



PERIODICO OFICIAL DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE MEXICO



# GACETA DEL GOBIERNO

CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE.—REGISTRO DGC—NUM. 001 1021 CARACTERÍSTICAS 113282801

Tomo CXLVI

Toluca de Lerdo, Méx., jueves 24 de noviembre de 1988

Número 100

## SECCION TERCERA

### PODER EJECUTIVO DEL ESTADO

**MINUTA** de la Primera Sesión Ordinaria de Trabajo del Consejo de Transporte del Area Metropolitana, celebrada en las oficinas de la Regencia del Departamento del Distrito Federal, a las 13:00 horas del día 31 de octubre de 1988.

Contando con la honrosa presencia del C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, C.P. Ramón Aguirre Velázquez y del C. Gobernador Constitucional del Estado de México, Lic. Mario Ramón Beteta, así como de los altos funcionarios de ambas entidades que se consignan en la lista de asistencia que se adjunta a esta Minuta, el CO-TAM celebra su Primera Reunión Ordinaria, donde se acordaron las primeras bases generales de lo que será el Programa de Operación de Transporte en el Area Metropolitana y se emite con algunos puntos de acuerdo a saber:

#### Bases Generales para la Operación del Transporte en la Zona Metropolitana

1.—Únicamente se autorizarán para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo, en esta zona, vehículos tipo: Autobús, Microbús o Combi, prefiriendo siempre en los otorgamientos de concesiones y permisos a los vehículos de mayor capacidad, quedando estrictamente prohibido para la prestación del servicio público aludido, los vehículos denominados: Sedán, Van, Vanet, Pick Up, Econoline, Panel y otros que

salgan de los tipos aprobados, además que deberán ser vehículos con 10 años como máximo de antigüedad en su modelo.

2.—Los concesionarios o permisionarios del Distrito Federal y del Estado de México que exploten el servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de autobuses o microbuses urbanos y suburbanos, así como el servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de microbuses y combis colectivos con itinerario fijo, deberán de disponer de autorización de penetración de la entidad a la que penetran, distinto a la de las placas que portan.

El resto de los servicios concesionados, esto es: automóviles de alquiler sin itinerario fijo (taxis), transporte de carga en general, servicios especializados de pasajeros y carga y servicios particulares como lo son: escolares, funerales, turismo, de personal o empleados y los de emergencia, no requerirán de autorización previa para efectuar dicho servicio y únicamente podrán penetrar a efecto de concluir el servicio contratado en la entidad de origen y con ningún motivo podrán iniciar el servicio público de transporte en la entidad a la que penetran; precisando que cuando por la naturaleza de la carga, se requiera recogerla en la entidad diferente a la de origen, el conductor deberá portar la orden que ampare el servicio y de ningún modo efectuar transporte local.

Tomo CXLVI. Toluca de Lerdo, Méx., jueves 24 de Nov. de 1988 | No. 100

## SUMARIO:

### SECCION TERCERA

#### PODER EJECUTIVO DEL ESTADO

**MINUTA de la Primera Sesión Ordinaria de Trabajo del Consejo de Transporte del Área Metropolitana, celebrada en las oficinas de la Regencia del Departamento del Distrito Federal, a las 13:00 horas del día 31 de octubre de 1988.**

**CONVENIO que norma y regula el Servicio Público de Transporte de Pasajeros y de Carga entre el Distrito Federal y el Estado de México.**

(Viene de la primera página)

3.—Las solicitudes de penetración que realicen las diversas empresas y organizaciones de transportistas sujetas a este requisito, deberán cumplir con lo siguiente:

A.—Acta constitutiva de la empresa u organización debidamente protocolizada ante notario público, así como la acreditación legal de la representación.

B.—Concesión o permiso vigente de la entidad de origen para la explotación del servicio público de transporte de pasajeros en la misma.

C.—Croquis del recorrido en el que se especifiquen las calles y avenidas por donde pretenden transitar, marcando kilometraje que incluya el tramo de la entidad de origen, horarios, frecuencias de paso y paradas que se pretendan.

D.—Propuesta específica de la ubicación de la base de ascenso y descenso de pasajeros o área para cierre de circuito o terminales.

E.—Padrón vehicular con el que se pretenda la prestación del servicio indicando: marca, modelo, tipo, capacidad de pasajeros, nombre y domicilio del propietario, así como el número de placas asignado.

En el caso de que una misma empresa u organización pretenda diferentes derroteros de penetración deberá especificar qué unidades operarán en cada uno de los recorridos.

La autorización aludida se otorgará a persona moral tratándose de empresa de autotransporte urbano y suburbano y de carácter personal e intransferible cuando sea tramitado por la organización a la que el permisionario esté adherido.

F.—Póliza de seguro por responsabilidad civil por accidentes de viajero.

G.—Indicación de los elementos de que dispone para la explotación del servicio y declaraciones de que garantiza el cumplimiento de las obligaciones inherentes.

4.—Los prestatarios regularizados por las autoridades respectivas, únicamente podrán operar el servicio público de pasajeros entre las entidades del presente convenio, en los recorridos señalados en su autorización, debiendo portar visiblemente distintivo que demuestre que están autorizados para tal servicio.

5.—Se establecerán de conformidad con las disposiciones de cada entidad el pago de derechos por la autorización de penetración el cual se aplicará por cada uno de los vehículos que se autoricen, así como su revalidación anual.

6.—No se podrá cancelar ninguna autorización de penetración sin que se haya recabado previamente la opinión del Consejo (COTAM) y sin que se hubiere instaurado el procedimiento previo de garantía de audiencia, otorgando 15 días a quien se pretenda cancelar para que exprese lo que a su derecho convenga.

7.—A los prestatarios que se autoricen, les serán aplicadas las disposiciones contenidas tanto en el convenio que hoy se firma así como en el acuerdo que hoy se celebra. De igual forma las disposiciones establecidas en las leyes y reglamentos de cada entidad.

8.—"EL DEPARTAMENTO" y "EL ESTADO" en el ámbito de su jurisdicción vigilarán que los vehículos que penetren a su territorio ostenten los colores oficiales, rótulos y copetes de conformidad a lo establecido por las normas de la entidad de origen y porten las calcomanías vigentes de revista, placa permanente y la verificación de control de contaminación; y que el servicio que realizan se preste en forma continua, condiciones óptimas de seguridad, comodidad e higiene, comprometiéndose asimismo, a notificarse mutuamente cualquier irregularidad en las condiciones físicas de los vehículos que penetren a ambos territorios; independientemente de aplicar las sanciones que correspondan a los prestatarios infractores, de los ordenamientos legales que regulan el tránsito y el transporte en ambas entidades.

9.—"EL DEPARTAMENTO" y "EL ESTADO" convienen en que en el "ámbito de su competencia, cada entidad por conducto de la unidad administrativa responsable en materia de transporte, realizará el análisis y los estudios técnicos correspondientes a efecto de presentarlos al Consejo (COTAM)".

#### Puntos Resolutivos de Acuerdo

1.—Con el propósito de conocer con exactitud la realidad que padece en cuanto al parque vehicular en operación en el Área Metropolitana, el Departamento del Distrito Federal y el Estado de México, a través de sus respectivas áreas administrativas, presentarán ante el COTAM los inventarios actualizados de las empresas y organizaciones con el número de vehículos autorizados y derroteros, cierres de circuito y bases terminales, en la reunión que para estos efectos se habrá de celebrar el próximo 24 de noviembre de 1988.

2.—En la misma sesión del COTAM a que se refiere el punto anterior habrá de aprobarse tanto el Reglamento interior del Consejo, así como las bases generales de operación del transporte de la Zona Metropolitana cuyos primeros lineamientos han quedado establecidos en esta Primera Sesión Ordinaria del COTAM.

3.—Se invite al representante legal de la Ruta "Miguel Alemán" de Transporte Colectivo en el Estado de México, así como a quien encabeza el grupo disidente de la misma ruta a dialogar y plantear sus problemas en el seno de COTAM, a efecto de que se llegue a un acuerdo que evite los trastornos viales y las molestias a la comunidad que últimamente se han ocasionado.

4.—"EL DEPARTAMENTO" y "EL ESTADO" a través del COTAM estarán pendientes de atender y resolver los problemas que en materia de transporte se vayan presentando en la zona metropolitana, a efecto de ir mejorando las condiciones del servicio al público usuario.

5.—Por ningún motivo se permitirá el bloqueo de vialidades en la zona metropolitana ni en ningún otro lado del territorio del Distrito Federal o del Estado de México, por lo que en el caso de presentarse estos ilícitos se actuará con toda firmeza, incluso con el uso de la fuerza pública si fuese necesario, aplicando a los responsables todo el rigor de la ley, a efecto de salvaguardar los derechos de la ciudadanía y mantener el estado de derecho que la sociedad y las leyes nos imponen.

Con lo anterior se dio por terminada esta Primera Reunión Ordinaria del COTAM para cuya constancia se levanta esta Minuta, firmando al calce los que en ella intervinieron.

POR EL DEPARTAMENTO DEL  
DISTRITO FEDERAL:  
**C.P. Ramón Aguirre Velázquez,**  
JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL  
DISTRITO FEDERAL.

(Rúbrica)

**Lic. Carlos Reta Martínez,**  
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO.

(Rúbrica)

**Lic. Enrique Jackson Ramírez,**  
SECRETARIO GENERAL DE PROTECCION  
Y VIALIDAD.

(Rúbrica)

**C.P. Isaac Osorio Corpi,**  
COORDINADOR GENERAL DEL TRANSPORTE,  
DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

(Rúbrica)

**C.P. Martín del Castillo Toledo,**  
DIRECTOR GENERAL DE  
AUTOTRANSPORTE URBANO.

(Rúbrica)

POR EL GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO:  
**Lic. Mario Ramón Beteta,**  
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL  
DEL ESTADO.

(Rúbrica)

**Lic. Emilio Chuayffet Chemor,**  
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO.

(Rúbrica)

**Lic. Donaciano Tamez Fuentes,**  
SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO  
Y OBRAS PUBLICAS

(Rúbrica)

**Concejal Héctor Hernández Tello,**  
DIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD  
PUBLICA Y TRANSITO.

(Rúbrica)

**Lic. Hugo A. Pérez Aguilar,**  
DIRECTOR GENERAL DE VIALIDAD Y  
VOCAL EJECUTIVO DE COTREM.

(Rúbrica)

**CONVENIO** que norma y regula el Servicio Público de Transporte de Pasajeros y de Carga entre el Distrito Federal y el Estado de México.

### CONVENIO

**CONVENIO QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL GOBIERNO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, REPRESENTADO POR SU TITULAR EL C.P. RAMON AGUIRRE VELAZQUEZ, EL C. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, LIC. CARLOS RETA MARTINEZ Y EL C. COORDINADOR GENERAL DEL TRANSPORTE, C.P. ISAAC OSORIO CORPI, QUE EN LO SUCESIVO SE LES DENOMINARA "EL DEPARTAMENTO" Y POR LA OTRA, "EL GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO" REPRESENTADO POR EL C. GOBERNADOR CONSTITUCIONAL, LIC. MARIO RAMON BETETA, EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, LIC. EMILIO CHUAYFFET CHEMOR Y EL C. SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y OBRAS PUBLICAS, LIC. DONACIANO TAMEZ FUENTES, QUE EN LO SUCESIVO SE LES DENOMINARA "EL ESTADO" AL TENOR DE LAS CONSIDERACIONES, DECLARACIONES Y CLAUSULAS SIGUIENTES:**

### CONSIDERACIONES

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México con 19 millones de habitantes diseminados en un área de 1,250 Km<sup>2</sup>, presenta un fenómeno de conurbación que se ha venido auto-estimulando al través del tiempo por el proceso de industrialización, las oportunidades de trabajo, el acceso a mejores posibilidades de educación y de esparcimiento y en general por muchos otros atractivos que ofrece la gran metrópoli. Estos factores han hecho que se mantenga un ritmo creciente de urbanización y un flujo migratorio constante de la provincia y del campo hacia el Valle de México.

Se ha formado así, una urbe que demanda servicios de muy diversa índole, difíciles de satisfacer debido a que el crecimiento demográfico desborda casi siempre a los recursos humanos y económicos disponibles.

Por otra parte, se debe reconocer que la calidad de la vida en la Zona Metropolitana depende, en buena medida de la eficiencia con que se realicen las diversas actividades dentro de la misma. En este sentido, juega un papel de primordial importancia la optimización de los tiempos empleados por los habitantes para desplazarse entre sus diversos quehaceres y destinos.

El transporte urbano y suburbanos es uno de los más grandes problemas que confronta la ciudad de México y su Área Metropolitana. El haber enfrentado dicha problemática en una urbe con las dimensiones y características de nuestra principal metrópoli, nos ha confirmado que no existe un solo medio que sea capaz por sí mismo, de resolverla. Por ello, es necesario aprovechar integral y complementariamente las ventajas que cada uno de ellos ofrece.

El transporte urbano y suburbano, funciona con una gran variedad de medios, con diversos grados de integración física y de organización, así como con vehículos heterogéneos, en algunos casos considerablemente deteriorados o bien no adecuados para el servicio colectivo.

Asimismo, la falta de financiamiento del transporte colectivo en general ha propiciado desórdenes en la oferta de los modos de transporte, lo cual aunado a los factores relativos a la insatisfacción de la demanda, ha propiciado el surgimiento de vehículos de baja inversión y alta recuperación.

En estas condiciones, el crecimiento en que se ha visto inmerso el transporte urbano y suburbano dentro del explosivo crecimiento de la zona metropolitana, ha resultado desordenado, costoso, inequitativo e insuficiente, debido entre otros múltiples factores, a la falta de continuidad en los programas de infraestructura y construcción vial, que han carecido de un patrón normativo y técnico que vincule el desarrollo urbano con las necesidades características del transporte entre e interurbano.

En síntesis podemos decir que son varios los factores que han contribuido a configurar el problema del transporte que existe en la zona metropolitana, sin embargo, podemos identificar como los más importantes: el crecimiento explosivo que ha experimentado la zona metropolitana en los últimos cincuenta años; el desarrollo urbano anárquico y desordenado; la insuficiencia de recursos económicos para satisfacer una demanda creciente del servicio; la existencia de distintas autoridades con responsabilidades semejantes y criterios muchas veces diferentes dentro de la ZMCM; la diversidad de leyes, decretos, reglamentos y disposiciones de carácter federal, estatal y municipal relacionados con el servicio; la falta de una planeación integral en la materia; la falta de una estructura tarifaria coherente y uniforme para la ZMCM; pero fundamentalmente a la compleja tarea de coordinación entre los diversos niveles de gobierno para el establecimiento de enfoques unitarios y coherentes en el área, ya que en el territorio que ocupa el área metropolitana, concurren diferentes jurisdicciones político/administrativas: La Federación; el Departamento del Distrito Federal con sus 16 Delegaciones Políticas y el Estado de México con 17 Municipios Metropolitanos.

No obstante que en los últimos años se han logrado avances significativos en la coordinación de esfuerzos y en la atención de los problemas del área metropolitana, su creciente complejidad y continuado crecimiento demandan seguir mejorando dicha coordinación.

Es por ello que se considera que la forma de optimizar la participación de los gobiernos en el área metropolitana del Distrito Federal y el Estado de México, es mediante la constitución de un Consejo que permita unificar políticas y criterios en materia de transporte para regular la prestación de los servicios eficazmente y sujetarlos a un régimen operativo, tarifario, legal y de coordinación general que optimice su funcionamiento.

## DECLARACIONES

### I.—"EL DEPARTAMENTO" declara:

- I.1 Que de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y primero de su Reglamento Interior, es una dependencia del Ejecutivo Federal, cuyo titular tiene a su cargo el Gobierno del Distrito Federal, atento a lo dispuesto en base 1a. de la fracción VI del artículo 73 Constitucional.
- I.2 Que su titular está facultado para la celebración de este convenio según se desprende de lo establecido en el artículo 5o. fracción XX del Reglamento Interior del Departamento.
- I.3 Que de conformidad con el artículo 2o., del Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal se integra como una de las unidades administrativas de "El Departamento", la Coordinación General de Transporte, la que tiene entre sus facultades las establecidas en el artículo 11o. fracciones I, VI, VII, IX, X y XI del Reglamento citado y que se resumen en lo siguiente:

Elaborar y mantener actualizado el programa integral del transporte y vialidad en el Distrito Federal; estudiar las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros; autorizar cambios de unidades y horarios de autobuses; determinar las rutas de penetración de vehículos de servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y toráneos; precisar las rutas de penetración o de paso, así como los itinerarios para los vehículos de carga, otorgando las autorizaciones correspondientes y representar al Jefe del Departamento ante las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasajeros y de carga.

- I.4 Que señala como domicilio:

El edificio de la Jefatura del Departamento del Distrito Federal.

### II.—"EL ESTADO" declara:

II.1 Que de conformidad con lo establecido en el artículo 4o. de la Constitución Política del Estado de México, 2, 5 y 6 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, es este libre, soberano e independiente en su régimen interior y el ejercicio del poder ejecutivo le corresponde al Gobernador del mismo quien tendrá las atribuciones y obligaciones que le confiere la Constitución.

II.2 Que su Titular está facultado para la celebración de este convenio, según se desprende de lo establecido en el artículo 5o. de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.

II.3 Que entre las unidades administrativas que integran el Poder Ejecutivo Estatal, se encuentra la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, la que tiene entre sus facultades planear y regular el desarrollo de las comunicaciones y transportes en el Estado; otorgar, revocar y modificar las concesiones y permisos necesarios para la explotación de vialidades de jurisdicción estatal, así como ejercer en su caso el derecho de reversión; coordinarse con las autoridades federales y municipales que correspondan en el desarrollo de programas de ampliación de las vialidades del Estado; para lo cual cuenta con la Dirección de Vialidad y Transporte, conforme lo disponen los artículos 3o., 32o., fracciones VII y IX de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, y 1o., 2o., fracción III y IIo. fracciones II, III y VI del Reglamento Interior de la propia Secretaría.

II.4 Que por una parte, con fecha 2 de febrero de 1982, se creó la Comisión del Transporte del Estado de México, mediante Ley publicada por Decreto No. 48 en la Gaceta Oficial del Gobierno del Estado, como órgano auxiliar de la Administración Pública Estatal, la cual por disposición del Ejecutivo del Estado se encuentra agrupada en el Sector que le corresponde coordinar la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas.

II.5 Que señala como domicilio:

El Palacio de Gobierno del Estado.  
Toluca, México.

III.— LAS PARTES declaran:

.. Que recientemente se firmó el acuerdo de coordinación para el área metropolitana del Distrito Federal y el Estado de México.

.. Que entre los objetivos que se señalaban en el referido acuerdo del "CAM" se encuentra el de establecer los mecanismos necesarios para programar y ejecutar en forma integrada y complementaria las acciones que requieran de atención conjunta, como lo son, sin duda, los aspectos relacionables con el transporte.

.. Que en este sentido se hace necesario regular en términos de reciprocidad y equidad, entre ambas entidades, una adecuada participación de los diversos modos de transporte que intervienen en esta zona conurbada, en un contexto de complementariedad y justa proporción.

.. Que por lo mismo se requiere dar congruencia y orden a las diversas modalidades que intervienen en este proceso como lo son: autobuses urbanos y suburbanos; servicios colectivos con itinerario fijo; automóviles de alquiler sin itinerario fijo; servicio público de transporte de carga en general; servicios especializados de pasajeros y de carga y servicios particulares.

.. Que con la celebración del presente convenio, cada una de ellas cumple con las funciones y fines que tiene encomendadas, por lo que han decidido obligarse al cumplimiento de las siguientes:

#### CLAUSULAS

PRIMERA.—EL "DEPARTAMENTO" y "EL ESTADO" a partir de los esfuerzos realizados en el "CAM" continúan en integrar un Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM) con el objeto de atender y resolver en forma conjunta el problema del transporte que se presenta en el área conurbada.

SEGUNDA.—EL "COTAM" tendrá por objeto realizar los estudios, evaluación y análisis necesario a efecto de opinar y sugerir sobre el establecimiento de mejores condiciones organizativas y operativas en materia de transporte en la zona metropolitana que permitan elevar las condiciones de vida de la población.

TERCERA.—El Consejo de Transporte del Área Metropolitana tendrá entre otras, las siguientes funciones:

1.—Desarrollar el Plan de Transporte en la zona metropolitana, que comprenda los aspectos: normativos, operativos, tarifarios y técnicos.

2.—Elaborar los programas y vigilar que se ejecuten las acciones que se deriven del Plan.

3.—Distribuir y asignar los trabajos resultantes a las comisiones o equipos que se integren, nombrando a un responsable en cada caso.

4.—Elaborar el Plan de Emergencia que permita afrontar situaciones extraordinarias que pongan en riesgo la operación normal del transporte en esa zona.

5. Revisar y en su caso opinar sobre el número y tipo de vehículos de transporte de pasajeros y de carga operando y por operar en la zona conurbada; recorridos, frecuencias, puntos para el ascenso y descenso de pasaje, cierres de circuito y bases terminales entre el Distrito Federal y el Estado de México y viceversa.

**CUARTA.** No se incrementarán las empresas, organizaciones, recorridos y las unidades de penetración hacia ambas entidades, salvo que así lo acuerde el COTAM.

Cuando el COTAM acuerde incrementos al parque vehicular que presta el servicio en la zona conurbada, considerará primero incrementar las unidades de aquella entidad que tenga menor parque vehicular de penetración a efecto de ir equilibrando éstas con respecto a las que actualmente ya prestan este servicio metropolitano, con base en el inventario autorizado que se intercambiarán para su conocimiento ambas entidades.

**QUINTA.** El COTAM procurará en todo momento establecer un adecuado balance entre los diversos modos del transporte de pasajeros y de carga que sirven a esta zona, para ir corrigiendo en el tiempo, la desproporción que pudiese existir entre el número de concesionarios y permisionarios del Distrito Federal que realizan el servicio hacia el Estado de México, con respecto a los concesionarios y permisionarios del Estado de México que lo hacen hacia el Distrito Federal.

**SEXTA.**—El Consejo se integrará de la siguiente manera:

Por el Departamento del Distrito Federal:

El Coordinador General del Transporte.

El Director General de Autotransporte Urbano.

El Director General de Operaciones de la Secretaría General de Protección y Vialidad.

Por el Estado de México:

El Director General de Vialidad y Transporte.

El Director General de Seguridad Pública y Tránsito.

El Vocal Ejecutivo de la Comisión del Transporte del Estado de México.

El Consejo COTAM podrá invitar a sus sesiones, cuando así lo considere conveniente a otros funcionarios, federales, estatales y municipales, organizaciones de vialistas, representantes de los diversos sectores de la población y a las diversas empresas u organizaciones de transportistas que participen en la prestación del servicio público concesionado de ambas entidades.

**SEPTIMA.**—El COTAM sesionará el primer y tercer lunes de cada mes alternadamente en las oficinas que designe el Departamento del Distrito Federal y el Estado de México respectivamente. Debiendo mantener sistemáticamente informado al CAM de los avances y acuerdos a los que hubiese llegado y con la periodicidad que este último determine.

**OCTAVA.**—“El Departamento” y “El Estado” convienen en que la vigencia del presente convenio será indefinida, debiéndose revisar anualmente tomando como base la fecha de su publicación, independientemente de que se pueda modificar o ajustar en virtud del acuerdo de las autoridades que en él intervienen.

**NOVENA.**—Ambas partes se comprometen a publicar en los órganos oficiales de información de cada entidad, el presente convenio, expresando que cualquier controversia que surja con motivo de la interpretación y conflicto del mismo, se resolverá de común acuerdo entre las partes.

**DECIMA.**—Las normas para el funcionamiento del COTAM quedarán establecidas en el Reglamento Interior que será emitido y sancionado en breve por el propio Consejo.

México, D.F., a 31 de octubre de 1988.

POR EL DEPARTAMENTO DEL  
DISTRITO FEDERAL:

**C.P. Ramón Aguirre Velázquez.**  
JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL  
DISTRITO FEDERAL.  
(Rúbrica)

**Lic. Carlos Reta Martínez.**  
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO DEL  
DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.  
(Rúbrica)

**C.P. Isaac Osorio Corpi.**  
COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTE.  
(Rúbrica)

POR EL GOBIERNO DEL ESTADO  
DE MEXICO:

**Lic. Mario Ramón Beteta.**  
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL  
ESTADO DE MEXICO.  
(Rúbrica)

**Lic. Emilio Chuyffet Chemor.**  
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO.  
(Rúbrica)

**Lic. Dionisiano Tamez Fuentes.**  
SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO  
Y OBRAS PUBLICAS.  
(Rúbrica)

“POCA IMPORTANCIA TIENE LO QUE PENSAMOS, LO QUE SABEMOS O LO QUE CREAMOS; LO UNICO IMPORTANTE ES LO QUE HACEMOS”. Ruskin.