de su competencia de dichas dependencias.

Las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal son órganos desconcentrados y están a cargo de un delegado, el cual será nombrado

y removido por el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Los Delegados ejercerán las atribuciones que corresponden al Departamento del Distrito Federal, en sus respectivas jurisdicciones. Quedan exceptuadas aquéllas atribuciones que por su naturaleza, sean propias de los órganos de la administración centralizada. La descentralización de atribuciones siempre será general y garantizada la autonomía de su ejercicio por los delegados, en coordinación con los órganos administrativos central y descentralizada, para el mejor gobierno de la entidad.

DE LA ORGANIZACION DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

Como ya se señaló anteriormente el Departamento del Distrito Federal para mejor desempeño de sus funciones cuenta con una estructura bien definida jerárquicamente subordinados a la jefatura del Departamento del Distrito Federal, y que en su caso ella fija los lineamientos que deba guardar con otras dependencias.

Por lo que corresponde a los asuntos en materia de Gobierno: debe cuidar la observancia de las disposiciones legales y reglamentarias de la policía en el Distrito Federal; hacer cumplir las leyes y reglamentos referentes al tránsito de vehículos y peatones en la vía pública, y estacionamientos públicos para vehículos de toda clase.

2.4 "REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL" 12

Con el presente reglamento viene a complementar la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, mismo que entra en vigor el 15 de septiembre de 1995, abrogando el del 23 de agosto de 1985.

12 Departamento del Distrito Federal. Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación, 1995. p.16

DEL AMBITO DE SU COMPETENCIA Y ORGANIZACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.

La Administración Pública Centralizada del Distrito Federal, tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones que expresamente le encomiendan el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, su Ley Orgánica, así como otras disposiciones jurídicas aplicables, en los términos del Artículo Primero.

En el artículo segundo de este reglamento especifica las Dependencias, unidades administrativas, y órganos desconcentrados que tendrá la Administración Pública del Distrito Federal, para atender sus asuntos que le competen, así mismo para su estudio y planeación. Y es aquí, en este apartado donde se hace presente la Secretaría de Seguridad Pública quien tiene a su cargo la Dirección General de Control de Tránsito.

En el artículo sexto del presente reglamento interior se enumera las facultades de los Secretarios, además de las atribuciones que expresamente le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Incluyendose las de la Secretaría de Seguridad Pública.

Con este nuevo Reglamento, la anterior Secretaría General de Protección y Vialidad, se ve incrementada en dos Secretarías más; la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Pero en este caso solo nos abocaremos a la Secretaría de Seguridad Pública de donde depende la Dirección General de Control de Tránsito, misma que tiene a su cargo la Subdirección de Seguridad y Educación Vial.

En el artículo 61 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal se enumeran las funciones (atribuciones de los Directores Generales), en ellas se incluye prácticamente las que encomienda el Jefe del Departamento y las que le atribuye el Reglamento Interior.

I. Dirigir y controlar la instalación, operación y mantenimiento de la red de semáforos existentes en el sistema de dispositivos de vialidad;

II. Implantar el programa de vialidad en el Distrito Federal;

III. Implementar las innovaciones tecnológicas susceptibles de incorporarse al equipo semafórico y de señalamiento en el Distrito Federal;

IV. Implantar y vigilar el cumplimiento de actividades de educación vial a los particulares;

V. Establecer los mecanismos de coordinación necesarios con dependencias, unidades administrativas y órganos desconcentrados del Distrito Federal e instituciones públicas y privadas, para mantener actualizados los programas de seguridad y educación vial;

VI. Ejecutar los programas, proyectos y estudios de seguridad vial;

VII. Aplicar los dispositivos de control de tránsito que aumenten la eficacia del sistema vial;

VIII. Administrar los dispositivos de vehículos aplicando las normas, políticas y procedimientos de su funcionamiento;

IX. Establecer los mecanismos de operación para la recepción, custodia y devolución de los vehículos, que por violación a las disposiciones de tránsito del Distrito Federal, sean remitidos a los depósitos de vehículos;

X. Aplicar los sistemas de información que permitan la identificación de vehículos bajo custodia de los depósitos de vehículos, vigilando su aplicación, y

XI. Instalar, operar y mantener el sistema integral de comunicación vial.

DELEGACIONES POLITICAS DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

Dentro del capítulo II, del presente reglamento se especifica las atribuciones de los órganos desconcentrados, en su artículo 77, enumera las funciones que le corresponde a las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal, además de las que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

Como podemos observar con estas nuevas modificaciones a este reglamento las atribuciones anteriores que estaban registradas en relación directa entre Delegación y Secretaría de Seguridad Pública desaparecen y en su lugar se implementa el Comité Delegacional de Transporte y Vialidad el cual volverá a entablar la relación, con la intervención directa de los consejeros ciudadanos por consiguiente es de resaltar dicha situación.

2.5 REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL

La educación vial ha sido formalizada legalmente desde 1943 en el reglamento de tránsito para vehículos y peatones que fué publicado en el Diario Oficial de la Federación en el número 48, posteriormente a iniciativa del C. Presidente de la República Lic. Luis Echeverría Álvarez surge el Segundo de Reglamento de Tránsito en el cual hace alusión a la formalidad de la educación vial en los centros escolares dentro de su artículo tercero capítulo primero bajo los siguientes terminos:

Artículo tercero: Por ser de interés público y contruir un imperativo para la comunidad, la ordenada circulación de peatones y vehiculos la dirección general de tránsito y transporte.

I. Establecerán en cada una de las delegaciones del Departamento del Distrito Federal, oficinas destinadas a impartir educación vial a peatones y conductores de vehiculos, colaboraran con la Secretaria de Educación Pública en la impartición de esta enseñanza y utilizaran para el mismo fin los medios de comunicación masiva.

II. Mantendrán constante y permanente contacto con los delegados del Departamento del Distrito Federal, y con las respectivas juntas de vecinos a fin de aprovechar las experiencias y proposiciones de estos para resolver los problemlas de tránsito.

III. Estableceran con la participación de los delegados del Departamento del Distrito Federal y las juntas de vecinos, grupos de promotores voluntarios de protección escolar.

Así como el artículo cuarto transitorio en el que hace mención lo siguiente:

La comisión consultiva de tránsito y transporte, propondran al C. jefe del Departamento del Distrito Federal entre otras cuestiones de su competencia programas complementarios para la extensión de la educación vial para el fomento de la solidaridad de los habitantes de la ciudad.

Como podemos observar es aquí donde se da un impulso significativo a este programa para que el mismo se establezca de manera determinante y permanente en la participación de las delegaciones del Departamento del Distrito Federal en el Programa de Educación Vial por medio de una oficina destinada a desarrollar dicha actividad y que a la fecha éstas

no han sido implantadas ni reconocidas por los Titulares de cada una de las Dependencias.

Con las nuevas reformas al Reglamento de Tránsito de 1976, da inicio la participación de padres de familia en el control de tránsito en zonas escolares, convirtiéndose así en valiosos auxiliares en la protección y seguridad de nuestros hijos, ratificada con mayor reconocimiento en el Nuevo Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal en agosto de 1989, en sus artículos 10, 11, 12, 127, 128, 129 y 130.

La Asamblea de Representantes del Distrito Federal, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 73 base tercera inciso a) de la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, que expide el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1989.

A continuación se transcribieran los principales artículos del Reglamento de Tránsito vigente en el Distrito Federal. Referentes a nuestro objeto de estudio por lo que consideramos pertinente el enunciarlos tal cual para darlos a conocer de manera que se tenga el conocimiento necesario de lo que a Educación Vial debemos tener presente.

"REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL" 13

CAPITULO UNO

DISPOSICIONES GENERALES

OBJETIVO

Artículo 1 El presente Reglamento a que deberá sujetarse el tránsito de peatones y vehículos en las vías públicas del Distrito Federal.

CAPITULO DOS

DE LOS PEATONES, ESCOLARES Y CICLISTAS.

SECCION PRIMERA DE LOS PEATONES

DERECHO DE PASO Y PROHIBICIONES

ARTICULO 4. Los peatones deberán cumplir las disposiciones de este reglamento, las indicaciones de los agentes de policia y la de los dispositivos para el control de tránsito.

Asímismo gozarán de derecho de paso en todas las intersecciones y en las zonas con señalamiento para este efecto, y en aquellas en que su tránsito y la de los vehículos esten controlados por alguna gente de policia o cuando exista un dispositivo de tránsito.

Para poder abordar con seguridad la vía pública primero debo conocer mis derechos y obligaciones de acuerdo al reglamento de tránsito mismo que la mayoría desconoce y que en consecuencia se tengan constantes accidentes de tránsito. Por ello se debe contar con una Educacion Vial en el cual dentro de sus contenidos se incluye de manera formal el reglamento de tránsito.

OBLIGACIONES DE LOS PEATONES

ARTICULO 5. Los peatones, al circular en la vía pública aceptaran las prevenciones siguientes:

- I. No podrán transitar a lo largo de la superficie de rodamiento de ninguna vía primaria, ni desplazarse por esta en vehículos no autorizados;
- II. En las avenidas y calles de alta densidad de tránsito queda prohibido el cruce de peatones por lugares que no sean esquinas o zonas marcadas para tal efecto;
- III. En intersecciones no controladas por semáforos o agentes, los

peatones deberán cruzar únicamente después de haberse cerciorado que no pueden hacerlo con toda seguridad;

IV. Para atravesar la vía pública por un paso de peatones controlados por semáforos o agentes, deberán obedecer las respectivas indicaciones;

V. No deberán invadir intempestivamente la superficie de rodamiento;

VI. En cruces no controlados por semáforos o agentes, no deberán cruzar frente al transporte público de pasajeros detenidos momentáneamente.

VII. Cuando no existan aceras en la vía pública, deberán circular por el acotamiento y, a falta de éste, por la orilla de la vía, pero en todo caso, procurarán hacerlo dando el frente al tránsito de vehículos;

VIII. Para cruzar en vías donde haya puentes peatonales, están obligados a hacer uso de ellos;

IX. Ningún peatón circulará diagonalmente por los cruces y,

X. Los peatones que pretentan cruzar una intersección o abordar un vehículo no deberán invadir el arroyo, en tanto que aparezca la señal que permita atravesar la vía o no llegue dicho vehículo.

Antes de ser conductores somos peatones más sin embargo, suele ser inverso ya que cuando se esta frente al volante primero se piensa en sí mismo y no en los demás que también tienen el mismo derecho.

ACERAS Y VIALIDAD EXCLUSIVAS PARA PEATONES

ARTICULO 6. Las aceras de las vías públicas sólo podrán utilizarse para el tránsito de peatones y minusválidos, excepto en los casos expresamente autorizados. El Departamento, previo estudio, determinará las vías públicas que estarán libres de vehículos para que sean de uso exclusivo de tránsito de peatones en los horarios que determinen.

RESPECTO AL DERECHO DE PASO PEATONAL

ARTICULO 7. Todo conductor que tenga que cruzar la acera para entrar o salir de su cochera, estacionamiento o calle privada, deberá ceder el paso a los peatones.

PREFERENCIA DE PASO A PEATONES

ARTICULO 8. En los cruceos o zonas marcadas para el paso de peatones, donde no hay semáforos ni agentes que regulen la circulación, los conductores harán alto para ceder el paso a los peatones que se encuentran en el arroyo. En vías de doble circulación, donde no haya refugio central para peatones también deberán ceder el paso a aquellos que se aproximen provenientes de la parte de la superficie de rodamiento correspondiente al sentido opuesto.

Queda prohibido adelantar o rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido ante una zona de paso de peatones, marcada o no, para permitir el paso de éstos.

SECCION SEGUNDA

DE LOS ESCOLARES

DERECHO DE PASO Y PROTECCION A LOS ESCOLARES.

ARTICULO 10 .- Los escolares gozaran de derecho de paso en todas las intersecciones y zonas señaladas para su paso.

El ascenso y descenso de escolares de vehículos que utilicen para trasladarse se realizará en las inmediaciones del plantel de ingreso previamente autorizados.

Los agentes de tránsito deberán proteger, mediante los dispositivos e indicaciones convenientes, el tránsito de los escolares en los horarios establecidos.

Los maestros o personal voluntario podran proteger el paso de los escolares, haciendo los señalamientos que de acuerdo con los que establece el presente reglamento, deben respetar los que conduzcan vehiculos en zonas escolares.

PREFERENCIA A ESCOLARES

ARTICULO 11. Además de derecho de paso los escolares tendran las siguientes preferencias:

Los escolares gozaran de preferencia para el ascenso y descenso de vehiculos y acceso o salida de sus lugares de estudio. Los agentes de transito deberan proteger, mediante los dispositivos e indicaciones convenientes, el tránsito peatonal de los escolares en los horarios establecidos.

Los promotores voluntarios son auxiliares del tránsito para proteger a los escolares en la entrada y salida de sus establecimientos. Deberán contar con autorización y capacitación vial, así como utilizar los chalecos identificadores correspondientes.

Los vehiculos que encuentren un transporte escolar detenido en la via pública, realizando maniobras de ascenso y descenso de escolares y pretendan rebasarlo, deberan disminuir su velocidad y tomar todo género de precauciones.

OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES

Articulo 12 Los conductores de vehiculos estan obligados en zonas escolares a :

I.- Disminuir la velocidad a 20 Km/H. y extremar precauciones, respetando los señalamientos correspondientes.

II.- Ceder el paso a los escolares y peatones haciendo alto total, y

III.- Obedecer estrictamente la señalización de Protección y las indicaciones de los agentes o de los promotores voluntarios de vialidad.

CAPITULO IX

DE LA EDUCACION E INFORMACION VIAL

PROGRAMA DE SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL

Art. 127 El Departamento se coordinará con las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, a fin de diseñar e instrumentar en el Distrito Federal Programas Permanentes de Educación vial, encaminados a crear conciencia y hábitos de respeto a los ordenamientos legales en materia de tránsito y vialidad a fin de prevenir accidentes, por consiguiente salvar vidas, orientados a los siguientes niveles de la población.

I.- A los alumnos de educación preescolar, básica y media.

II.- A quienes pretendan obtener permisos o licencias para conducir

III.- A los conductores instructores del Reglamento de Tránsito

IV.- A los Conductores de vehículos de uso mercantil; y

V.- A los conductores de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros y de carga.

A los agentes de tránsito se les impartirán cursos de actualización en materia de educación vial.

Estos Artículos son los primordiales en los cuales se basan los Promotores Voluntarios para defenderse de los conductores irresponsables que no respetan las señales de éstos.

Analizando de manera global las anteriores partes resulta interesante conocer bien nuestro Reglamento de Tránsito, ya sea, como peatón o bien como escolar, que sin duda son pocos los niños que saben de tal

situación. Mismos que se manifiestan sus movimientos bruscos en lugares problemáticos, puesto que claramente podemos verificar a la gente adulta en lugar de educar y enseñar a los niños como salir de estas maniobras y de como utilizar los puentes peatonales claro cuando éstos se encuentre en dicho lugar, preferimos arriesgarnos cruzando el arroyo vehicular.

TEMAS BASICOS DE LOS PROGRAMAS DE EDUCACION VIAL

Art. 128 Los programas de educación vial que se imparten en el Distrito Federal, deberán referirse cuando menos a los siguientes temas básicos:

I Vialidad

II Normas fundamentales para el peatón

III Normas fundamentales para el conductor

IV Prevención de accidentes

V Señales Preventivas, restrictivas e informativa, y

VI Conocimientos fundamentales del reglamento de tránsito.

CONVENIOS CON ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICION DE CURSOS DE EDUCACION VIAL.

Art. 129 El Departamento, dentro de su ámbito de competencia, procurará coordinarse con organizaciones gremiales, de permisionarios o concesionarios del servicio público, así como con empresas para que coadyuven en los términos de los convenios respectivos o impartir los cursos de educación vial.

INFORMACION SOBRE EL ESTADO DE LA VIALIDAD.

Art. 130 Con objeto de informar a la ciudadanía sobre el estado que guarda la vialidad en las horas de mayor intensidad en el tránsito, el Departamento se coordinará con las autoridades competentes y celebrará

acuerdos de concentración con empresas concesionarias de radio y televisión para que difundan masivamente los voletines respectivos.

Conforme al temario que se tiene contemplado en el anterior apartado que señala el propio Reglamento de Tránsito podemos observar que es como mínimo que toda persona debe saber sobre las reglas de seguridad ya sea este peatón, pasajero o conductor. Más sin embargo, son pocos los peatones y escolares que conocen de sus derechos y obligaciones que les especifica claramente el Reglamento de Tránsito, y ésta no es la excepción dado que si todos investigáramos las reglas de cada juego que jugamos éstos serían de mejor calidad.

CAPITULO TERCERO: MARCO TEORICO CONCEPTUAL DE LA ADMINISTRACION SOBRE LA EDUCACION VIAL

3. LA ADMINISTRACION EDUCATIVA EN BASE AL PROGRAMA DE EDUCACION VIAL EN EL DISTRITO FEDERAL.

Este capítulo hemos dedicado al estudio de la Administración Educativa sus programas en el Distrito Federal, haciendo un gran énfasis, en el sustento de la educación referente al objeto de estudio de esta investigación.

3.1 CONCEPTO DE EDUCACION:

El análisis etimológico pone de manifiesto que Educación proviene, fonética y morfológicamente, de educare (conducir, guiar, orientar); pero semánticamente recoge desde el inicio también, la versión de educare (hacer, salir, extraer, dar a luz). lo que ha permitido, desde la más antigua tradición, la constancia de dos modelos conceptuales básicos: a) un modelo directivo o de intervención ajustado a la versión república de educare; b) un modelo de extracción, o desarrollo, referido a la versión de educare. Actualmente puede conceptualizarse un tercer modelo ecléctico que admite y asume ambas instancias, resolviendo que la educación, es dirección (intervención) y desarrollo (perfeccionamiento).

La educación facticamente, es en principio un proceso de inculcación/asimilación cultural, moral y conductual. Basicamente es el proceso por el cual las generaciones jóvenes se incorporan o asimilan al patrimonio cultural de los adultos. Asegura, pues, la supervivencia individual (se adquieren patrones conductuales de adaptación) grupal o colectiva (función de recapitulación y progreso cultural).

Pero el hecho radicalmente considerado, es personal, ya que ambas funciones se garantizan por el proceso /producto de adquisición/perfección de su personalidad. Es fundamental, el proceso de aprendizaje, que significa en la intermediación biológica del hombre, al carecer de respuestas adecuadas a las situaciones vitales con que se encuentra (en el animal los patrones de conducta le son proporcionados por su estructura biológica). Es por tanto, la educación un proceso necesario y legítimo para la supervivencia humana, ya que el hombre se ve obligado a aprender las respuestas para vivir, lo que al mismo tiempo le hace ver de un modo u otro. El proceso, exclusivamente humano, secuencialmente puede describirse como: el hombre que ya es (personidad), va siendo (se va haciendo) según se conduce, y se conduciendo según va siendo. La clave explicativa del proceso reside, pues, en la educabilidad. Así la educación es el proceso de construcción personal (también social, por tanto) de acuerdo con sus patrones referenciales socioculturales. El hecho educativo es en todo caso una adquisición/transformación optimizante. La educación, es por tanto, una realidad histórica (no natural) producida por el hombre y vinculada a su contexto sociocultural. Así se explica la enorme riqueza semántica del concepto y la dificultad de sintetizarla.

Una de las vías más fecundas de acercamiento al concepto de educación puede ser la de desvelar sus notas o características:

a) Una influencia o contacto humano. La educación requiere como modelo, como emisor y como interventor, lo que posibilita la emergencia de estímulos, información, patrones u objetivos, normas conductuales, sanciones, puestas en acción, contextos congruentes, etc. que permitan al educando elaborar/construir su personalidad de acuerdo a un patrón determinado.

Es pues en primera instancia una intervención (directa o encubierta) de un hombre sobre otro (cabe evidentemente, la interacción y la autoeducación).

b) La educación requiere y exige la presencia de un objetivo, finalidad, patrón ideal, etc., que oriente el proceso y la acción no es un proceso azaroso o descontrolado. Por ello se distingue del mero acontecer biológico, social. La intencionalidad es sustantiva en el proceso educativo. La educación trata de que el hombre se construya su personalidad de acuerdo con un patrón prefijado, por eso la educación es un proceso intencional (la intencionalidad que reside en principio en el educador debe ser asumida progresivamente por el educando para que sea autor de su concreta, singular e irreptible personalidad).

c) La educación hace referencia o perfeccionamiento u optimización, ya que hace valer más al hombre al elevarle su nivel de determinación (autonomía) o libertad, porque se le permite alejarse desvincularse de las respuestas y liberarse de los estímulos, pudiendo proyectar (elegir, decidir) su conducta (aspecto futurizante) antes de realizarla, lo que supone un factor de control y previsión de consecuencias.

d) La educación también es un proceso gradual, que permite desde cada nivel alcanzado aspirar/elaborar los siguientes, de suerte que el proceso educativo se resuelve la dialéctica factor (producto) infiere (proceso) sin solución de continuidad.

e) La educación es un proceso integral que se refiere y vincula a la persona como unidad y no a dimensiones o sectores de ella. Es la persona (unidad radical) quien se educa (adiestramiento).

f) La educación es un proceso activo del sujeto que se educa; sólo el hombre se construye por actividad. El educador promueve, interviene, pero no educa (educatividad). Es la puesta en acción de la persona (actividad) la que genera el proceso educativo.

g) La educación como proceso temporal se identifica con la vida, porque el hombre esta y es permanentemente inacabado y su construcción le ocupa su tiempo vital.

Por ser la educación una acción humana, el hombre ha reflexionado sobre ella para optimizarla, lo que traduce en tratar de descubrir elaborar la normatividad de la acción.

"Dentro de los análisis realizados en estadísticas, así, como en otros accidentes, llevan a la conclusión de que en buena parte el conductor y el peatón tienen actitudes equivocadas y egoístas; que actúan sin tomar en cuenta a los demás. Esto ha contribuido a la poca preparación recibida en este sentido" 14

Tomando como base el concepto de educación y nuestro objeto de estudio deducimos que los instructores de educación vial, que finalmente son los principales ejecutantes de programa, en relación a su perfil, y capacitación adquirida resulta demasiado estricta y mecanizada tendiendo de esta manera una función meramente para militar. Así pues pareciera con ello que se dejar a un lado la Pedagogía situación que en este caso no debiera estar tan distantes una de otra.

Es por ello que se debe darse mayor atención e impulso a este tipo de programas, maxime el que estén vinculados con la Educación, y no solo ser encausado como mera extensión educativa. Ya que solamente sirven como jutificantes ante la sociedad.

14 Cal y Mayor, Rafael. Manual de Educación Vial y Seguridad, p. 263.

3.2 CONCEPTO DE EDUCACION VIAL

La educación vial tiene como objetivo la formación del comportamiento del ciudadano en tanto que es usuario de la vía pública, ya sea en su condición de peatón, como la de conductor o viajero.

La educación vial escolar tiene dos vertientes:

a) La educación vial en sentido estricto, que ha venido a denominarse educación para la seguridad vial, constituida por el aprendizaje de normas y señales de circulación y creación de hábitos tendientes a la adquisición del sentido vial.

b) La educación vial como parcela de la educación cívica ciudadana.

El código de la circulación de 1934 en España ya prescribía este tipo de educación a los escolares.

La D.M. del 19 de febrero de 1990, incorpora la educación vial a los niveles de educación preescolar y educación general básica. Una síntesis de los niveles básicos de referencia de educación vial para la E.C.B. según el documento de apoyo publicado por el ministerio de educación de España en 1981 es:

1) Conocimiento de normas y creación de hábitos en relación con el tráfico orientado a la adquisición de un sentido vial.

a) Hábitos de observación (sonidos, colores, distancias, magnitudes, tiempos, señales acústicas y luminosas).

b) Hábitos psicomotrices relacionados con la noción espacial (movimientos de orden, sentido y ritmos de marcha)

c) Hábitos de prudencia y pronta decisión (dominio de sí y control emotivo).

d) Hábitos de conciencia ciudadana (respeto a los demás, cortesía, el tráfico como convivencia).

2) Conocimiento de normas y consejos orientados a la formación de una adecuada conducta peatonal (respeto a las normas, a los agentes y autoridades, prudencia, colaboración, prevención).

b) Normas sobre peatones para circular dentro de la ciudad (las aceras, el de la calzada, semáforos, paso de acera, etc.).

c) Normas sobre circulación peatonal en carretera (circulación,)

d) Comportamiento del niño como viajero (en el transporte particular, colectivo y escolar).

Con la educación vial se trata, pues, de desarrollar actitudes y hábitos cívicos que tiendan a garantizar la seguridad individual y colectiva de los miembros de la comunidad desde el momento en que el alumno, a quien va dirigida, es a la vez peatón, viajero, futuro conductor.

Situación que debemos poner de manifiesto por la gran mayoría de nosotros desconocemos lo que es la Educación Vial en nuestro país, hasta en tanto no nos veamos enrolados en alguna ocasión sobre este indole. En el cual lo podemos palpar también en las partes con mayor afluencia ya sea peatonal o vehicular que carecemos de esta cultura.

Con la fundamentación en lo anterior puede tomarse como base para la realización de propuesta para llevarse la educación vial a los planes y programas de estudio de la Secretaría de Educación Pública. Ya que desde sus inicio a presentado atibajos, poca consistencia y lo peor que no se le ha dado difusión por los medios de comunicación.

3.3 CONCEPTO DE ADMINISTRACION

Del latin administrationem: Accion y efecto de administrar. Ahora bien para ir comprendiendo mejor este concepto lo abordaremos en sus diferentes divisiones :

Loc. En administración, se usa hablando de la prebenda, encomienda, etc., que posee una persona que no puede tenerla en propiedad; cualquier cuerpo de bien que por alguna causa no posee ni maneja su propietario, y se administra por terceras personas completamente autorizadas por el juez. Por administración, por el gobierno, la provincia, municipio o la empresa y no por contratistas. (se emplea generalmente hablando en obras o servicios públicos).

Der. adm. Administración central, conjunto de órganos superiores de la administración pública; conjunto de órganos de la administración pública de competencia general. Administración institucional sector de la administración pública integrado por los entes públicos menores de carácter territorial. Administración municipal, organización que cuida y fomenta los intereses provinciales y aplica las decisiones de los gobernadores y diputaciones de cada provincia.

Administración pública, complejo orgánico integrado en el poder ejecutivo; actividad desarrollada por ella, sea de carácter legislativo, jurisdiccional o ejecutivo.

La Administración Pública es la vinculación directa entre la Educación Vial y la Administración Educativa en tanto con la primera nos basamos para cualquier situación de carácter normativo. Por consiguiente debemos de tener presente cada uno de estos terminos, y de esta forma ir deduciendo todo los entornos en el que nos desarrollamos como administradores.

3.4 ADMINISTRACION EDUCATIVA

Gracias a la Administración Educativa se pone en marcha los sistemas de Educación Vial. La técnica administrativa no es un fin en si misma, sino un medio al servicio de mejor educación. Para que la obra educativa sea eficaz, hay que atender un sin número de quehaceres que deben

ser planeados. Tal planificación y ejecución se lleva a cabo por funcionarios y maestros en el diseño de la administración educativa. La vieja administración educativa era rígida, dictatorial, opresiva. Frente a ella ha surgido un nuevo concepto pedagógico: La administración educativa democrática conforme a la cual se reconoce que la política de proyectar y la política de ejecutar no debe separarse y que todos los que intervienen de manera más o menos directa en la obra educativa deben participar en los planes. La administración educativa democrática se funda en dos principios: el de autoridad delegada y el de la responsabilidad participativa.

ADMINISTRACION EDUCATIVA (Antecedentes y funciones)

En el conjunto de la administración del Estado los órganos, que tienen a su cargo la dirección y el control de los sistemas educativos constituyen la administración educativa. La intervención del Estado en la educación, es muy antigua especialmente en las sociedades en las que el interés colectivo prevalecía sobre el individual.

Esparta y Persia, donde los niños eran separados de sus familias, desde temprana edad, para ser educados de acuerdo con los principios militaristas y morales propios de dichos estados, constituyen un ejemplo de ello.

Existe, sin embargo un largo período en el que la familia, la iglesia y los gremios asumen la tarea educativa con escasas o nulas regulaciones sistematicas oficiales. En la Europa occidental marcan el comienzo de una intervención muy acosada del Estado, la Prusia de Federico II , primer país que establece la instrucción primaria obligatoria en 1763, seguido de Francia. Esta proclama el derecho a la educación a fines del siglo XVIII, aunque la obligatoriedad de la

escuela primaria no se establece hasta hace justamente un siglo es decir en 1871. Paulatinamente se va promulgando este principio en todos los países y hoy el derecho a la educación figura entre los fundamentales de la Declaración de Derechos Humanos, aprobada por la Asamblea General de la Naciones Unidas en 1948. Este derecho es reconocido como indiscutible, no así en el que su aplicación sea función esencial del Estado; para diversos sectores del estado tiene una función subsidiaria o complementaria de la que compete, en primer término a la familia.

La considerable expansión de los sistemas educativos en los últimos años en Europa está inscrita en ellos alrededor de una cuarta parte de la población total, ha obligado a la administración educativa a asumir funciones de gran complejidad y métodos de dirección y de gestión propios de grandes empresas.

En realidad la administración educativa en diversos países es la primera de las empresas por el número de las personas que emplea, por el de beneficiarios de la acción educativa y por la cuantía considerable de los recursos materiales que maneja.

Más sin embargo, cuestión que no sucede en nuestro país ya que este papel tan importante que desempeña el administrador educativo, lo desarrollan profesores que por antigüedad y experiencia tienen dichos cargos, al menos en lo que corresponde a la instrucción primaria.

Las funciones principales de la administración puede resumirse así: formulación de políticas educativas, estudio y planteamiento de las necesidades de centros escolares, de profesores, etc., organización y graduación de niveles de responsabilidad, de coordinación de actividades y de evaluación de resultado de los sistemas educativos y de sus instituciones. Esa enumeración permite apreciar la complejidad de la

administración, su diversidad de tareas y, en consecuencia, la variedad de especializaciones y de colaboraciones que requiere una acción eficaz de la misma.

No puede perderse de vista aspectos materiales y de recursos, sino a la eficacia de la educación como tal: externa, para responder a las necesidades de la economía y de la sociedad, e interna, es decir al nivel de los conocimientos y de la formación alcanzada.

La Administración Educativa abarca por consiguiente, la gestión tendiente a promover el mejoramiento de la calidad de la educación, lo que implica una acción interdisciplinaria que abarca aspectos técnico-pedagógicos, fundamentalmente, económicos, sociológicos, políticos, etc., así como de los problemas de orden cuantitativo que plantea todo sistema educativo. Mas por encima de todo la educación debe formar al hombre completo, total, en sus diferentes dimensiones: intelectual y moral, cívica y profesional, corporal y espiritual.

Por ello una administración educativa moderna, eficaz, debiera incluir órganos consultivos que aporten la voz de la familia, de la sociedad de los sectores económicos, e incluir en la composición de su personal, educadores de los distintos niveles y modalidades de enseñanza, economistas, sociólogos, psicólogos, especialistas en planteamientos y administración, supervisión, orientación, elaboración de planes de estudio y de programas, investigación y evaluación entre otros.

Los sistemas de administración educativa reflejan en sus características, las concepciones políticas y formas de organización de cada estado. En ese sentido existen países en los que el intervencionismo estatal es total; en otros tiene un amplísimo margen de

iniciativa privada.

Ejemplo de los primeros son los países de régimen socialista; de los segundos, determinados países anglosajones. Por otra parte, en ciertos países predomina un criterio centralista; en otros la administración educativa se caracteriza por marcado acento descentralizador. En los primeros la formulación de las políticas educativas, la elaboración de los programas escolares, el financiamiento de la educación, la evaluación y el control de resultados educativos se caracteriza por organismos centrales o por servicios directamente dependientes de éstos con escaso margen de autonomía, en los de régimen descentralizado cuya concreción más auténticas se encuentra en los países de régimen federal, buena parte de dichas funciones se confían a los Estados que integran la Nación. Ejemplo representativo de estos últimos son la República Federal Alemana, Estados Unidos, Suiza, Canadá y México.

Nivel Central, regional o provincial y local. constituyen los estamentos fundamentales de la administración educativa que su marco más general y geográfico. En la organización interna de los ministerios de educación por el contrario, el de grandes servicios, personal, programación u otros materiales, trazan la política educativa. En este caso, como se ha dicho acertadamente unos tienen los recursos y otros pronuncian los discursos. lo que equivale a señalar quienes ejercen el auténtico poder. También se dan fórmula mixtas que agrupan ambas funciones, pero no siempre bien definidas.

Estrechamente vinculados al proceso interno de la educación se encuentran otros órganos de administración educativa, entre ellos, las direcciones de centros de enseñanza y las inspecciones. Igualmente la Administración Universitaria presenta diversos niveles:

Rectoria, Decanos, Directores, Jefes de Departamento y Gerentes.

Que en consecuencia la Administración Educativa tiene los sustentos necesarios para desarrollarse de manera firme en cualquier terreno.

Sin embargo no hay que perder de vista que la Administración Educativa debe de tener como principal premisa el progreso y el bienestar de la sociedad en conjunto, y que en consecuencia el proceso educativo es factor importante para este desarrollo. Por tanto en la actualidad se debe de buscar por todos los medios posibles ser innovadores en el campo donde uno se desempeña.

Siendo la Educación Vial el campo fértil para desenvolverse como tal, ya que cuenta con un proceso sólido para sacar a flote este tipo de programas vigentes en la actualidad. Que por cierto es " prioridad" de este Gobierno dar mayor apoyo a los programas de participación ciudadana y de esta manera contribuir en el propio desarrollo del ser humano. Pero es aquí la interrogante por cuanto tiempo y bajo que condiciones. En torno a esto no se debe perder de vista los cambios que este programa llegase a tener en lo que se quiere y lo que se espera de él. Siempre esperando un progreso para con la sociedad.

CAPITULO CUARTO: MARCO DE REFERENCIA:

4. ESTRUCTURA ACTUAL DEL PROGRAMA PERMANENTE DE EDUCACION VIAL EN EL DISTRITO FEDERAL.

Es en éste capitulo donde se especifica a cerca la estructura y funcionamiento del programa de Educación Vial en el Distrito Federal, así como la coordinación con cada dependencia.

En el actual desarrollo de este Programa de estos son principales protagonistas que intervienen directamente es su operación:

Coordinadores Delegacionales: Es la persona que funge en carácter de representación de la autoridad correspondiente por cada una de las 16 Delegaciones Políticas, por consiguiente son los que finalmente asisten a las tareas encomendadas.

Coordinadores por Parte de la Secretaría de Educación Pública: Son las persona que tienen representación por parte de ésta dependencia, y quienes finalmente asisten a todo tipo de reuniones de trabajo.

Supervisores de la Secretaría de Seguridad Pública: Es el personal que representa a esta dependencia, esto es que son policias de uniformados en color café pero que no portan armas, quienes a su vez supervisan a los instructores, para ello estan divididos en los siguientes niveles de preescolar, primaria y secundaria, pero en éste caso nos interesa el nivel primaria, pues bien, un solo elemento tiene que coordinar y supervisar su Direccion que le corresponde.

Promotores Voluntarios: Son padres de familia que portan uniforme en color amarillo con vivos en color naranja, mismos que participan en cada una de las escuelas. Y por consiguiente los principales actores de este programa.

Instructores de Educación Vial: Es personal de la Secretaría de Seguridad Pública, son policias uniformados en color café que no

portan arma, ya que estos ingresan a los planteles educativos a impartir los conocimientos de la educación vial y a capacitar a los promotores voluntarios, y que son coordinados por los Supervisores. Estos están distribuidos de acuerdo a las 5 Direcciones Generales de Educación Pública. Por consiguiente también se toma en cuenta lo conflictivo de la zona vial que presente cada Dirección. ver anexo 2 y 3.

Patrullas Escolares: Son alumnos de las escuelas primarias quienes participan de forma voluntaria para guiar a sus compañeros, en la entrada y salida de su centro escolar, así como, ordenar el comportamiento de sus mismos compañeros en el interior del plantel en la hora del recreo.

Maestro Asesor: Es un maestro designado por la dirección del propio plantel, para el cual se encargara de dar continuidad a lo previamente establecido por el instructor de Educación Vial, situación que no se lleva a cabo por lo general.

Policia Sectorial: Este personal es el que pertenece a la policía de los sectores delegacionales estos elementos uniformados en color azul por lo regular, ellos si portan armas por consiguiente no tienen permiso para ingresar a los planteles educativos. Por eso mismo son independiente al programa de educación vial. Pero que debieran prestar apoyo a los promotores en zonas de mayor tráfico vial, situación que en contadas ocasiones se susita, aun cuando se contempla su participación en el Manual de Procedimientos y Funciones del Programa Permanente de Educación Vial para la Participación de Promotores Voluntarios en el Distrito Federal, y que dependen también de la Secretaría de Seguridad Pública. Véase anexo 4

Para ello cabe señalar que se extrajeron las principales funciones del

Manual de Procedimientos y Funciones del Programa Permanente de Educación Vial para la Participación de Promotores Voluntarios en el Distrito Federal.

4.1 Coordinación de la Secretaría de Seguridad Pública.

La Secretaría de Seguridad Pública a través de la Dirección de Control de Tránsito, es quien tiene la responsabilidad del Programa permanente de Educación Vial, y como órgano rector de estas actividades; establece:

La Subdirección de Seguridad y Educación Vial para mayor coordinación con las instancias involucradas en este programa.

"Para 1994 da inicio la estructura del manual de procedimientos y funciones del Programa Permanente de Educación Vial, con la participación de los coordinadores delegacionales y de la Secretaría de Educación Pública en sus niveles de preescolar, primaria y secundaria".15

Así como, de los Supervisores de Educación Vial dependiente de la Secretaría de Seguridad Pública.

Teniendo como objetivo optimizar esfuerzos de cada una de las instancias enmarcando las funciones y obligaciones que deben realizar los coordinadores, supervisores, instructores y promotores voluntarios, en beneficio del mismo programa.

La Delegación Coyoacán es quien pugna por que se realice el presente Manual, en base a la continuidad y experiencia de esta coordinación. Misma que somete a consideración y aprobación de los demás participantes, y es en el mes de julio del mismo año cuando se ven los frutos

15 Manual de Procedimientos para la participación de Promotores Voluntarios de Educación Vial en el Distrito Federal, 1994
p. 5

de dicha propuesta, ya que, es en ese tiempo cuando entra en vigor el manual.

Aclarando de antemano que en la elaboración de dicho proyecto solamente participó las tres cuartas partes de los involucrados. Notándose asimismo, la poca información o mejor dicho la poca atención en el programa por parte de la Dirección de Control de Tránsito, esto en razón que por esos tiempos se tuvo una audiencia con el propio director, manifestando serias deficiencias en torno al plan del programa.

Supervisores de Seguridad y Educación Vial

La Secretaría de Seguridad Pública para realizar las actividades de Seguridad y Educación Vial requiere de personal calificado en la materia para organizar, supervisar y controlar las acciones pedagógicas así como las encomendadas por la institución. Por tal motivo designa los siguientes funciones:

- Los supervisores serán designados y/o ratificados por el Subdirector de Seguridad y Educación Vial.
- Realizarán actividades de: supervisión, coordinación y asesoramiento, además de evaluar al instructor de educación vial para que lleve a cabo de manera completa y adecuada el programa permanente de educación vial de la Secretaría de Seguridad Pública.
- El supervisor observará, apoyará y controlará para que los instructores estén en las escuelas asignadas, que sean puntuales y estén correctamente uniformados ante el personal docente y alumnado del plantel.
- Revisar periódicamente que el material didáctico sea apropiado, que este presentable y actualizado.
- Será el enlace inmediato entre el mando y los instructores para dar a conocer las disposiciones superiores.

- Fomentar la ética en el trabajo, así como, el espíritu del cuerpo y motivar al grupo a su cargo, para lograr un mejor rendimiento, disciplina y respeto.
- Llevar un expediente de cada instructor en que conste: permisos, felicitaciones, cambios, rechazos de escuelas, servicios, licencias, etc.
- Presentarse con el director de la escuela en la que fue asignado el instructor.
- Elaborar la fatiga semanal del instructor, en coordinación con el coordinador delegacional, así como estar pendiente para los diferentes eventos y actividades sobre educación vial.
- Coordinar las actividades en los centros pilotos de los comités de seguridad, patrullas escolares y escuadrones juveniles.
- Realizar visitas periódicas a las diferentes direcciones generales de la Secretaría de Educación Pública (preescolar, primaria y secundaria) con el fin de promover la educación vial.
- Mantener una constante comunicación con los coordinadores delegacionales para lograr el apoyo del material que utilizará los promotores voluntarios, patrullas, patrullas escolares y escuadrones juveniles (chalecos, silbatos, paletas de señalización, guantes, crendenciales, bandas, incentivos, etc.)
- Verificar que la entrega de equipos sea preferentemente durante la permanencia del instructor en la escuela.
- Coordinar los magnos eventos que cada año se realizan como son: la Semana Nacional de Educación Vial (Expo-vial), y la Semana del Día del Niño. Esto en coordinación con sus coordinadores tanto delegacional, como el de la Secretaría de Educación Pública.

- Coordinar la "Reunión Delegacional de Educación Vial" que le corresponda a su Delegación Política, misma que se celebra cada mes de acuerdo al orden alfabético.
- Reunirse diariamente con el subdirector de seguridad y el jefe de departamento de educación vial para recibir órdenes superiores.
- Acatar y respetar las disposiciones de sus superiores.

Instructores de Educación Vial

La institución seleccionará personal con grado escolar medio superior mínimo, al cual capacita por medio de la Subdirección de Seguridad y Educación Vial, como instructor de educación vial, con el fin de impartir esta materia en todos los sectores de la población y principalmente en los centros escolares cuyo objetivo es sensibilizarnos y abatir el índice de accidentes viales.

Sus funciones son:

- Presentarse el primer día debidamente uniformado, con el director del plantel asignado llevando hoja evaluativa, misma que será llenada al término de sus labores.
- Proteger a los escolares en la entrada y salida del plantel
- Programar conjuntamente con el director del plantel una reunión con los padres de familia para integrar el grupo de promotores voluntarios de educación vial mismos que serán capacitados por un instructor para dar protección vial a su escuela.
- Coordinarse con el maestro asesor de educación vial que designe el director del plantel y/o el Consejo Técnico para facilitar la comunicación con el personal docente, alumnado y padres de familia.
- Impartir pláticas de educación vial a todos los alumnos y grupo de promotores voluntarios del plantel.

- Informar al supervisor de las necesidades de material y equipo, para los promotores voluntarios, y a la vez el supervisor se pondrá en contacto con el coordinador delegacional correspondiente .
- Integrar la patrulla escolar de educación vial, con alumnos del plantel para coadyuvar a multiplicar entre ellos los propósitos específicos de la educación vial.
- Solicitar a los alumnos del plantel trabajos sobre el tema de educación vial para elaborar una muestra pedagógica el último día de labores en el plantel.
- Informar sobre la existencia de cruceos conflictivos o de alta peligrosidad, así como de problemas de pandillerismo y drogadicción.
- El instructor no tiene autorización de abandonar el plantel escolar antes de su horario establecido.
- Reunirse diariamente con su supervisor para firmar el rol de asistencia.
- Para ser instructor se requiere tener como mínimo de escolaridad nivel medio superior terminado.
- Dentro del desarrollo de sus funciones el instructor deberá observar las siguientes normas que establece la ética profesional y que son:
 - a) Una disciplina firme y razonada
 - b) Portar debidamente y limpio el uniforme sin mezclarlo con ropa de civil.
 - c) Saludar respetuosamente a sus superiores informando novedades en de caso de haberlas.
 - d) En caso de cometer alguna falta en el desempeño de sus labores se hará acreedor a un correctivo disciplinario por parte de sus superiores jerárquicos.

- e) Dirigirse a la ciudadanía o autoridades, lo hará utilizando un lenguaje adecuado, correcto y claro.
 - f) Al estar en una sala o aula esta obligado a guardar silencio, así como mostrar respeto en presencia de sus superiores.
 - g) Dar el ejemplo haciendo buen uso de los conceptos de educación vial así como las vías públicas.
 - h) Al desempeñar la labor educativa debe utilizar siempre la motivación, retroalimentación y la evaluación.
 - i) Manejar los niveles de lenguaje y de contenido según el interés, grado escolar y edad de los participantes.
 - j) Al desempeñar una labor o comisión deberá cuidar su puntualidad, presentación, evitar fumar y mascar chicle.
 - k) El principio de la disciplina es el deber de obediencia, todo elemento disciplinario debe tener presente que tan noble es mandar como obedecer y manda mejor quien sabe obedecer.
 - l) Sujetarse a la labor encomendada o comisionada, sin tomar atribuciones que no le corresponden.
 - m) Participar de forma abierta en su capacitación y actualización para un mejor desempeño profesional de sus labores.
 - n) Acatar las disposiciones de la superioridad.
- Cabe resaltar que estos dos últimos la función que realizan (supervisor e instructor) se contempla la mayor responsabilidad en la realidad, en tanto de no ser impulsarlos en todos los sentidos estos se ven envueltos en situaciones difíciles que merman de manera directa al programa.

4.2 Coordinadores de la Secretaría de Educación Pública

- Estos coordinadores serán designados y/o ratificados por las autoridades vigentes en los diferentes niveles educativos de la Secretaría

de Educación Pública (preescolar, primaria y secundaria).

- Los coordinadores de educación vial son factor determinante a el desarrollo integral de la educación vial, ya que deben de mantener una comunicación permanente con la Subdirección de Seguridad y Educación Vial.

- La atención a los centros escolares se realizará a través de una coordinación con el supervisor y el coordinador delegacional para una mejor comunicación entre el instructor y el director del plantel.

-Para los eventos promocionales de educación vial, como exposiciones, desfiles, actividades recreativas se realizan en coordinación con la Delegación y el supervisor correspondiente.

- En los magnos eventos como son la Semana Nacional de Educación Vial (expo-vial), y la Semana del día de los niños, son quienes gestionan ante sus autoridades correspondientes, para el permiso del alumnado que acudan a dichos eventos.

-Participar en la elaboración de la fatiga en conjunto con el coordinador delegacional y el supervisor.

Como ya lo señalamos anteriormente surge nuevamente el mismo problema de los cambios de personal, aunado a ello en los magnos eventos promocionales se presenta similar situación en la gestión ante las autoridades correspondientes, para el permiso del alumnado para que acudan a dicho eventos. Así como en la elaboración de las fatigas o programación de las escuelas que deberán recibir Educación Vial.

El Maestro Asesor

Este integrante proviene del plantel, en el cual ya se realizó el programa de educación vial, es decir que ya se observó el mecanismo que se desarrollo para la ejecución, y por lo tanto juega un papel de

suma importancia, puesto que es el continuador de las afirmaciones y actividades pedagógicas que los instructores de esta dependencia realizaron en ese plantel.

Sus funciones son:

- El nombramiento o ratificación es realizado por el consejo técnico escolar, por sugerencia de la circular que cada dirección de educación primaria envía a las escuelas, en ella marca las funciones a seguir, tales como: relación constante con las autoridades delegacionales, supervisores e instructores, relacionados con el programa, así como la coordinación con los maestros del mismo plantel, para la formación de promotores voluntarios y patrullas escolares.
- Coordinar con el supervisor e instructor las actividades a realizar
- Promover entre maestros del plantel la participación de todos los alumnos.
- Solicitar a la Delegación Política correspondiente, los apoyos necesarios para el desarrollo del propio programa.
- Motivar a los alumnos a participar en pláticas o comisiones
- Auxiliar al instructor a la elaboración del periódico mural o muestra pedagógica.
- Encauzar a la patrulla escolar a su asistencia del centro piloto
- Organizar una excursión anual a un centro turístico recreativo.
- Motivar a los promotores voluntarios al desempeño de sus actividades con reuniones periódicas para sensibilizarlos de su noble labor.
- Calendarizar a la patrulla escolar y promotores voluntarios a la organización de las guardias.

Asistencia a eventos, festivales relacionados con educación vial.

Con lo referente a esta coordinación en primera instancia es de destacar la problemática que resulta en cada cambio de Administración, por

el nuevo personal en gestión que afecta de manera directa al seguimiento del propio programa. Así como en situaciones de retraso en la elaboración de gestoría para la facilidad de autorización en la asistencia de los alumnos en eventos magnos.

Otra problemática mayor es la contemplada por el calendario escolar en vigor que no permite la constante salida de los niños, y por otra parte el que solo se beneficien los centros escolares más centricos.

4.3 Coordinación Delegacional sus funciones son:

- Los Coordinadores Delegacionales serán designados y/o ratificados por las autoridades vigentes de cada delegación Política.
- Estos coordinadores son factor determinante para el desarrollo integral de educación vial, mismos que deberán mantener una comunicación permanente con la Subdirección de Seguridad y Educación Vial.
- Realizar un análisis en conjunto entre el supervisor de la Subdirección de Seguridad y Educación Vial y el Coordinador de la Secretaría de Educación Pública para la atención de los centros escolares, en orden prioritario, ya sea por problemática vial o por el exceso de población escolar.
- Para la promoción y difusión se realizará bajo la colaboración conjunta de los coordinadores, supervisores y la Subdirección de Seguridad y Educación Vial.
- Asistir a reuniones previamente organizadas para intercambiar planes, proyectos y programas. A fin de lograr la superación de los objetivos de la Educación Vial.
- Mantener una comunicación directa y permanente con los supervisores, con el fin de mejorar el buen desarrollo y calidad del programa.

- En apoyo con los supervisores serán los responsables de llevar a cabo convocatorias, reuniones y juntas en la Delegación de su competencia.
- Los Coordinadores Delegacionales y de la Secretaría de Educación Pública serán responsables de gestionar ante sus autoridades, el otorgamiento de equipos, estímulos y reconocimiento a los colaboradores (promotores voluntarios, instructores de educación vial, patrullas escolares, etc.) según política de cada Delegación.
- Los Coordinadores Delegacionales y de Secretaría de Educación Pública serán los indicados en tramitar los apoyos necesarios para los eventos promocionales de educación vial, tales como exposiciones, desfiles, actividades recreativas, etc. en coordinación con el órgano rector.
- Los coordinadores pugnaron por tener y mantener un centro piloto de educación vial, con el propósito de difundir la educación vial en la demarcación de su competencia.

De inicio tenemos que en cada cambio de administración la mayoría de las ocasiones cambian al personal en función, por consiguiente en lugar de tener una continuidad en los programas sufren un grave retraso. Aunado a ello por ser un programa netamente social los costos presupuestales para las autoridades son muy elevados y poco redituables por consiguiente suele dejarse mejor al último o bien a un lado.

Otro de los problemas que se encuentran presentes es cuando se llevan a cabo eventos promocionales como exposiciones, desfiles, actividades recreativas, etc., que la Delegación brinda su apoyo, las Autoridades rectoras de este programa no realiza todas las gestiones necesarias para las facilidades en la asistencia de los involucrados en cada uno

de los actos de esta magnitud, mismos que ni ellos asisten. Y si bien retomamos, que éste tema no tiene la legitimidad necesaria pues peor para el Coordinador como para los participantes.

Promotores Voluntarios de Educación Vial.

Sus funciones son:

- Presentarse en el plantel 20 minutos antes del horario establecido en cada turno, tanto en la entrada como en la salida de los escolares.
- Deberá presentarse el promotor voluntario portando su equipo identificador.
- Proteger a los escolares en zonas de vialidad conflictiva y de alto riesgo.
- Pugnar por que los padres de familia no obstruyan la entrada y salida de los alumnos, así como también, que los conductores de vehículos no se estacionen en doble fila.
- Ser respetuosos de las señales de tránsito y ser multiplicadores del respeto a las mismas, con la finalidad de crear una nueva cultura ciudadana.
- Su estancia del promotor voluntaria en el programa será de un mínimo de un ciclo escolar.
- No deberá de platicar ni distraerse durante su servicio. Ya que esto le ocasionará problemas.
- Deberá existir un absoluto respeto entre los elementos del comité, para el buen cumplimiento de sus funciones, evitar rumores o críticas negativas.
- Queda prohibido hacer mal uso del equipo o bien documentos que lo acrediten como promotor, así como participar en eventos que no estén acordes al programa.

- No intervenir en los asuntos internos del plantel escolar en calidad de promotor, solo podran hacerlo como padre de familia.
- Se deberá trabajar en equipo disciplinandose entre ellos, para poder rolarse los lugares durante su labor.
- Al finalizar su servicio deberá quitarse el equipo identificador y firmar su asistencia en la libreta de control.
- Con la finalidad de apoyar el programa este deberá acudir al llamado del coordinador delegacional.

Apoyo de la Policia Sectorial

Su función es:

- El apoyo por parte de la policia sectorial es también un factor importante; Por qué sectorial? por que la policia esta dividida por sectores, y esto que en cada delegación cuenta con un minimo de dos sectores policiacos.

Ahora bien, ya que el promotor voluntario al estar prestando sus servicio, al paso de alguna patrulla ésta debe brindarle el apoyo total a éste personal en el momento en que algún conductor les este ocasionando problemas, es una motivación más ya que constará que su participación es públicamente reconocida e implícitamente conlleva a mayor respeto de la propia comunidad aledaña a la zona escolar donde colaboran.

Con la convicción que es la única fuente con la que se nutre la participación voluntaria y si ésta va acompañada, no solo de palabras de apoyo sino de hechos se logra la credibilidad y por ende una plena participación ciudadana.

Pero debido a que esta situación no se lleva a cabo en forma constante es obvio que al no tener o contar con los apoyos requeridos por los promotores voluntarios éstos poco tiempo permanecen en el programa.

Pués aunado a todo lo anterior el tiempo que permanece el instructor en cada centro escolar es insuficiente tanto para los alumnos como para los promotores voluntarios en la instrucción y capacitación.

"En lo individual, debemos prepararnos mejor adiestrarnos en asuntos de tránsito, estudiar el problema, adquirir la conciencia de que, de no hacerlo es posible que nos toque ser víctimas del mismo y pasemos a aumentar las cifras de las estadísticas de los accidentes de tránsito. En cuanto a la labor de equipo, todos debemos luchar por que se impartiera la educación vial en todas las escuelas, en los ciclos de primaria y secundaria.

Pero, sobre todo, en una sociedad organizada se debe de empezar con el esfuerzo personal, debemos tomar la decisión de prepararnos mejor, a través del estudio y de la investigación y convertirnos en ciudadanos ejemplares, respetuosos y preparados." 16

Si bien observamos, la educación vial de inicio se pedía que fuese impartida por la Secretaría de Educación Pública, en su nivel de primaria, de manera que para tener mejor conocimiento de la misma ésta debe ser implantada desde el jardín de niños. Ya que esta es la base de formación del individuo. En razón que en un futuro será un conductor conciente de la realidad. Que mejor impartida por personal con perfil pedagógico, mismos que poseen la vocación y experiencia para esta materia.

CONCLUSION

De lo expuesto en esta investigación concluimos lo siguiente:

- Se contrastó la hipótesis que se planteó de inicio, observándose que las tres áreas administrativas (Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Educación Pública y Delegaciones del Departamento del Distrito Federal), no están coordinadas para dar cumplimiento satisfactorio a lo que a educación vial se refiere en las escuelas primarias, asimismo es importante resaltar que durante el proceso histórico de la educación vial en los diferentes períodos analizados en esta investigación se ha podido comprobar que ha existido un mínimo interés por los gobernantes para darle una continuidad y solidez a las acciones de educación vial. Ya que a lo largo de nuestra historia la Educación Vial ha estado presente pero de manera rezagada en relación al propio desarrollo del país, y esto se puede constatar en relación a otras ciudades que ya presentan el mismo problema vial.
- La educación vial en el Distrito Federal ha tenido una evolución muy relevante en lo que corresponde a pronunciamientos via discursos políticos y que se quedan en buenas intenciones, no aterrizando así en unos programas integrales acordes a la realidad.
- Cabe señalar que en el propio marco conceptual las instituciones involucradas no se ponen de acuerdo para la propia definición, aún más para interactuar en acciones en materia. Ya que cada quien lo observa de acuerdo a su posición.
- En lo correspondiente al marco jurídico de la educación vial cabe destacar que a pesar de que las Leyes y Reglamentos, indican la obliga-

toriedad de la educación vial, como una instrucción para la preparación de los infantes; involucrando de manera directa a profesores, padres de familia y conductores, así como autoridades la cual no se lleva a cabo conforme a lo establecido.

Por lo anterior pareciera que solo se contempla de manera correctiva y justificada para con la sociedad, puesto que no se tiene el conocimiento necesario de este programa, por la nula difusión de este programa. Prueba de ello es el propio Reglamento de Tránsito en donde especifica claramente en sus primeros artículos los lineamientos que deben sujetarse los peatones y conductores de la vía pública.

- Es un hecho que las normas de conducta se deben aprender desde la niñez. Y al no contar en las escuelas con la enseñanza de educación vial, se tiene como resultado actitudes y conductas equivocadas y peligrosas por parte de la juventud, especialmente a niveles de primaria y secundaria, muchas veces ese comportamiento subsiste hasta la edad adulta.

- El resultado en el Distrito Federal es que un alto porcentaje de las muertes por accidentes de tránsito lamentablemente ocurren a niños y jóvenes. Por falta de una educación vial base, que nos permita crear conciencia de las situaciones reales de la propia sociedad.

- La estadística del servicio médico forense indica que los muertos por accidentes de tránsito, de menos de 14 años, forman aproximadamente el 15% en promedio de los últimos 5 años. Otro 20%, corresponde

al rango de los 15 a 19 años. La mayor parte de esas víctimas murieron atropelladas.

- Por lo anterior se debe de poner atención a esta situación que es el resultado, de la poca educación vial con la que contamos para con nuestros niños y jóvenes en la manera como deben hacer uso de la vía pública. Cruzan las calles en los lugares indebidos y muchas veces sin hacer caso de los semáforos; juegan en la vía pública; al salir de la escuela una gran proporción camina por la superficie de rodamiento, menospreciando y hasta desafiando a los conductores de vehículos. Así también es de manifestar un reconocimiento a los promotores voluntarios que participan de manera desinteresada en favor de la niñez.

- El problema de tránsito cada día se ve incrementado de forma paralela por la cuestión demográfica en la invasión de vehículos, así como del usuario llamémosle conductor, pasajero o peatón, en la vía pública. Por lo que se debe de prestar mayor interés en esta problemática, que de no poner la atención a este rubro pronto se presentará situaciones de grave peligro para con la sociedad y en consecuencia para el Gobierno.

- Dentro de las estadísticas de accidente de tránsito, el mayor porcentaje se atribuye a los peatones. Debido a la mayoría de las situaciones por indisciplina, asociada con los tiempos de retraso a su destino final, exponiéndose con ello la vida, lo que conlleva de manera directa a que los adultos que no poseen una educación vial influya por consiguiente en el niño.

- Con relación a los conductores estos prácticamente se quedan al margen del programa en tanto que es una minoría a la que de alguna manera se les da la capacitación en lo que a educación vial se refiere dando como resultado que presenten diversas situaciones de estado emocional, psicológico, embriaguez, así como de la propia reponsabilidad al inicio del manejo.

- En los países más desarrollados en lo que respecta a educación vial estos resaltan como uno de los mas importantes de la preparación del individuo, así como de su propia seguridad. Prueba de ello es que dentro de los planes y programas de estudio en sus niveles básicos de educación la contemplan como una materia más en su formación. Además, los adultos de esos países tienen acceso a códigos y manuales de manejo y de seguridad vial.

- Por lo anterior mi propuesta es que la educación vial sea incluida como materia de estudio dentro de los planes y programas que tiene implantados la Secretaría de Educación Pública. Puesto que cuenta con todos los recursos para llevarla a cabo, no solamente a nivel Distrito Federal sino con cobertura Nacional. O bién que sea una sola Dependencia la que se encargue de dicho programa oser con las características antes señaladas.

B I B L I O G R A F I A

1.- Avila Garibay, José.

Cartilla de Educación Vial

Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación. p. 65

2.- Avila Garibay, José.

Programas de Educación Vial.

Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación Séptima edición México. 1979. p. 65

3.- Baena, Guillermina y Montero, Sergio.

Tesis en 30 días. Lineamientos Prácticos y Científicos.

Editores Mexicanos Unidos Agosto, 1991 p.95

4.- Cal y Mayor, Rafael

Manual de Educación Vial y Seguridad

Ed. Diana México, 1973 p. 54

5.- Delgadillo Gutiérrez, L. Humberto.

Elementos de Derecho Administrativo.

Editorial Limusa, 1ª edición, México 1986, p. 204

6.- Delgadillo Maiz, Daniel.

Legislación de la Administración Pública Federal

Ediciones Delma S. A. de C. V. 8ª Edición

México, D. F. 1996 p. 573

7.- Documento Antecedentes de la Educación Vial.

Secretaría de Seguridad Pública, p. 75

8.- Secretaría de Gobernación, Diario Oficial de la Federación.

Publicado el 26 de julio, México, D. F. 1994. Decreto de los Estados Unidos Mexicanos.

9.- Ezequiel Ander, Egg.

Técnicas de Investigación Social.

Ed. Humanitas México, 1990 p. 499

10.- Escuela de la Policía Federal de Caminos

Temas Bibliográficos de Educación Vial

Ed. Mimioografiadas SCT México, D.F. 1977. p. 190

11.- Keats, Daphne.

La Entrevista Perfecta

México Pax México. 1988 p. 120

12.- Larroyo. Francisco.

Diccionario Porrúa de Pedagogía y Ciencias de la Educación

Ed. Porrúa, México. 1982. p. 715

13.- Secretaría General de Protección y Vialidad

Manual de Procedimientos y Funciones de Programa Permanentes de Educación Vial para la Participación de Promotores Voluntarios en el Distrito Federal

México, D.F. 1994 p. 87

14.- Bringas de la Vega, Salvador.

Nuevo Reglamento de Tránsito en el D.F.

Publicado en el Diario Oficial No. 48 del 28 de octubre de 1943

Ediciones San Cristóbal, San Lorenzo Tetlixnac, Coacalco, Edo.

de México 10. de julio de 1975. p. 40

15.- Nuevo Reglamento de Tránsito, México, D.F.

6 de julio de 1976, Editado por Cometro. p. 36

16.- Reglamento de Tránsito Federal y Reglamento de Transporte Urbano de Carga para el D.F.

Ed. Pac, S.A de C.V. México, D.F. p. 60

17.- Nuevo Reglamento de Tránsito del D.F.

Cámara Nacional del Comercio de la Ciudad de México

México, D.F. 1995 Publicado en el Diario Oficial de la Federación

el 9 de agosto de 1989. Edición Especial p. 188

18.- Rodríguez Lozano, Rubén.

Educación Vial, Tránsito y Transporte

Ed. Rutas de México, D.F. 1957 p. 145

19.- Sánchez Cerezo, Sergio.

Diccionario de las Ciencias de la Educación

Ed. Santillana, Madrid. 1983 p. 710

20.- Selltiz Claire, Et. Al.

Método de la Investioación en las Relaciones Sociales

Madrid Rialp p. 450

21.- Serafiin, Ma. Teresa.

Cómo Redactar un Tema

Ed. Paidos España, 1995 p. 256

22.- Tamayo y Tamayo, Mario.

El Proceso de la Investioación en las Ciencias Sociales

Ed. Limusa México, D.F. 1995 p. 231

23.- Tena Zuck, Antonio y Rivas Torres, Rodolfo.

Mánuar de Investioación Documental. Elaboración de Tesina.

Ed. UIA Y P.V. México, 1995 p. 130

24.- UNAM, Programa Universitario Justo Sierra, El Desarrollo Urbano

México 1984. 1a edición p. 250

25.- Van Conpenhudt, Quivy.

Manual de Investioación en las Ciencias Sociales

Ed. Limusa México, 1992 p. 269

PONENCIAS

La Educación Vial en la Ciudad de México

Motivación Cómo obtener permiso para manejar siendo menor de edad

XVIII Congreso Internacional de Autoescuela

Las Vegas, Nevada USA, 1980

Departamento del Distrito Federal

Dirección General de Policía y Tránsito

Educación Vial

La Educación Vial en la Ciudad de México

Sus logros, sus esperanzas

XIX Congreso Internacional de Autoescuelas

Lisboa, Portugal, 1982

ANEXOS: Incluimos 6 apartados:

1. Oficio girado por la Dirección de Control de Tránsito, para la Instalación de la Oficina de Educación Vial en cada Delegación Política.
2. Estructura Funcional de Educación Vial de la Secretaría de Educación Pública.
3. Plan Laboral de la Secretaría de Educación Pública a través de sus cinco Direcciones Generales de Educación Primaria en el Distrito Federal.
4. Organograma de la Subdirección de Seguridad y Educación Vial dependiente de la Dirección de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Pública.
5. Estadística de los planteles educativos de las dieciseis Delegaciones Políticas del Distrito Federal.
6. Glosario de Principales Términos de Educación Vial.

En este contenido de la Tesis como vinculo de los cuales nos auxiliaran para sustentar más nuestro objeto de estudio de ésta investigación.

A N E X O 1

Oficio girado por la Dirección de Control de Tránsito para la instalación de la Oficina de Educación Vial en cada Delegación Políticas.



DEPARTAMENTO
DEL
DISTRITO FEDERAL

DEPENDENCIA	COORDINACION GENERAL
	DE PROTECCION Y VIALIDAD
	DIREC. DE CONTROL DE TRANSITO
SECCION	SRIA PARTICULAR
MESA	TRAMITE
NUMERO DE OFICIO	062/84
EXPEDIENTE	

ASUNTO. Nos brinde su generosa y entusiasta ayuda para que se instale una Oficina de Educación Vial en esa Delegación.

México, D.F., a 11 de enero de 1984.

C. LIC.
MARIA ANGELICA LUNA PARRA.
DELEGADA DEL DEPARTAMENTO DEL
DISTRITO FEDERAL EN ALVARO OBREGON.
C i u d a d.

Distinguida Delegada y apreciable amiga:

A fin de incrementar la Educación Vial, preferentemente en el Sector Escolar, en el Distrito Federal, me es grato hacer de su conocimiento que, el C. Gral. de Div. D.E.M. RAMÓN MOTA SANCHEZ, Coordinador General de Protección y Vialidad, ha dispuesto, se establezcan Oficinas de Educación Vial, en cada una de las Delegaciones, incluyendo el "PROGRAMA PARA LA JUVENTUD", dedicado a jóvenes automovilistas, comprendidos entre los 16 a 18 años de edad, quienes recibirán además de Educación Vial, Reglamento de Tránsito, elementos básicos de Mecánica Automotriz y Manejo.

Tomando en consideración que esa importante Delegación, que tan acertadamente usted conduce, siempre ha visto con simpatía nuestros Programas Educativos, tenemos la seguridad de que nos brindará su generosa y entusiasta ayuda, para que a la brevedad posible, se instale la Oficina de Educación Vial en Alvaro Obregón. Hemos designado al C. Oficial RUBEN GONZALEZ RABAGO, para que se ponga en contacto con la persona que tenga usted a bien designar a fin de coordinar esta Cruzada Cívica, en beneficio no sólo del Sector Escolar, sino del público en general.

####

DEPENDENCIA	<u>COORDINACION GENERAL</u>
	<u>DE PROTECCION Y VIALIDAD</u>
	<u>DIREC. DE CONTROL DE TRANSITO</u>
SECCION	<u>SRIA. PARTICULAR</u>
MESA	<u>TRAMITE</u>
NUMERO DE OFICIO	<u>062/84</u>
EXPEDIENTE	_____



DEPARTAMENTO
DEL
DISTRITO FEDERAL

ASUNTO. -Hoja No. DOS /

Hago propicia la ocasión para expresarle mis cordiales saludos y mis mejores deseos con motivo del año 84, que se inicia.

ATENTAMENTE
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.
EL DIRECTOR DE CONTROL DE TRANSITO

LIC. LAURO JASSO GUITRON

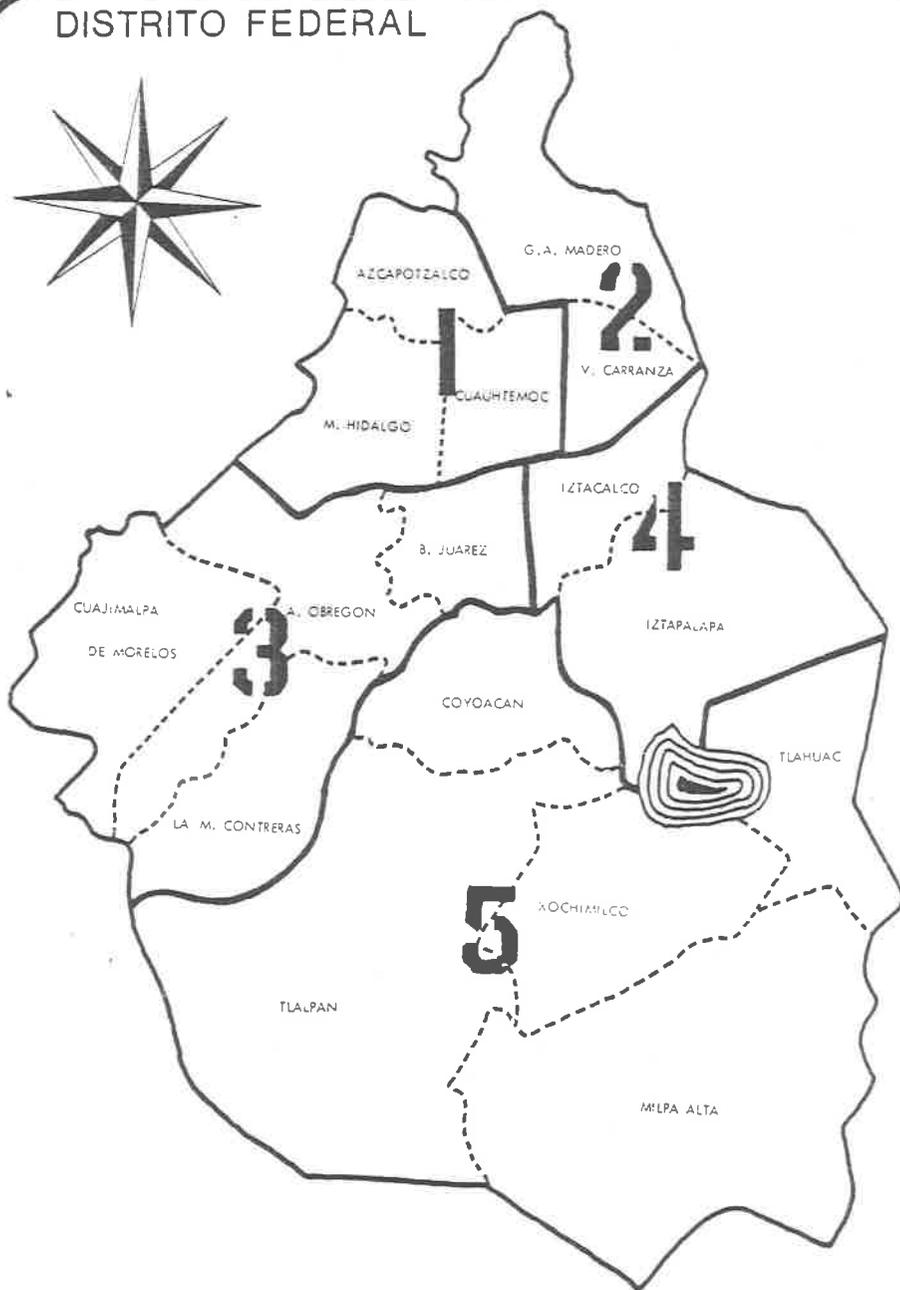
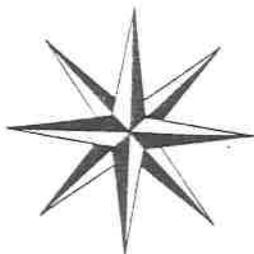
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'LAURO JASSO GUITRON', written over the typed name.

Al contestar este oficio, anexar los datos solicitados en el cuadro del anexo posterior.

A N E X O 2

Estructura Funcional de Educación Vial de la Secretaría de Educación Pública.

DISTRITO FEDERAL



A N E X O 3

Plan Laboral de la Secretaría de Educación Pública a través de sus cinco Direcciones Generales de Educación Primaria en el Distrito Federal.

Plan Laboral de la Secretaria de Educación Pública a través de sus cinco Direcciones Generales de Educación Primaria en el Distrito Federal.

DIRECCION UNO

Delegación . Azcapotzalco
Cuahtémoc
Miguel Hidalgo

DIRECCION DOS

Delegación Gustavo A. Madero
Venustiano Carranza

DIRECCION TRES

Delegación Alvaro Obregón
Benito Juárez
Cuajimalpa
Magdalena Contreras

DIRECCION CUATRO

Delegación Iztapalapa
Iztacalco

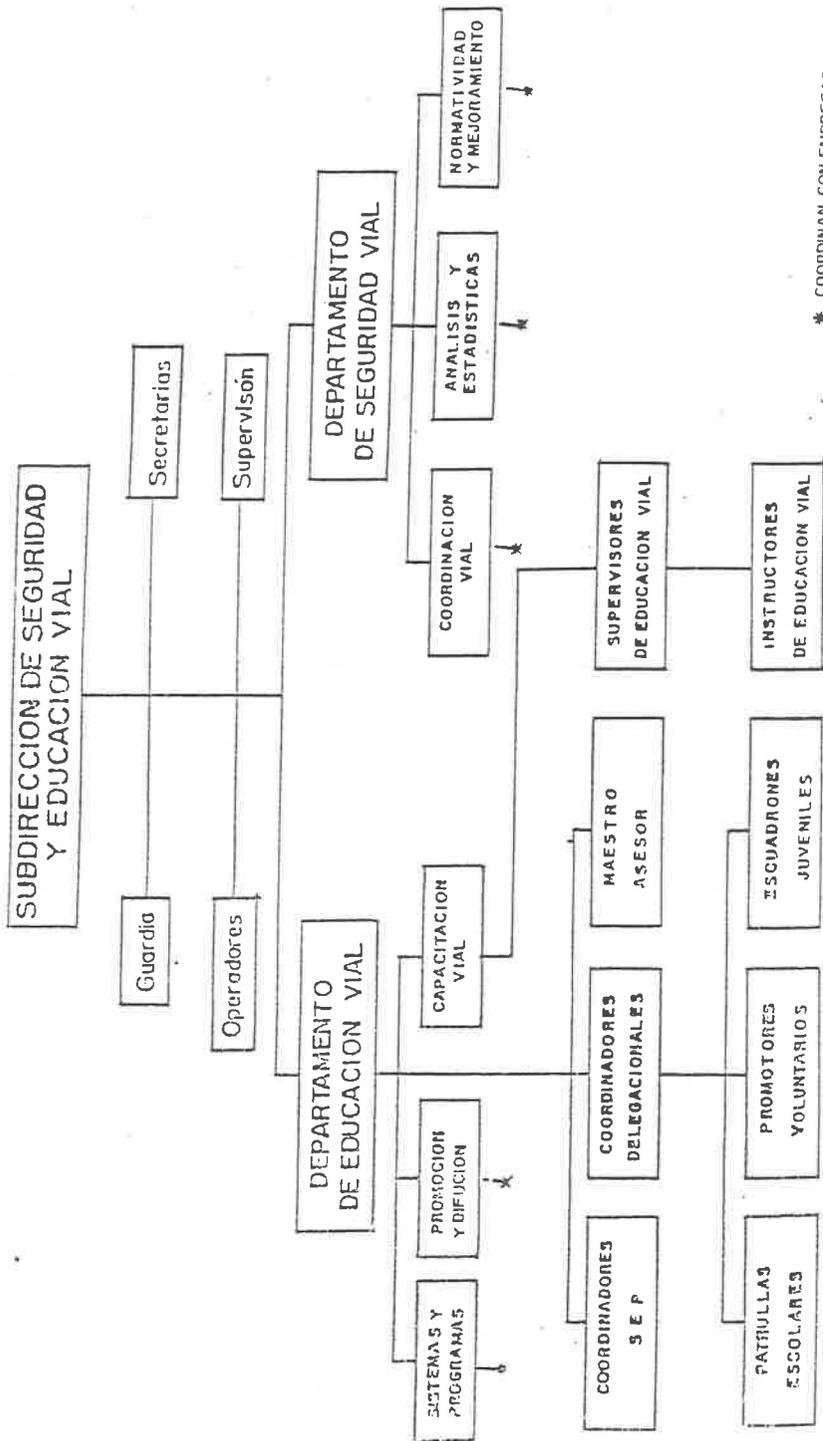
DIRECCION CINCO

Delegación Coyoacán
Milpa Alta
Tláhuac
Tlalpan
Xochimilco

Cabe señalar que las Delegaciones Políticas del Departamento del Distrito Federal, desarrollan éste programa dentro de la subdelegación de desarrollo social, a excepción de la Delegación Magdalena Contreras que lo realiza la subdelegación Jurídica y de Gobierno.

A N E X O 4

Organograma de la Subdirección de Seguridad y Educación Vial Dependiente de la Dirección de Control de Tránsito, Secretaría de Seguridad Pública.



* COORDINAN CON EMPRESAS, INSTITUCIONES OFICIALES Y PARTICULARES.

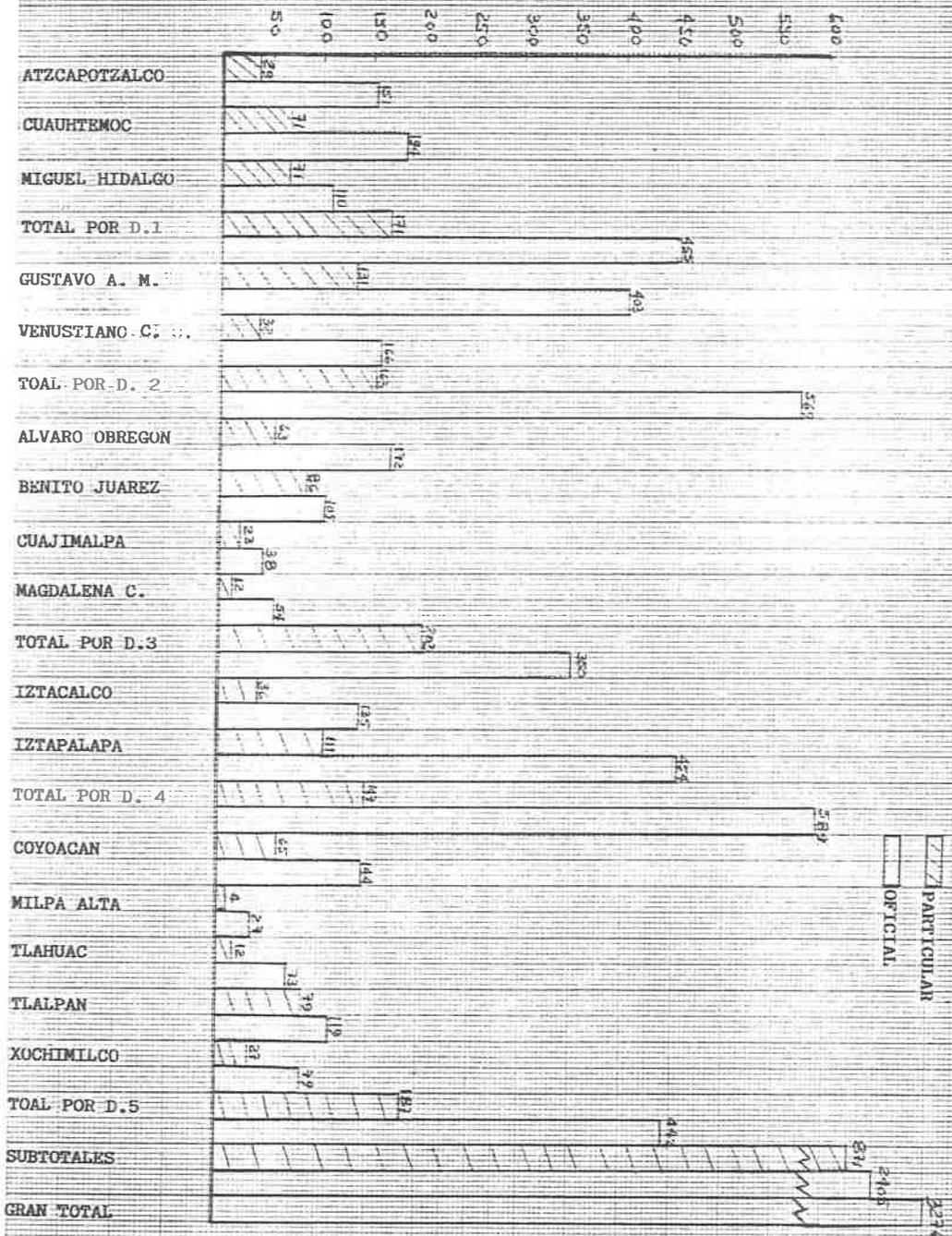
MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y FUNCIONES DEL PROGRAMA PERMANENTE DE EDUCACION VIAL PARA LA PARTICIPACION DE PROMOTORES VOLUNTARIOS EN EL DISTRITO FEDERAL

A N E X O 5

Estadística de los Planteles Educativos de las Dieciseis Delegaciones
Políticas del Distrito Federal.

ESCUELAS PRIMARIAS, OFICIALES Y PARTICULARES
 POR DELEGACIONES POLITICAS (D.D.F.) DIRECCIONES GENERALES (S.E.P.)

ESTADÍSTICAS DE LOS PLANTELES EDUCATIVOS DE LAS DIECISEIS DELEGACIONES POLITICAS DEL DISTRITO FEDERAL



A N E X O 6

Glosario de Principales Términos de Educación Vial.

GLOSARIO DE PRINCIPALES TERMINOS DE EDUCACION VIAL

ADEMAN.- Señal que realiza el policía para regular el tránsito de peatones y vehículos.

ACERA.- Lugar o espacio de uso común para el tránsito exclusivo de los peatones.

ACOTAMIENTO.- Faja situada a la orilla de la superficie de rodamiento, que sirve para dar seguridad y estacionamiento eventual de vehículos.

AGENTE.- Los elementos de la Secretaría de Seguridad Pública que realizan labores de vialidad.

ARTERIA.- Calle o tramo de la vía pública comprendida entre dos parámetros.

ARTERIA PRINCIPAL.- Vía primaria con intersecciones generalmente controladas por semáforos, que conectan a las diferentes zonas de la ciudad, de gran extensión y con volúmenes de tránsito considerables.

ARROYO.- Calle o vía Pública destinada al tránsito de vehículos semovientes.

AVENIDA.- Vía de doble circulación, con camellón al centro.

BALIZAMIENTO.- Conjunto de señales de tránsito para normar la circulación.

CALZADA.- Arteria principal que se transforma al salir del perímetro urbano en camino o carretera, que liga el centro urbano con la periferia.

CAMELLON.- Area central de una vía pública que separa corrientes de tránsito.

CARRIL.- Tramo ancho de superficie para circulación del vehículo.

CONDUCTOR.- Toda persona que maneja un vehículo.

CONTROL DE TRANSITO.- Es el traslado de vehiculos y peatones de un punto a otro con un margen de seguridad, orden, rapidez y silencio.

CRUCERO.- Dos calles secundarias.- Es una intersección donde se componen con dos calles, ambas con uno o doble sentido de circulación, este cruce será atendido por un solo policia el cual se colocará sobre la banqueta en un lugar más visible y en el vértice que une los dos flujos de circulación.

GUARNICION.- Franja que separa la acera de la superficie de rodamiento zona de seguridad.

INTERSECCION.- Lugar de cruce de dos o más vías públicas

ISLETA.- Estructura de cemento que sirve como zona de seguridad.

LUZ DE EMERGENCIA.- Son dispositivos colocados en el frente o parte posterior del vehículo y que emiten una luz de baja intensidad y que puede ser fija o intermitente.

LUZ DE FRENO.- Es aquella de color rojo que emite en la parte posterior del vehículo cuando se oprime el pedal de freno.

LUZ DE MARCHA ATRAS.- Esta es de color blanco colocada en la parte posterior del vehículo la cual señala movimiento hacia atrás del vehículo.

LUZ DIRECCIONAL.- La intermitente emitida simultáneamente por una lámpara delantera y otra trasera del mismo lado del vehículo, según el cambio de dirección que se valla a efectuar.

NORMA.- Regla de conducta que nos ordena a actuar en determinada forma.

PASAJERO.- Es toda persona que se desplace por la vía pública por medios motrices, o que se desplace en vehiculo automotor sin que el intervenga en el manejo del mismo, que pase o va de camino sin tener cargo en el vehículo.

PEATON.- Toda persona que transita a pie por la vía pública.

SEMAFORO.- Sistema electrónico, electromecánico y/o computarizado (aparato de señales) para los conductores de vehículos automotores y peatones, indicaciones de tránsito urbano para regular el tránsito.

SENALES INFORMATIVAS.- Estos dispositivos de seguridad que tienen por objeto servir de guía para localizar e identificar calles o carreteras así como nombres de poblaciones de lugares de interés y servicios existentes en un lugar.

SENALES PREVENTIVAS.- Son dispositivos de seguridad que tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un peligro o cambio de situación en la vía pública.

SENALES RESTRICTIVAS.- Son dispositivos de seguridad que tienen por objetivo indicar en algunos casos una limitación y otros una prohibición, es decir no sólo restringen sino también en su caso algunas prohíben.

SUPERFICIE DE RODAMIENTO.- Lugar o espacio destinado al tránsito exclusivo de vehículos.

TRANSITO.- Acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública.

VEHICULO.- Todo medio de motor o cualquier otra forma de propulsión en el cual se transportar personas o bienes.

VIALIDAD.- Sistema de vías primarias y secundarias que sirven para la movilidad en la ciudad.

VIAS PRIMARIAS.- Son las vías que están destinadas para los desplazamientos de gran longitud y volumen de tránsito de manera más libre y segura que sea posible, uniendo los distintos sectores de la ciudad.