



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

POLITICAS MUNICIPALES Y TRANSPORTE
URBANO EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN SOCIOLOGIA
P R E S E N T A :
IGNACIO ESPINOZA SANTIAGO

México, D. F.

1985



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E .

I.-	INTRODUCCION	II
I.-	TRANSPORTE URBANO Y SISTEMA CAPITALISTA	I
I.I.-	NECESIDAD Y CONSUMO COLECTIVO DEL TRANSPORTE URBANO CONTEMPORANEO.	12
2.-	EL PROCESO MIGRATORIO A LA CIUDAD DE MEXICO Y SUS REPERCUSIONES EN EL TRANSPORTE PUBLICO,EL CASO DE CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.	22
2.I.-	ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE URBANO EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.	42
2.2.-	NECESIDADES Y DEMANDAS COLECTIVAS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.	61
3.-	EL MONOPOLIO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL MUNICIPIO DE NEZAHUALCOYOTL.	80
4.-	LAS POLITICAS MUNICIPALES ANTE LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE.(1964-1984)	98
4.I.-	LAS POLITICAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL GOBIERNO ESTATAL EN EL MUNICIPIO DE NEZAHUALCOYOTL.	127
5.-	EL SISTEMA DE TRANSPORTE TRONCAL DE NEZAHUALCOYOTL-STT-NEZA.	153
	CONCLUSIONES.	168
	ANEXO.	181
	BIBLIOGRAFIA	191

INTRODUCCION.

Se puede decir que el problema del transporte público en el Area Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) se da cuando - el crecimiento de ésta, rebasa los límites políticos y administrativos del Distrito Federal y se desarrolla en algunos municipios del Estado de México, con un proceso de urbanización que no tiene comparación con ninguna otra entidad federativa del País.

Los acontecimientos históricos nos muestran que los problemas urbanos que existen actualmente en esos municipios conurbados del vecino Estado, tienen su explicación a nivel general en el modelo de desarrollo nacional y local y por la relación derivada de su localización geográfica con el D.F.

Así, el problema de este servicio público se genera cuando - la mancha urbana se incorpora en municipios como Ecatepec, Chimalhuacan, Naucalpan, Nezahualcóyotl, los Reyes ó Tlalnepantla. - Donde la creciente población de las clases populares se sobreconcentra espacialmente y son saturados la poca infraestructura urbana y los servicios de consumo colectivo, pues son incapaces para sostener esas densidades.

Sin embargo, esos cambios espaciales producidos con la expansión física son determinados por factores económicos, políticos y sociales que dadas las condiciones de su desarrollo, caracterizado por la desigualdad en la distribución de los beneficios de la urbanización, hace que sea cada vez mayor las demandas populares debido a la carencia de los servicios e infraestructura para la mayoría de los sectores menos favorecidos económica y socialmente que viven en el AMCM, como es el caso de entre mu

chos otros, del transporte público urbano en Ciudad Nezahualcóyotl.

Además las políticas de cada entidad (Estado de México-D.F.) resuelven sus necesidades viales y de transporte aisladamente, sin tomar en cuenta que el fenómeno de la conurbación exige -- conjugar esfuerzos y estrategias comunes y coordinadas.

Vemos pues que el transporte público de personas tiene un -- papel estratégico en el AMCM, en el aspecto económico cumple -- con la función de transportar a la fuerza de trabajo a las fábricas, al comercio, a los servicios, etc, y pone a los consumidores en el mercado, lo que permite el impulso de la actividad -- económica. En términos sociales y políticos, cuando por la insuficiencia y el mal servicio de los que manejan el transporte -- masivo, ocurren enfrentamientos violentos entre los usuarios y los transportistas, se da un desquiciamiento en el ámbito so-- cial como frecuentemente ha sucedido en algunos municipios del Estado de México, con la suspensión del servicio por parte de -- los concesionarios para de esta forma presionar a las autoridades y exigir aumentos en las tarifas.

Y cuando la situación conflictiva pone en peligro los intereses de los permisionarios, las empresas camioneras exigen al gobierno seguridad para sus unidades, como en el caso de Ciudad Nezahualcóyotl en donde los hechos han demostrado que el gremio camionero ha salido triunfante en la mayoría de esos conflictos, en perjuicio de los usuarios que pertenecen generalmente a la clase popular de bajos ingresos.

En sí, la importancia del transporte público urbano radica -- en su interrelación con el proceso de urbanización y porque -- además trasciende el nivel físico-espacial para ubicarse en el

plano social, económico y político.

En nuestra área de estudio son varios los problemas a los que los habitantes de las clases populares tienen que enfrentarse en su vida cotidiana para desplazarse a sus centros de trabajo y demás actividades, debido a la falta de un eficiente sistema de transporte público.

Dificultades que se expresan en la pérdida de varios minutos para abordar el autobús - pues los que pasan ya van repletos - el excesivo tiempo en el trayecto de Neza a la estación del Metro Zaragoza ó Pantitlán en el D.F. Hasta en los enfrentamientos violentos que se dan cuando ocurre la paralización de este servicio de consumo colectivo, con consecuencias psicológicas en los conductores y la población usuaria como el desgaste físico y emocional, neurosis, etc, y una situación de conflicto en el ámbito social.

Sin embargo, esos problemas que existen en el transporte público de pasajeros es resultado de las deficientes políticas urbanas del Estado Mexicano y consecuentemente del gobierno estatal para con sus municipios conurbados. Manifestándose en forma más aguda con las arbitrariedades de los prestadores de este servicio a los colonos del municipio.

Esa situación es aprovechada por algunas organizaciones populares y partidos políticos que influyen en la población descontenta, para agruparla bajo sus banderas e incitarla a que se revele contra los camioneros. Esto es más notable en los momentos políticos coyunturales estatales y municipales. Estos grupos encabezan las movilizaciones masivas que en la mayoría de los casos los colonos salen perdiendo, pues son reprimidos y sin que el problema en cuestión sea solucionado en forma satis

factoría para los sectores afectados. Así en particular:

Nuestro problema de investigación será analizar las políticas municipales que se han dado en torno al transporte público en el municipio de Nezahualcóyotl, en las cuales se han manifestado los agentes sociales involucrados en él como son; el gobierno, las organizaciones de colonos, los usuarios, los partidos políticos, los permisionarios y choferes del transporte del municipio.

El trabajo se desarrolló en dicha área perteneciente al Estado de México. Se encuentra conurbada con el Distrito Federal y se localiza en los siguientes puntos del AMCM: al Norte con Ecatepec; Estado de México, al Sur Delegación Iztapalapa; D.F., al Oriente con el Lago de Texcoco, Chimalhuacán y los Reyes; Estado de México, al Poniente con la zona federal del Aeropuerto 'Benito Juárez' y la Delegación Venustiano Carranza.

Sabemos que una de las consecuencias más inmediatas que se generan por la falta de un eficiente sistema de transporte colectivo en las concentraciones urbanas de los municipios conurbados del Estado de México, son los grandes conflictos que se desarrollan a nivel socioeconómico y político entre la población usuaria y los prestadores del servicio. Acentuándose más cuando el transporte público de pasajeros está manejado por empresas camioneras particulares como en nuestro caso de estudio.

Por un lado, la población usuaria de este servicio es la más afectada directamente cuando ocurren disturbios y protestas en contra del abuso y el mal funcionamiento que realizan los camioneros, pues los usuarios se quedan sin forma alguna de transportarse a sus labores cotidianas y esto repercute directamente en su economía ya que representa una merma en su ya baja sa

larlo. Además tienen que resignarse a pagar las altas tarifas que imponen los permisionarios, al ineficiente servicio, al maltrato de los conductores, a lo insalubre de las unidades, etc.,

Por otro lado, las líneas camioneras de Neza han acaparado - las concesiones y el servicio en el área, constituyéndose en un fuerte monopolio que tiene un significativo peso económico y político a nivel estatal y municipal. Una de las principales características de los camioneros es que sólo les interesa el -- factor económico que les brindan sus unidades al prestar el - servicio, pues trazan sus rutas en las vías y zonas más rentables sin prestar mayor atención a los beneficios sociales de - la colectividad.

Además esta problemática del transporte público trasciende los límites que delimitan nuestra área de estudio, ya que plantea nuevos y serios problemas al conglomerado social y urbano del AMCM pues repercuten en la calidad y cantidad de los servicios municipales, de consumo colectivo y en el nivel de vida de la población en general.

Sin embargo, toda esa situación en el transporte público de Nezahualcóyotl se da debido a que el Estado de México con ó -- sin políticas en materia de transporte urbano, permite y participa en ella ya sea para controlarla, regularla o modificarla - totalmente. Aunado a éso se dan las políticas municipales en - donde se manifiestan los diferentes agentes sociales mencionados anteriormente, todos ellos con distintos planteamientos para tratar de resolver el problema.

El objetivo general de la investigación será el análisis de la situación del transporte público a través de los acontecimientos históricos (1930) y conocer sus diversas manifestacio-

nes hasta la época actual(1984). Los objetivos específicos son:

1).- Identificar los factores que condicionan la problemática del transporte urbano en el municipio, a partir de las diferentes políticas que se han manifestado en su área.

2).- Conocer sistemáticamente los aspectos que toma el problema en el transcurso de los distintos períodos gubernamentales municipales, principalmente de 1963-1984 y sus políticas -- concretas para tratar de resolver la situación del transporte público.

3).- Destacar la importancia de esas políticas en el municipio y su impacto, repercusión y consecuencias traducidas en -- trastornos sociales, económicos y políticos que se deriven sobre la población usuaria del transporte colectivo.

De acuerdo a nuestros objetivos del estudio, se plantearon -- las siguientes hipótesis:

La general que en un principio guió nuestra investigación -- fué que; la deficiencia del transporte público en Ciudad Nezahualcóyotl es un fenómeno que tiene sus raíces desde la formación de las colonias suburbanas del ex-Vaso de Texcoco y como consecuencia del gran éxodo de población que no alcanzó un lugar en el D.F., debido a sus bajas condiciones económicas y además porque el gobierno estatal no condicionó este servicio para el consumo popular.

Las específicas son: a).- La inadecuada orientación y planificación en materia de transporte urbano por parte de las políticas municipales en el Estado de México, ha dado como consecuencia la creación de un monopolio en el transporte público -- de Nezahualcóyotl; hecho que fortalece al pequeño núcleo de individuos que económica y políticamente manejan el sistema de --

transporte en el municipio con una anarquía en el servicio para los usuarios.

b).- El problema del transporte urbano en Ciudad Nezahualcóyotl, es uno de los resultados de la inexistente coordinación, organización y planeación entre el gobierno del Estado de México y el del Distrito Federal. Situación que propicia el abuso y el ineficiente funcionamiento del transporte colectivo que es manejado por empresas particulares.

Para lograr los objetivos de la investigación, ésta se realizó en varias etapas que comprenden los siguientes pasos:

Primeramente se recorrió el municipio en las diferentes rutas y en distintos autobuses de las empresas de Neza, eso constituyó nuestra investigación directa, controlada y participante aunque es preciso mencionar que esta técnica se empleó a lo largo de todo el estudio, pues fué necesario integrarse en el área de trabajo y a las tareas cotidianas de la población que se relaciona con nuestro objeto de estudio; el sector del transporte. Con el fin de obtener mayor información y darle más coherencia a las explicaciones del problema.

En el aspecto histórico se apoyó la investigación con la recolección de datos primarios en los Archivos; Nacional, Estatal y Municipal. Esto nos permitió tener una idea más clara de la problemática al iniciarse el transporte en las colonias que ahora forman el municipio de Nezahualcóyotl. Aquí se puede ver la importancia que tuvieron las concesiones que se otorgaron a los primeros concesionados, para posteriormente presentar las diversas manifestaciones que se desarrollaron en las líneas de transporte público de esta área.

Se llevaron a cabo varios tipos de entrevistas; estructura-

das, abiertas, formales y confidenciales. La mayoría de ellas -- fueron confidenciales y no realizadas en fechas programadas, teniendo que ser algunas veces en forma casual. Y dado los intereses en juego de algunos de los informantes, no se permitió el uso de grabadora ó cédula de entrevista. Sin embargo, esa situación favoreció al enriquecimiento de la información, pues al no haber ningún tipo de presión o papel comprometedor, el entrevistado hablaba con más soltura al respecto. Así se realizaron - las siguientes entrevistas:

Estructuradas a informantes clave, como son los funcionarios gubernamentales que manejan directamente el transporte urbano del municipio. Esto nos dió pautas para ver de qué manera el - gobierno estatal y municipal afrontan al problema en cuestión, asimismo nos dió elementos para un análisis detallado de las - políticas adoptadas en los diferentes períodos gubernamentales y sus principales características.

Entrevistas estructuradas con representantes de las líneas del transporte de Neza. En esta etapa es importante hacer énfasis en lo problemático para hablar con estas personas ya que - se niegan a conceder entrevistas a desconocidos y no proporcionan información relacionada con la línea a la que representan, ésto por temor a que se descubran varias anomalías en el - manejo de cada empresa.

Entrevistas abiertas e informales con choferes de los autobuses del municipio, para observar y conocer las distintas actitudes que ellos como trabajadores tienen respecto de los permisionarios, autoridades, usuarios y la forma en que conciben el - problema en Ciudad Nezahualcóyotl. De esta manera se conocieron otros aspectos que ni los permisionarios ni las autorida-

des pudieron ó quisieron informar. Dicha información proporcionó más coherencia a las interrogantes del trabajo.

Entrevistas estructuradas a representantes de algunas organizaciones populares de Neza, para conocer los planteamientos - que ellos particularmente han aportado en los movimientos de - inconformidad y protesta popular con el problema de estudio. Esto nos confirmó- en algunos casos -que ciertas organizacio-- nes tienen su razón de existencia para otros fines políticamente más concretos.

La investigación se apoyó en el método histórico/dialéctico pues los datos e información del problema, deben ser explicados desde los inicios de la introducción de este servicio colectivo en Nezahualcóyotl; ver como las condiciones históricas marcaron sus características particulares y su desarrollo en el - área de estudio. De esta forma los resultados adquieren mayor concordancia y claridad. Sin embargo, ninguno de los métodos y técnicas empleados en forma aislada fueron suficientes; se requirió de la combinación de ellos para obtener los resultados deseados del presente trabajo.

Las técnicas empleadas en las diferentes etapas del estudio son: la observación controlada y participante en la mayoría de los casos, la cédula de entrevista y el cuestionario. Y aunque estos últimos no se aplicaron en la forma usual, nos fueron de gran utilidad.

Con base en los propósitos antes mencionados, el trabajo se estructuró básicamente en cinco apartados:

En el primer capítulo se manejan algunos aspectos teóricos del transporte urbano dentro del sistema capitalista, para obtener elementos con los cuales podamos llegar a una comprensión más detallada de los aspectos que toma el problema en el sistema. Dar ciertas explicaciones y enfoques que nos servirán para analizar el fenómeno en nuestra área de estudio.

En el segundo capítulo, se hace un análisis sobre el proceso migratorio a la Ciudad de México y sus repercusiones en el -- transporte público; el caso específico del municipio de Nezahualcóyotl, con el propósito de ubicar al problema dentro de un contexto geográfico regional. Y aunque el estudio únicamente -- se refiere a Nezahualcóyotl, éste no puede verse en forma aislada ya que está inmerso dentro de lo que se ha denominado: Área Metropolitana de la Ciudad de México. En este sentido se pone de manifiesto las causas y efectos que generan esos excedentes de población en el problema de estudio.

Después se hace un análisis de los antecedentes históricos -- del transporte público de autobuses en los inicios de las colonias del ex-Vaso de Texcoco; ahora Ciudad Nezahualcóyotl, que -- comprende los finales de la década de 1930 hasta 1984. Ahí se infiere un balance socioeconómico de la población que debido a sus actitudes y a sus diferentes manifestaciones contribuyen -- tal vez sin saberlo -- a la conformación del problema del transporte. Luego pasamos al estudio de las necesidades y demandas -- populares que se desarrollan a través de este servicio de consumo colectivo y sus principales manifestaciones.

En el tercer capítulo, se estudia a las empresas particula-- res de autobuses que controlan el servicio de transporte en el municipio, su lógica de funcionamiento y los principales proble

mas que se desarrollan entre los mismos agentes de ese gremio. Situación que es transferida al servicio en perjuicio de los usuarios, pues repercute en la calidad y eficiencia de éste. Se puntualiza en la estructura de las rutas de cada empresa, es decir en el servicio que sale de Neza al D.F. llamado foráneo y el servicio local que prestan en el municipio.

En el cuarto capítulo, se pone de manifiesto las diferentes políticas estatales y municipales que se han realizado en materia de vialidad y transporte público en el municipio. Específicamente en los años setentas, ya que es en esta década donde se le comienza a dar cierta importancia a este problema. Y conjuntamente con las expresiones políticas de las organizaciones de colonos, partidos políticos, usuarios y permisionarios del transporte, que de una u otra forma contribuyen o participan en el fenómeno para tratar de resolverlo, pues éste se agudiza con graves consecuencias sociales.

Finalmente, en el último capítulo se analiza la importante estrategia que tiene la creación del Sistema de Transporte Troncal (STT) del Estado de México y la integración de éste al servicio colectivo existente en Ciudad Nezahualcóyotl. El notable impacto que ejerció en las luchas reivindicativas de los usuarios, las organizaciones de colonos y partidos políticos de oposición por el transporte.

I.- TRANSPORTE URBANO Y SISTEMA CAPITALISTA.

A cualquier nivel que se analice al transporte urbano de las -- ciudades, éste constituye un elemento de la estructura urbana, necesario en la actividad económica de los países.

Donde el transporte es mínimo o no existe, la economía se reduce a dos niveles básicamente: de autoconsumo y de subsistencia. Se -- crea en esos lugares una serie de problemas que van desde; las luchas reivindicativas urbanas hasta el no aprovechamiento que ofrecen las ventajas de la división del trabajo y la especialización -- de las diferentes actividades. Y se da como consecuencia que sus -- estructuras y relaciones sociales permanezcan estáticas, en lo que se refiere al avance de tecnologías, educación, políticas, etc.,.

Por otro lado, en el sistema capitalista se afirma que el desa-- rrollo de los transportes tanto de pasajeros como de productos, - "permite valorizar los recursos naturales distantes...y establece -- una constante intercomunicación entre los diferentes grupos y sectores sociales".¹ Pero esto con gran ventaja para el mercado capi-- talista, pues dicha comunicación estará dada en función de una de-- terminada ideología, que analizaremos más adelante.

Ahora bien, al hablar de la ciudad como un lugar espacial en don -- de se desarrollan todo tipo de actividades económicas, políticas, in -- dustriales, de servicios y sociales; tenemos que referirnos a su -- conformación política y social para poder comprender las interrela -- ciones que de ella se derivan. Así se puede decir que la ciudad es una consecuencia de una determinada estructura político-administra

tiva, y como dice Weber... "es la autosuficiencia político-administrativa lo que define la ciudad, una vez conseguidas la aglomeración espacial y la base económica... el sistema político-administrativo es la expresión institucionalizada de un sistema de acción".² En este caso, del sistema capitalista.

Lo que constituye a la ciudad, son sus elementos y su estructura como una forma social dada. Esos elementos son: el proceso de producción, de consumo e intercambio y las relaciones socioespaciales entre estos procesos, originan un cuarto proceso que es el de gestión ó proceso político y a la vez éste interviene sobre los otros. Puese puede variar o cambiar de una forma u otra a cualquiera de los anteriores.³

FUNCIONES DEL TRANSPORTE URBANO EN EL SISTEMA CAPITALISTA.

Se puede decir que el objetivo fundamental de los transportes, tanto de personas como de bienes dentro del marco capitalista es; el de integrar a todos los elementos a la sociedad. Y dentro de otros tantos factores que intervienen como el político y el social el económico es el que ocupa un lugar preponderante dentro del sistema, ya que es una actividad productiva en cuanto que es un servicio de consumo directo por los individuos que se desplazan de un lugar a otro con diferentes fines y modos.

Así, el transporte urbano en el sistema capitalista cumple generalmente con las siguientes funciones:

- 2.- Max Weber, Economía y Sociedad. Fondo de Cultura Económica, México 1964, Tomo II, p. 949
- 3.- Manuel Castells, Problemas de Investigación en Sociología Urbana. Ed. Siglo XXI, México, 1976 6a. ed. p. 132

a).- Realiza la transportación masiva, en lo que se refiere a la necesidad de movilidad y desplazamientos de los centros de vivienda a los lugares de trabajo y viceversa. En este aspecto, las economías populares son las que dependen más directamente de este consumo.

b).- Satisface las necesidades del capital en los sectores productivos, en cuanto que le proporciona y le suministra el acarreo de su fuerza de trabajo, sin costo alguno. Para reunirlos en los lugares en donde se lleva a efecto los procesos de transformación de los productos que se consumirán en el mercado.

c).- Contribuye a lo que el sistema llama 'integración de los diferentes grupos sociales y difusión de la cultura'. En este aspecto conviene recordar que si bien es cierto el transporte como otros medios de comunicación, tiene sus aspectos negativos y es preciso mencionar que esas formas negativas no son inherentes a dichos servicios; sino que residen esencialmente en los propósitos que persiguen quienes tienen en sus manos dichos medios de comunicación masiva.

d).- El transporte tiene un papel importante en la renta urbana -- del suelo en la ciudad, pues mediante él se especula grandemente en su precio y de acuerdo a la accesibilidad diferencial de los espacios, se constituirán también en polos de atracción establecimiento y difusión de los poderes económicos, políticos, sociales, culturales, etc, .

Así, al decir que contribuye a la integración de los grupos sociales y al "facilitar el desplazamiento de personas y bienes, los transportes han introducido, desde siempre, un factor de importancia capital en la localización de las actividades humanas y por tanto,

en la evolución del espacio de los grupos sociales."⁴ Si analizamos lo anterior, vemos que lo que realmente se hace es justificar los 'buenos deseos' del sistema capitalista y ocultar los verdaderos objetivos de la integración de los individuos a la sociedad. Y su principal móvil que es el factor económico y a veces político. Si vemos al transporte desde ese punto de vista, nos damos cuenta de que tal 'integración y difusión de la cultura' no sucede como tal, sino al contrario; en muchos casos se da una desintegración en el sentido de las relaciones sociales y culturales ya sea en el medio urbano ó rural.

El transporte contribuye en cierta medida a la disgregación cultural, regional y de población pues son pocos los poblados que no sufren un total despoblamiento, debido a su ubicación dentro de lo que son las vías de comunicación ya que tienen una alternativa de convertirse en lugares de precarios servicios para los viajeros. Y algunos centros de población se formarán en los cruces de algunas carreteras, pero estarán siempre subordinados funcional y estructuralmente; al transporte. Y su dinámica y desarrollo dependerán de la poca ó mucha importancia que le den las redes comerciales, regionales y nacionales así como las políticas del Estado, en cuanto a la dotación de los servicios de consumo colectivos.⁵

Sin embargo, una de las cuestiones que constantemente se nos da a entender por los diferentes medios oficiales de comunicación es que; el transporte es un medio por el cual se logra la integración y difusión de la cultura, de crear nuevas áreas económicas. Pero vemos que este aspecto en el capitalismo además tiene otra función;

4.- Los transportes, op.cit. p.34

5.- Emilio Pradilla Cobos, "Desarrollo capitalista dependiente y proceso de urbanización en América Latina." Revista Interamericana de Planificación. Vol.XV No.57 marzo 1981 p.76

Ésta se da cuando existe la introducción de carreteras y por consiguiente de transportes, lo que sucede en algunas ocasiones, es la de integración de ciertas comunidades tanto física como culturalmente, para llevar a su población a concentrarla a las zonas suburbanas de ese espacio del que se habla y que es; la gran metrópoli ó ciudad.

En el caso concreto de México, el Estado maneja esa cuestión como un hecho relevante al manifestar que... "la apertura de nuevas áreas de desarrollo económico y social, así como la integración de comunidades rurales aisladas, con el resto de la actividad económica, por medio de la expansión del transporte y las comunicaciones, dará oportunidad para mejorar el nivel de vida de amplios grupos de población." ⁶

Sin embargo, en aquéllos lugares en donde no se proporcionan dichos elementos de comunicación, éstos permanecen como zonas rurales y se les considera como comunidades "rezagadas", representativas de una sociedad atrasada, diferentes a la sociedad moderna es decir; se encuentran cerradas al capitalismo. Aquí conviene señalar que esas zonas que el sistema denomina atrasadas, no se encuentran en esa situación porque estén desligadas totalmente de los centros ó zonas avanzadas, sino que; están en tales condiciones de atraso a causa del desarrollo desigual y preferencial que el Estado y el sistema le han impuesto.

Y en cuanto a cultura se refiere, la mayor de las veces no se da otra cosa más que; llevar ó implantar un modo de vida distinto y la ideología capitalista, que equivale a convertir a las comunidades en una sociedad de individuos consumistas de patrones de vida-

de las grandes ciudades y a la vez de productos innecesarios, que -- tan sólo benefician al capital. Y en la que tal actitud, tiende a -- reforzar al sistema. Así pues, "se reconoce generalmente que los -- rasgos característicos de la cultura urbana aparecen en las aglomera-- ciones rurales; pero el hecho se atribuye a la invasión de la -- cultura rural por parte de la cultura urbana... los rasgos de esta-- cultura urbana son consecuencia directa de la industrialización ca-- pitalista." ⁷

Podemos decir que, por más que el Estado se interese en propor-- cionar a las zonas rurales de los mencionados medios de comunica-- ción, ésto de ninguna manera significa una mejoría substancial en -- el nivel de vida de esos sectores más bajos de la sociedad como se pretende hacer creer. O que se dará el paso de lo rural a lo urba-- no; sino más bien se trata de un proceso de destrucción de las cul-- turas regionales y comunitarias por la cultura de las grandes ma-- sas, o sea; la cultura socialmente dominante, que en última instan-- cia es la cultura y la ideología de los sectores del poder, bajo -- el sistema capitalista.

Ahora bien, supongamos que al dotar de esos servicios de comuni-- cación y transporte a ciertas zonas rurales, éso trajera una real -- superación del nivel de vida de sus habitantes, lo que el Estado es-- taría haciendo en última instancia -- de acuerdo a la lógica del sis-- tema -- sería propiciar el desarrollo preferencial y desigual en tan -- sólo unos cuantos lugares, en relación con las demás zonas del País -- que también necesitan la misma ó más atención. Esto es un rasgo ca-- racterístico del Estado en el capitalismo.

7.- Manuel Castells, Problemas de investigación... op.cit. p.39

DESEQUILIBRIO REGIONAL.

Vemos pues que el Estado junto con el capital, al propiciar la concentración espacial y preferencial "conducen al desarrollo desigual del espacio, ciertas zonas del territorio Nacional, ciertas zonas de cada aglomeración urbana, no otorgan al capital las condiciones generales- aquí habría que señalar: necesarias -de su valorización; permanecerán inexploradas, por tanto, se da un desarrollo desigual en el espacio y un derroche masivo de recursos, de fuerzas productivas, humanas y materiales. El resultado es que ésto crea situaciones de penurias sectoriales: permiten a los monopolios instalados en el sector concernido beneficiarse de sobreganancias... pero la sobreacumulación acarrea costos sociales considerables: --atrazos estructurales de los equipos colectivos de consumo, saturación de las infraestructuras, en particular los sistemas de transporte." ⁸

Si analizamos lo anterior, podemos distinguir algunos factores - que condicionan tales situaciones:

1.- La falta de una verdadera planeación integral por parte del Estado, que contemple a todas y cada una de las entidades estatales y regionales, dentro de un plan global de desarrollo que tuviera como fin; la coordinación equitativa para todas las comunidades y sectores de la sociedad, complementándose mutuamente con los programas - de desarrollo y situaciones específicas regionales.

2.- Esa movilización de la población, de la que se habló anteriormente, se da como resultado de entre otros, del abandono que se tiene a la mayoría de las entidades rurales y por no contar con una - reforma agraria acorde a las realidades del campo. Y lo más impor-

8.- Christian Topalov, La urbanización capitalista. Ed. Edicol. México, 1979 p.33

tante: llevarla a la práctica con beneficios para la población campesina.

Pero eso es resultado del mismo sistema capitalista, que se empeña en concentrar a todas las actividades económicas y de servicios en unas cuantas ciudades o en la mayoría de los casos, en un solo centro urbano trayendo como consecuencia el desequilibrio económico, político, social, etc, de los demás centros de población.

3.- Se cumple con uno más de los elementos esenciales para el capital, que es el de disponer de una gran cantidad de mano de obra o fuerza de trabajo concentrada en un mismo espacio y en la mayoría de los casos, se encuentra desocupada pero que a la vez; estará dispuesta a ser empleada en cualquier momento. Al respecto, Castells menciona que "las aglomeraciones espaciales resultan en una buena parte del proceso de descomposición de la estructura productiva, en particular agraria y artesanal. Ello explica la concentración de desempleados y la no necesidad del sistema en reproducir su fuerza de trabajo, por tanto, la ausencia de producción de medios de consumo colectivos ó servicios urbanos."⁹

Así, el proceso de reproducción de la fuerza de trabajo en el modo capitalista, adquiere características específicas que acentúan dicho proceso de reproducción en las formas sociales dominantes. Castells distingue tres consecuencias precisas de ese proceso:

- a).- La no exigencia desde el punto de vista de la acumulación del capital, de la reproducción de la fuerza de trabajo, al mantener la presión de un amplio ejército de reserva.
- b).- Desarrollo del consumo de lujo para una restringida minoría, - la proporción entre consumo de lujo improductivo y bienes de consu-

9.- Manuel Castells, La Cuestión Urbana. Ed. Siglo XXI, 4a. ed. México, 1977 p. XVI-XVII

mo destinados a la reproducción de la fuerza de trabajo es, paradójicamente mucho mayor, en el sentido de que muchos más recursos son destinados al consumo improductivo.

c).- Escasa intervención del Estado en la reproducción de la fuerza de trabajo en términos económicos. En cambio puede existir una intervención decisiva del Estado en la producción de bienes de consumo colectivo en función de criterios políticos, en particular en los Estados Nacional-Populistas, buscando el apoyo de las clases -- populares.¹⁰

Como se puede observar, todas esas cuestiones sólo son posibles desde el momento mismo en que se empezaron a crear las concentraciones urbanas y que son propiciadas por el sistema capitalista y con la ayuda de un medio de comunicación como lo es el transporte. Así, .. "hasta el surgimiento del transporte mecanizado, el costo del transporte constituye un impedimento efectivo de la expansión de los mercados, salvo para los productos de gran densidad de valor - en tales condiciones la proximidad entre productores y consumidores, - propiciada por la convivencia urbana, reúne en un mismo mercado una masa de población considerable, cuya demanda permite la multiplicación de las actividades especializadas."¹¹

Aquí conviene resaltar el papel del transporte como medio para lograr esa convivencia, pues hace más dinámica la economía de dicho mercado al llevar ó traer a una gran cantidad de mano de obra a los centros que la requieren ya sea industriales ó de servicios.

10.- Ibid.

11.- Paul Singer, Economía política de la urbanización. Ed. Siglo XXI, 4a, ed. México, 1977 p.17

LA CIUDAD Y LA INFLUENCIA DEL TRANSPORTE EN EL USO DEL SUELO URBANO.

Al analizar el funcionamiento de la ciudad en el seno del sistema capitalista, se observa que es una unidad netamente económica y será catalogada próspera desde el punto de vista del capital, siempre y cuando los beneficios que se refieren al capital invertido - en la industria y el comercio sean más allá del suficiente para poder existir, además de que sólo así acudirán más capitales necesarios para su supervivencia. A esto hay que agregar a su favor, la ayuda que el Estado le proporciona en el sentido de que le suministra algunos servicios necesarios para su funcionamiento y prosperidad.

Al hablar de transporte urbano, es necesario también referirse a la ciudad como una unidad interdependiente de este servicio, enmarcado dentro del capitalismo. Y al referirse al transporte colectivo y la ciudad, tenemos que mencionar un elemento importante a considerar que es inherente a ésta dentro del funcionamiento de ese sistema; el uso del suelo urbano. Ya que "así como los costos del transporte influyen en la ubicación de los productores y por ende de las ciudades, también afectan sistemáticamente a los cuadros ubicacionales dentro de la misma ciudad. Todos sabemos cuál es la forma general de la ciudad: actividad y desarrollo concentrados en el centro y una gradual declinación de intensidad al acercarse a la periferia."¹²

Y en cuanto a las relaciones sociales de los individuos en el medio urbano, se da una situación discriminatoria en los distintos sectores que componen la sociedad, dándose un notable privilegio pa

12.- James Heilbrun, Administración pública y política urbana. Ed. Marymar, Argentina, 1977 p. 123

ra las clases de mayor poder económico y político, en el sentido de la utilización de las distintas estructuras urbanas, traducidas en bienes y servicios existentes en la ciudad.

Así pues, el transporte es un elemento decisivo en la ubicación de las actividades tanto industriales, comerciales ó de servicios - ya que posibilitan la instalación del mercado y su relación con -- ese sector es recíproca. Así, en la medida que los medios de transporte urbano requieren de una infraestructura vial como autopistas ó líneas urbanas, además de otros medios y soportes adicionales, toda esa estructura urbana es construída como respuesta a las demandas que requiere la actividad económica y que se origina en relación con la ubicación del mercado capitalista.

Tal interdependencia tiene el transporte con el uso del suelo urbano, que una determinada zona de la ciudad al contar con una mejor red de transportes ó alguna innovación de éstos, logra una notable influencia en la especulación de la tierra. Y ésto ocurre lo mismo en los lugares residenciales que en los asentamientos populares... "Además aclaran el proceso por el cual el mercado de bienes-inmuebles clasifica los ocupantes potenciales del terreno, permitiendo que quienes pueden dar un uso más productivo a los lugares-céntricos los obtengan y empujen hacia la periferia a quienes dependen menos de la centralidad."¹³

I.I.- NECESIDAD Y CONSUMO COLECTIVO DEL TRANSPORTE URBANO CONTEMPORANEO.

La ciudad representa una forma de socialización capitalista de las fuerzas productivas, ya que ella misma es el resultado de la división social del trabajo y a la vez representa una cuestión avanzada de la cooperación entre diferentes unidades de producción, en ella se dan también las condiciones generales de la producción y circulación del capital, así como la reproducción de la fuerza de trabajo esta última en forma de consumo colectivo. Es en la ciudad en donde se invierte en grandes infraestructuras urbanas como soportes materiales incorporados al suelo urbano.

Es en ella también, en donde se generan grandes necesidades y exigencias sociales, resultado de la aglomeración espacial sin control, creándose asimismo innumerables problemas de tipo urbano.

De entre esa gran variedad de problemas a los que tienen que enfrentarse la masa de individuos que se encuentran concentrados en tan sólo unas cuantas ciudades, el problema del transporte es una de las necesidades que más aquejan a la población, y a pesar de ser esta una gran problemática; constituye uno de los servicios urbanos al que casi no se le ha prestado la atención que requiere. Y es uno de los sectores con muchas deficiencias tanto en manos de empresas particulares como bajo la dirección del gobierno.

Así, podemos hablar de la necesidad del transporte público urbano, en cuanto al consumo colectivo por parte de los asentamientos populares, sobre todo los de escasos recursos económicos, ya que es el único medio por el cual esos sectores menos favorecidos de la sociedad pueden desplazarse a sus centros de trabajo, y ya no digamos de diversión y descanso. Esto no quiere decir que los sectores

que cuentan con recursos económicos más elevados no tengan estas - necesidades; las tienen, solamente que éstas toman distinta índole. Así podemos decir que existe una demanda para los bienes y servicios que requieren los distintos sectores de la heterogénea ciudad, "la de la burguesía y la de las capas asalariadas, que están en condiciones de hacer reconocer las necesidades correspondientes a su salario."¹⁴ Esto es, se hacen reconocer ante el capital y el Estado en forma solvente, es decir; con dinero. Elemento importante para - que "la búsqueda de la ganancia privada conduzca al capital a producir únicamente los bienes que significan una mayor rentabilidad. Su producción va a estar en función de la composición orgánica del capital y de su rotación. Los que se alejen de ésta lógica capitalista no se producirán sino dependiendo de las necesidades del capital ó en determinado momento de la correlación de fuerzas políticas."¹⁵

Así, lo que en unos es imprescindible para llegar a sus centros de trabajo para otros no lo es tanto, en la medida que cuentan con más alternativas para movilizarse. Esto aunado también con el lugar de residencia de los distintos núcleos sociales, pues es palpable que una zona que cuente con diferentes servicios de comunicación e infraestructura urbana - de acuerdo a su ubicación - será muy distinta a otras en donde se carezca de esos elementos y para la - movilización de su población, sólo se cuente con el servicio colectivo de autobuses, provocándose ahí una situación conflictiva ya - que existe una enorme demanda del servicio por parte de la mayoría de la población. Y a esto hay que agregar las pocas unidades y el-

14.- Christian Topalov, op.cit. p.66

15.- Ernesto Ortega Valadez, El proceso de segregación en el área urbana de la ciudad de México. Tesis, F.C.P. y S. UNAM. México, 1983 p.17

deficiente servicio con que opera este sector. Por lo regular en manos de empresas particulares.

Veamos con detalle esa situación conflictiva que a simple vista pareciera ser que se desprende únicamente del gran crecimiento poblacional y su concentración en sólo algunas ciudades como el D.F.

Si bien es cierto que la concentración de población, es el resultado del índice elevado de las tasas de crecimiento y a la constante migración campo-ciudad. Y como el movimiento de personas sólo se llega a concentrar en pocos centros urbanos, esa situación origina una serie de problemas y necesidades en las áreas urbanas, es decir se empiezan a generar las condiciones que darán lugar a futuros -- conflictos sociales entre los diferentes sectores que ocupan el -- suelo en la ciudad. Por otro lado, también se generan las necesidades de los servicios de consumo colectivo tan necesarios para la -- reproducción de la fuerza de trabajo. Y en donde el transporte público tiene un importante papel para el desarrollo de ésta.

Pero para poder contar con un transporte masivo que pudiera satisfacer las necesidades de la población, es necesario también una gran infraestructura urbana que facilite la comunicación con diferentes sectores de la ciudad, pero principalmente hacia los lugares en donde se localizan los centros de vivienda-trabajo.

Así pues, es necesario el replanteamiento de las políticas en materia de transporte urbano por parte del Estado, pues las actuales -- no responden a las necesidades de la población usuaria, debido a la lógica desarrollada en el proceso de urbanización en los países Latinoamericanos como es el caso de México, en donde Nezahualcóyotl -- sólo representa uno de tantos lugares, en el que se agudizan las -- contradicciones del sistema y el tipo de urbanización seguido por el Estado Mexicano.

HACIA UNA TEORIA DE LAS NECESIDADES DEL CONSUMO COLECTIVO DE TRANSPORTE EN NEZAHUALCOYTL.

Las necesidades colectivas constituyen un proceso social y se encuentran estructuradas en el desarrollo progresivo de las nuevas contradicciones sociales, producto de la sociedad capitalista.

Así, la necesidad del consumo colectivo es una exigencia social que se traduce en una serie de derechos a la vida como es la vivienda, servicios de salud, de cultura, de transportes, etc, y que serán tratados en la medida en que sean socialmente expresados por medio de un juego político, convirtiéndose así estas necesidades, en un elemento indispensable de la reivindicación y en un sector deficitario en perjuicio de las grandes mayorías.

La importancia de "un análisis sistemático de las necesidades es tanto más necesario para evitar las manipulaciones habituales por medio de las cuales los grupos dominantes definen las necesidades de las demás capas sociales según la representación que de ellas hacen en relación con sus intereses. El desfase entre las necesidades sentidas por los usuarios y las necesidades evaluadas por otros muestra el grado de dependencia en el que se encuentran las categorías menos favorecidas. Es preciso que los usuarios puedan tomar conciencia de sus propias necesidades para poder plantear claramente sus reivindicaciones. Ahora bien, el propósito de los grupos dominantes es el de frenar esa toma de conciencia y el de definir, desde el exterior, necesidades individualizadas, transmitidas por la publicidad para provocar fenómenos de falsa conciencia en el sentido que les es beneficioso."¹⁶

Por un lado, la intervención del Estado se ve justificada por el

16.- J.P.Terrail, E.Prétacelle, et al. Necesidades y consumo en la sociedad capitalista actual. Ed.grijalbo, Teoría y Práxis. México, 1977 p.190

hecho de organizar el espacio urbano, como una forma de política social, sin embargo; lo que hace es que predetermina y ordena la vida cotidiana de las masas, en cuanto que es el principal inversionista en el plano económico de esos servicios públicos y el principal administrador en el sentido técnico y político.

Por otro lado, el sector privado también tiene una gran importancia, pues en algunos casos es el principal gestor y creador de valores de uso para el consumo en los centros urbanos.

Para nuestro caso de estudio, sólo analizaremos los aspectos que se refieren a las necesidades de consumo colectivo del transporte y su infraestructura vial en el municipio de Nezahualcóyotl.

El análisis de esas necesidades del transporte público y de la estructura vial, lo abordaremos desde dos perspectivas: 1.-El suministro del transporte colectivo por parte del capital privado y 2.-El financiamiento de la estructura urbana con la injerencia del Estado.

Primeramente, la necesidad de consumo del transporte público urbano, no podrá ser satisfecha mínimamente para la gran población y por consiguiente para la reproducción de la fuerza de trabajo. Ya que la tendencia de la producción capitalista de esos medios, "se limita a proporcionar este tipo de mercancías, sólo a una fracción muy limitada de la población. -Es decir, a los sectores con posibilidades económicas más elevadas.- Para el resto de la masa de trabajadores no hay satisfacción mercantilizada posible, no hay demanda solvente y no hay, por tanto producción. Hay exigencia social, pero no hay mercancía correspondiente."¹⁷

Una vez que en la mayoría de los casos, este sector se encuentra

en manos de empresas capitalistas particulares y personas a las -- que sólo les interesa las ganancias que puede proporcionarles al -- prestar este servicio a la población usuaria. Sin importarles te-- tener por ejemplo, una buena red de unidades ó un buen itinerario de -- rutas, y contar para ello con un Departamento de implementación, in-- vestigación y operación para poder brindar un eficiente servicio a la población. Esto les permitiría conocer sus aciertos y sus fa-- llas para redituárles- incluso -mayores ganancias al conocer su -- situación real. Sin embargo, nada de ésto sucede en las actuales em -- presas de Ciudad Nezahualcóyotl.

En segundo lugar, la necesidad de contar con una infraestructura urbana capaz de satisfacer mínimamente con los transportes colecti -- vos, el suministro de agua y energía eléctrica, servicios de limpia -- y desperdicios, etc, son unos de los cuantos elementos necesarios -- para la formación de las concentraciones y para la reproducción de la fuerza de trabajo. Sin embargo, muchos de los asentamientos popu -- lares de las ciudades, como en nuestro caso de estudio, no cuentan -- con una completa infraestructura urbana ó al menos con un buen ser -- vicio de alguno de ella.

Para analizar ese aspecto, tenemos que referirnos al financia-- miento de esa infraestructura urbana, la cual muchos países capita -- listas realizan con el financiamiento del Estado, con una parte del gasto público y ésto como resultado de las políticas urbanas y so -- ciales del Estado capitalista que son funcionales al sistema y que no demuestra otra cosa más que; el reforzamiento de dominación de -- la clase dominante y su Estado, ya que lleva a la práctica los inte -- reses de dicha clase y su función primordial es la de resolver las contradicciones que se originen en el seno del sistema.

Con las políticas urbanas, el Estado trata de mediatizar los mo --

vimientos populares ó luchas urbanas surgidas a consecuencia de -- las carencias de los servicios públicos e infraestructura urbana -- en el ámbito de la ciudad. Y es en ésta en donde el Estado lleva a cabo grandes inversiones en la construcción de obras urbanas, pero en la medida que existen sectores subyacentes en la ciudad, este hecho no solo expresa una determinación directa en cuanto a los elementos de la estructura urbana, sino que representa los intereses -- en forma preferencial de las clases dominantes, más que los requisitos aún funcionales de la propia infraestructura urbana.

Como es el caso de la estructura del transporte urbano, basada -- principalmente en la realización de grandes avenidas, estacionamientos, autopistas y otros elementos propios para el transporte individual; el automóvil particular y para determinados sectores de la sociedad, pero que la gran mayoría de la población especialmente de -- los asentamientos pobres, no puede utilizar.

De esa forma, el financiamiento del Estado "aparece bajo la cobertura de necesidades que son tratadas como condiciones generales de la producción y de la vida social. Pueden entonces ser consideradas como necesidades naturales de los hombres en general y no como necesidades sociales de ciertas clases determinadas por las condiciones de explotación. Y en donde la instauración del financiamiento público, bajo la presión de las luchas populares, es acompañada en algunos casos por la creación o el desarrollo de instituciones públicas más o menos autónomas...pero no escapan de las determinaciones de la sociedad capitalista." ¹⁸

En ese sentido, se ve claramente que el Estado trata de justifi-

carse ante la sociedad en general con su intervención, como una forma derivada de la vida social cotidiana y considera a las necesidades de la población, por sus características físicas espaciales, es decir; externas a las verdaderas causas originadas en las contradicciones determinadas por el sistema.

Y en cuanto al financiamiento para las masas populares, como resultado de las presiones que éstas ejercen, en cuestión de consumo-colectivo, se puede decir que son reivindicaciones populares reformistas; ya que "por un lado, fuerzan al capital a crear las condiciones económicas de su propia supervivencia; por otro, le permiten acondicionar una clase obrera dócil, 'normalizando' su vida cotidiana."¹⁹

Sin embargo, para poder acondicionar a la mano de obra de la infraestructura urbana para normalizar su vida y por ende su reproducción, es necesario que tanto el capital como el Estado cuenten con los elementos necesarios para poder hacerlo, es decir; disponer primeramente de un financiamiento económico y después contar con una gran cantidad de suelo para realizar esa estructura. Pero como se verá más adelante- esto resulta contradictorio en el sentido de que tal infraestructura urbana, sólo se realizará en aquellos lugares que sean rentables para el capital.

Puesto que la estructura de los servicios urbanos necesita de un soporte como es el suelo y éste no puede estar en manos de particulares y en pequeñas proporciones, es urgente apoderarse en forma continua de zonas coherentes y además rentables; y como esto es tá muchas veces, fuera del alcance del capital privado, se hace necesaria entonces la intervención del Estado para poder de esta forma

cumplir con el objetivo mencionado, es decir; apropiarse del suelo urbano.

En ese sentido, el Estado junto con el capital se apoderan de la infraestructura "que han heredado de la historia, se trata de una herencia gratuita, puesto que esas infraestructuras son producto de los modos anteriores de producción, pero hay que renovarlas y sobre todo, multiplicarlas y adaptarlas a las nuevas fuerzas productivas. Y la primera respuesta capitalista a esas contradicciones es el monopolio. Su implantación en el terreno de las infraestructuras implica desde ya la intervención del Estado, este va a conceder a un solo capitalista la realización y explotación de una red."²⁰

Resaltemos aquí para nuestro caso de estudio; que el capital -- privado convertirá en un verdadero monopolio, el servicio colectivo de los autobuses y el transporte en general, pero con el consentimiento del Estado que pone a su disposición el poder de coaccionar libremente ese monopolio.

Así, la actividad económica explotará aquéllas estructuras urbanas que ya existen, "el capital sólo invertirá donde ya se dan condiciones de rentabilidad, no invertirá en otra parte. Lo que va a bloquear el desarrollo en las zonas que no lo están. Y esto produce una desigualdad en el desarrollo espacial de las infraestructuras; es el círculo vicioso de la hiperconcentración en las Megalópolis y el desierto económico en otras partes. A ésto se agregan las contradicciones de la competencia en las zonas rentables."²¹

Vemos pues que se cumple la contradicción mencionada anteriormente, en lo que respecta a la dotación de la estructura urbana pa-

20.- Christian Topalov, op.cit.p.28

21.- Ibid.p.29

ra las clases populares y en esencia para la reproducción de la -- fuerza de trabajo.

Ya que por un lado, el Estado actúa en un sentido paternalista - al dotar la infraestructura y servicios urbanos para el consumo co - lectivo, pero ésto como resultado de las presiones populares y no - por los buenos deseos del Estado. El cual responde en forma delibe - rada, pues vemos que tiene una importante intervención a favor del capital privado, en el sentido de que pone a su disposición las fa - cultades para poder explotar tanto la infraestructura urbana como cualquier servicio público.

Por otro, al capital sólo le interesa instalarse en los lugares donde ya existen las estructuras y las condiciones necesarias y no en otros donde no las hay, debido a que le costaría una inversión - extra y más aún sin la ayuda del Estado.

Por lo tanto, dejará a todos aquéllos lugares que no son renta - bles para él. Y paradójicamente esos son los espacios ocupados por los asentamientos de pocos recursos económicos y en donde existen grandes necesidades en cuanto al consumo colectivo de los servi - cios urbanos. Necesidades que muchas veces, los propios sectores -- afectados tratarán de satisfacer hasta el alcance de sus posibili - dades y esfuerzos. Ya que ni el capital privado ni el Estado, dota - rán de los servicios indispensables para la reproducción de la --- fuerza de trabajo, a no ser que se den bajo una coyuntura política - ó por presiones sociales de esos sectores pero; siempre se darán - los servicios en forma de paliativos, que sólo tratarán de contener las expectativas del momento.

2.- EL PROCESO MIGRATORIO A LA CIUDAD DE MEXICO Y SUS REPERCUSIONES EN EL TRANSPORTE PUBLICO,EL CASO DE CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

El presente capítulo se compone de dos apartados; uno que comprende los antecedentes históricos del transporte de Nezahualcóyotl y el otro se refiere a las necesidades y las demandas colectivas que se generan a través del transporte colectivo en el municipio y sus principales manifestaciones.

En este capítulo se analiza la importancia que tiene el fenómeno de la migración que se da en el País en la década de 1940, pues es un factor decisivo en la concentración de la población en la Ciudad de México. Y porque el modelo de desarrollo capitalista adoptado por el gobierno así lo exigía dada la importancia histórica, política, comercial, cultural y social de ésta. Colocándola como una ciudad de fuerte atracción poblacional y como una área privilegiada con respecto a las demás, debido a esas características.

El crecimiento natural y el de la concentración de población en la ciudad, provocan la saturación de los servicios colectivos, en especial el transporte público y el suelo urbano. Aunado a un proceso de urbanización que se caracteriza por la ausencia de una planificación en la localización de actividades y la falta de un control de los usos del suelo urbano. Esas condiciones permiten la aparición de zonas populares en el AMCM como es el caso de Nezahualcóyotl, pero en la que sus pobladores son abandonados a su suerte en lo que respecta a los servicios públicos y en donde el transporte de autobuses tiene un papel relevante desde su introducción en esa zona. Así, en el apartado 2.1 se analizan los antecedentes históricos del transporte. Y para finalizar el capítulo en el 2.2 se infiere sobre las principales necesidades y demandas colectivas

que la población de Neza tiene en cuanto al transporte y la estructura vial, pues la falta de esos elementos, entre otros; condiciona la aparición de los hechos violentos entre los camioneros y la población usuaria, al no satisfacer sus necesidades de transporte.

Uno de los grandes fenómenos que originó la concentración de la población en la Ciudad de México, fué la saturación de los pocos servicios urbanos que ya existían en ésta, pero que fueron rebasados en su capacidad por la gran demanda que se dió debido al crecimiento natural de la población, a la que se sumó la de los emigrantes que llegaron de todas partes de la República.

Y uno de los servicios que empezaron a tener grandes problemas en su operación, fué el del transporte público de pasajeros, ya que su eficiencia se redujo notablemente a lo largo de los años. Hasta nuestros días existe una excesiva y creciente demanda por el servicio, frente a una inadecuada y deficiente oferta de éste. Este fenómeno se acentúa con la gran explosión demográfica y el crecimiento anárquico de la mancha urbana.

El crecimiento desordenado ha provocado una notable separación entre los lugares de residencia de la fuerza de trabajo y los centros laborales. Factor que amplía las necesidades de traslado de la clase trabajadora, esto se observa en los grandes volúmenes de usuarios que se movilizan de un extremo a otro del AMCM, como es el caso de Ciudad Nezahualcóyotl en la que más del 80% de su población económicamente activa, sale del municipio para dirigirse a otras partes del Área Metropolitana donde se encuentran sus principales fuentes de trabajo.

Esa situación de lejanía vivienda-trabajo afecta a la mayoría -

de las clases asalariadas, pues invierten gran parte de su presupuesto económico en el transporte, debido a que toma diferentes medios de transporte y eso representa una considerable merma de su salario real y un deterioro en su nivel de vida, pues esto se traduce en un descenso absoluto del consumo de bienes y servicios elementales para su subsistencia.

Vemos así, que la planificación del transporte público en el D.F. casi no existe. Y antes de la municipalización del servicio decreció proporcionalmente, así "en 1940 había en la ciudad 2,255 autobuses; para 1950, 4,280; en 1960, 6,910; en 1970, 9,890; en 1979, 7,800 y para 1982, 8,000, lo que no está en relación con el incremento de población que ha tenido la ciudad, pues para 1982 el D.F. tenía 9,941,435 habitantes."¹

Por otro lado, las políticas urbanas del gobierno del D.F. alienan el uso del transporte individual, pues la mayoría de las obras de infraestructura no están orientadas para que en ellas circulen los transportes colectivos, sino para el automóvil particular. La mayoría de los Ejes viales del D.F. es tan sólo una muestra de eso. Y a pesar de que "en la actualidad los automóviles particulares se han convertido en el problema del tráfico, ya que representan el 97% del autotransporte vial y sólo transportan el 21% de la población; mientras que los autobuses transportan el 79% y representan solamente el 3% de los transportes."²

Con la municipalización se creyó que mejoraría el servicio sustancialmente y aunque hubo algunos cambios, surgieron nuevos problemas que no se han atacado debidamente para tratar de solucionar la problemática que aún persiste.

1.- Guadalupe Velazco O. "Transporte urbano de pasajeros en el Distrito Federal." en Habitación, No.5 México, 1982, p.3

2.- Ibid. p.9

Si el transporte público del D.F. es problemático, en el Estado de México es aún más, debido a que no se lleva un estricto control de las empresas que prestan el servicio, ni de las concesiones, ni de las rutas, etc. Así pues, analizaremos el proceso de concentración poblacional del AMCM y el papel que desempeñó Nezahualcóyotl en la captación de esos grandes volúmenes de gentes, que más adelante contribuirían en la formación de las carencias de los servicios de consumo colectivo, en especial el transporte público de pasajeros.

Para poder explicar el fenómeno de la concentración urbana en las ciudades del País y en especial, el caso de Ciudad Nezahualcóyotl, es necesario hablar del proceso migratorio. Sin embargo, en ambos casos ya se ha escrito con más detalles en otros trabajos, por lo que en este caso sólo retomaremos los elementos más sobresalientes de la problemática en cuestión, para ayudarnos a una mejor explicación y análisis de nuestro caso específico de estudio y situarlo en el contexto adecuado y dentro de la problemática urbana general del AMCM.

Uno de los fenómenos sociales de gran significación en la vida Nacional, es el de las migraciones rural-urbanas que en las últimas décadas se han acrecentado y principalmente en tres ó cuatro ciudades. Esas migraciones, son los principales agentes que modifican las condiciones de vida de los asentamientos humanos y alteran la situación económica, política y social del País.

El crecimiento "rápido de la población ha propiciado cuantiosos desplazamientos de la misma que afectan la forma en que se distribuyen en el territorio... sin embargo, es de tenerse en cuenta que, los movimientos de población no sólo se dan internamente, sino que, un buen número lo hace fuera del País, lo que parece evidente es --

que este fenómeno de la migración de mexicanos a los Estados Unidos resulta revelador e indicativo de las consecuencias y de los problemas de la estrategia de desarrollo seguida por el País."³

Es decir, son el resultado de un proceso global de cambio en las estructuras espaciales, productivas, sociales y políticas que a la vez, son condicionados por el proceso de industrialización del sistema capitalista. Al respecto Castells señala que,.."las ciudades atraen a la industria justamente por estos factores esenciales; mano de obra y mercado, y a su vez la industria atrae nueva mano de obra y nuevos servicios. En tal caso, el elemento dominante es la industria que organiza enteramente el paisaje urbano...el capitalismo, cuya lógica refleja el desorden urbano, no es tal desorden, sino que representa la organización espacial suscitada por el mercado y derivada de la ausencia de control social de la actividad industrial."⁴

Dicho proceso de industrialización, además de cambiar las técnicas de producción y diversificar en un mayor grado los productos, también propicia una gran alteración en la división social del trabajo. Para comprender los complejos movimientos de población, resultado de la dinámica de la acumulación capitalista, analizaremos brevemente la problemática; tomándola básicamente desde las dos perspectivas del capitalismo: el polo agrario y el industrial.

Por un lado, el proceso de industrialización en los centros urbanos como captadores y concentradores de mano de obra desocupada, pero que a la vez el aparato productivo es incapaz de absorber a toda esa fuerza de trabajo emigrante, formándose así; el ejército industrial de reserva, que es rentable al desarrollo capitalista.

3.- Francisco Alba, La población de México: evolución y dilemas. El Colegio de México, C.E.E.D. México, 1977 p.22

4.- Manuel Castells, La Cuestión Urbana, op.cit. p.22

Y por otro, el proceso de desarrollo capitalista en las áreas rurales entendido ésta, como un proceso liberador de mano de obra y - en el mejor de los casos; como el principal generador de los movimientos migratorios hacia las ciudades.

LA CIUDAD DE MEXICO Y EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACION.

La industrialización de la Ciudad de México por los años 40s, -- propició la atracción de la población, aún desde los lugares más lejanos del País. Y se "inscribe en una nueva etapa de su desarrollo; etapa de crecimiento económico, 6 a 7% anual medio, sustentado en un proceso de acumulación de capital y en el uso de una abundante y - barata mano de obra, promovido por una política de industrializa- ción y de sustitución de importaciones, e impulsado por la acción - y otras políticas estatales que se han conjugado con las actividades del sector privado, tanto mexicano como extranjero."⁵

Ese crecimiento demográfico que empezó a sufrir la ciudad, la - convirtió en un mercado cada vez más importante para los bienes y servicios de consumo, pasó a formar un elemento adicional y polo de atracción de las actividades productivas que por su naturaleza, -- aprovechan las ventajas de la cercanía del mercado de sus produc- tos, como por ejemplo las industrias de bienes de consumo y las de los servicios de consumo colectivo. Y es en la ciudad en donde en- cuentran realizados sus máximos propósitos económicos.

El proceso de industrialización capitalista, trajo consigo el mo- vimiento de personas del campo a la ciudad y propició también una- transferencia de actividades productivas, sin embargo; estas sólo se dieron en unas cuantas regiones del País. Pues vació algunas y des- cuidó al resto de las demás.

Esos aumentos de población, "de capacidad productiva, de ingreso y de poder se han desarrollado casi exclusivamente en ó alrededor de los centros urbanos más densamente poblados y desarrollados, las ciudades privilegiadas y las metrópolis internas, que ocupan una posición polar respecto al resto del sistema urbano y la sociedad nacional... las grandes ciudades se constituyen así, en oasis de progreso, modernidad y cosmopolitismo; refuerzan los agudos desniveles entre las regiones constitutivas del conjunto."⁶

En ese sentido, podemos hablar de un proceso de redistribución de la población que tiene que adaptarse en último de los casos; al reordenamiento espacial de las actividades económicas. Ya que son los mecanismos del mercado capitalista, los que orientan las grandes inversiones hacia la ciudad y al mismo tiempo generan los incentivos económicos para atraer a los emigrantes del campo.

Para entender el fenómeno de la desigualdad regional en México, es necesario analizar dos factores fundamentales: la inversión capitalista en la ciudad y la intervención del Estado con sus políticas en ese proceso.

Primero, por la decisión capitalista ya que es ésta la que elige el lugar de la inversión y toma como único criterio; la perspectiva de ganancia de la empresa privada. Y las decisiones de ubicación, lógicamente se darán donde ya existen algunos elementos y condiciones de urbanización y en ese sentido, es la gran ciudad la que ofrece toda esa infraestructura urbana que requiere el capital.

Segundo, la intervención del Estado con sus políticas urbanas -- tiene vital importancia en el desarrollo de esas desigualdades regionales, en el sentido de que privilegia tanto a la industria na--

6.- Marcos Kaplan, Aspectos del Estado en América Latina. UNAM. México, 1981 p.151

cional como a la extranjera, proporcionándoles toda una serie de -- subsidios, como es el caso de las exenciones fiscales. Y pone a la disposición de las empresas capitalistas, una extensa red de servicios e infraestructura urbana a precios subvencionados. Todo eso -- para que aquéllas se asienten en la ciudad.

Así, al medir el alto costo de la infraestructura urbana en la -- capital, Lamartine recalcó los elevados precios que la sociedad tiene que pagar por la sobreconcentración de la inversión industrial en el Valle de México. Y concluye "que estas desventajas no se han transmitido a los industriales a través de aumento de costos, sino que se ven estimulados por la política gubernamental orientada a -- evitar el alza del costo de la vida en la ciudad de México a través del subsidio a los servicios."⁷

Y en cuanto a la fuerza de trabajo en la ciudad, el costo de la mano de obra, también es indirectamente subsidiada mediante el suministro de los servicios sociales como la educación, la salud, la vivienda y los de consumo colectivo como es el caso de los transportes públicos, que en gran parte son pagados por el Estado.

Al crearse la desigualdad regional propiciada por el Estado, se origina como consecuencia los movimientos de población, dejando a las zonas menos favorecidas en una situación de empobrecimiento relativo, que se da con los ajustes institucionales en el sentido de que el Estado, hace participar a esas zonas en el proceso de acumulación, bajo el pretexto de hacerlas participar en la vida nacional pero sin que éstas se lleguen a beneficiar de sus frutos. Y la población que no emigra, queda con un nivel de vida bastante bajo, nivel cultural reducido y en cuenta a las oportunidades económicas, --

7.- Paul Lamartine, El desarrollo regional de México.
El Banco de México, 1960 p.127

éstas serán muy escasas y en la mayor de las veces, inexistentes. Conviene recordar aquí la afirmación de Quijano, pues ve al proceso de urbanización en América Latina, como una fuente "de enorme desequilibrio interregional urbano-rural e interurbano, tremenda concentración de los beneficios en las grandes regiones y ciudades más - profundamente vinculadas a las metrópolis exteriores."⁸

Así, la industrialización capitalista en México no puede tomarse como un proceso espontáneo o que es producto de empresas innovadoras o por un Estado que tiene los buenos deseos de sacar del atraso y subdesarrollo al País. Sino como un proceso bien definido que atiende a los mecanismos del capital y a los posibles ajustes institucionales. "Se prefirió una fórmula de desarrollo industrial -- que recibía con beneplácito a la inversión extranjera dentro de un cierto margen de control estatal, con la industrialización y el desarrollo económico que ésta implicaba, se pretendía dar rápida solución a las reivindicaciones populares. Así, gran parte de la industria instalada, hizo inversiones en México beneficiándose de las ganancias y facilidades que el mismo Estado otorgaba."⁹

Y al ser el Estado el único que pone en marcha tales políticas, "defiende las clases dominantes tradicionales y nuevas, refuerzo y consolidación de su acumulación y poder, reconociendo a la empresa como unidad fundamental de organización y acción socioeconómica"¹⁰ El Estado así, cumple con mantener las condiciones favorables entre los distintos componentes del sistema de dominación, excluyendo a - las grandes mayorías.

8.- Anibal Quijano, "Dependencia, cambio social y urbanización en - Latinoamérica." en América Latina. Ed. Universitaria. 1970 p.131

9.- C. Cardoso y Enzo Faletto, Dependencia y desarrollo en América Latina. Ed. Siglo XXI, 15a, ed. México, 1979 p.125

10.- Marcos Kaplan, op.cit.p.150

LA INVERSION CAPITALISTA EN EL AREA RURAL Y LA GENERACION DE
LOS MOVIMIENTOS MIGRATORIOS.

Es innegable que el crecimiento demográfico que sufrió el País despues de la década de los 40s tanto en las zonas urbanas como en las áreas rurales, se debe a una notoria disminución de las tasas de mortalidad de la población adulta e infantil, así como el aumento en el índice de natalidad, la migración y en general el crecimiento vegetativo de la población. Lo que es interesante destacar aquí, son las campañas de medicina preventiva, surgidas a raíz de la preocupación del constante aumento poblacional. Y es en el decenio de los 60s cuando el tema de la población empieza a ser objeto de discusión pública. Para la década de los 70s la política gubernamental toma conciencia del fenómeno y así, para el período de 1972-1974 el Estado publica la Ley General de Población, en donde "se propone influir en las esferas socioeconómicas y demográficas con el objeto de establecer una relación armónica entre las metas del proceso de desarrollo y las necesidades que emergen del crecimiento poblacional."^{II}

Esas medidas son puestas en marcha por el gobierno Federal, como una condición de su legitimidad política. Sin embargo, el crecimiento demográfico aumenta y queda imposibilitado de control por parte de las campañas oficiales que intentan disminuirlo, y fracasan porque la población en general, no cuenta con las condiciones culturales necesarias y por los altos costos de la atención médica, los cuales imposibilitan dicha tarea.

Podemos decir entonces que, el crecimiento demográfico sólo representa un factor secundario en la migración, pero no necesariamente como el principal causante que la origina. Si analizamos la ex-

plosión demográfica, tenemos que situarla en una estructura de producción y en un sistema específicamente dado sólo así, podremos explicar que esa excesiva población campesina, es relativa; en cuanto que su elemento fundamental que es la tierra, se encuentra monopolizada en unas cuantas manos ó en vías de ser absorbida por el capital. Y así, queda al margen de toda posibilidad de adquirir una pequeña porción de tierra para su subsistencia. A esto hay que agregar otro hecho importante, el de "la distribución desigual de las inversiones públicas y privadas que ha generado una falza impresión del crecimiento de la agricultura. El desarrollo agrícola se ha llevado a cabo solamente en aquéllas áreas del País donde se practica la agricultura comercial, altamente productiva, particularmente en los distritos de riego del Norte y Noroeste del País."¹²

Sin embargo, ese mismo dinamismo económico en la agricultura no se ha lo largo del territorio, en donde existen regiones con agricultura que se podría llamar de subsistencia, sino únicamente en aquéllas regiones privilegiadas ya que, "las políticas agrícolas del gobierno tienden a favorecer estas regiones; es aquí donde se efectúan las mayores inversiones en infraestructura económica y social. En contraste, las regiones con agricultura de subsistencia carecen de apoyo financiero y técnico y las estructuras del mercado son igualmente desfavorables para el campesino."¹³

Ante esa situación, la población se ve obligada a movilizarse en busca de mejor perspectiva de vida hacia los centros urbanos. En México, tanto la concentración de la tierra como el tipo de desarro

12.- Jorge Montaña, Los pobres de la ciudad en los asentamientos espontáneos. Ed. Siglo XXI, México, 1976 p.24

13.- Rodolfo Stavenhagen, Sociología y subdesarrollo. Ed. Nuestro tiempo. México, 1972 p.176

llo agrario, impiden la absorción de ese crecimiento demográfico y esos factores inducen a que éste, aumente más a la población campesina. Al respecto Pradilla dice que... "la aparición de la superpoblación campesina sólo puede ser producida por el crecimiento demográfico, en presencia de una estructura de la propiedad y de un proceso de desarrollo que imposibilitan el incremento de la producción agrícola del campesinado para cubrir las nuevas necesidades y la absorción productiva de la nueva fuerza de trabajo en el campo."

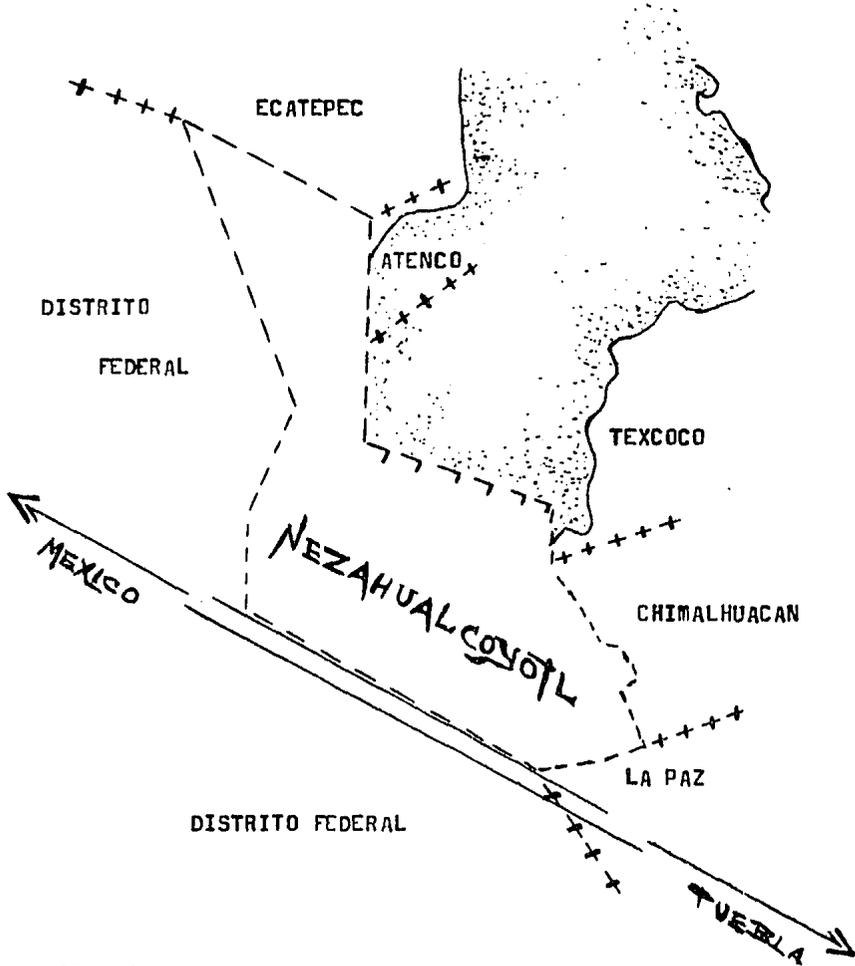
I4

Si tomamos en cuenta los elementos mencionados anteriormente, nos damos cuenta que; el crecimiento demográfico sólo representa un factor secundario en el fenómeno de expulsión del campesinado de las zonas rurales y esto origina los movimientos migracionales hacia las ciudades, pero no es uno de los principales causantes de las aglomeraciones en las zonas urbanas, como frecuentemente se nos da a entender a través de las campañas "educativas" oficiales. Si no que, los principales factores causantes de los movimientos de población, tienen sus raíces en la forma de la propiedad que se encuentra determinada por un proceso de desarrollo específico y dentro de un sistema político y social definido. En este caso; del sistema capitalista.

EL CASO DE CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

El municipio de Nezahualcóyotl está situado en la parte central de la sección oriental del Estado de México, de las dos zonas en la que lo divide el D.F., los terrenos que ocupa Ciudad Nezahualcóyotl se sitúan en una pequeña depresión que era ocupada por el antiguo-

UBICACION DEL MUNICIPIO DE NEZAHUALCOYOTL.



SIMBOLOGIA:

- +++++ LIMITES COMUNALES.
- ↔ CARRETERA A PUEBLA.
- - - BORDO XOCHIACA-VIA TAPD-
- ~~~~~ LAGO DE TEXCOCO.

Lago de Texcoco. Tiene una altitud media de 2,400 metros sobre el nivel del mar.

Nezahualcóyotl está formado por 55 colonias, de acuerdo a las -- subdivisiones y ampliaciones que ha sufrido en algunos de sus fraccionamientos con posterioridad; quedan 87 colonias.*

Los movimientos migratorios que se generaron a la Ciudad de México, cuando empieza la industrialización del País, debido al modelo de desarrollo adquirido por los países Latinoamericanos y el cual no contempla situaciones de localización industrial ó en el mejor de los casos un desarrollo regional, distribuido a lo largo del territorio, sino que se ubica en dos ó tres centros de población.

En el caso de México, originó el fenómeno de la concentración de las actividades industriales y de servicios en tan sólo tres grandes ciudades; México, Guadalajara y Monterrey. Y atrajo con esto, -- gran cantidad de emigrantes de distintos Estados de la República a éstas, esa población buscaba empleos y un mejor nivel de vida que en el campo no podía encontrar, así se formó con las nuevas y crecientes necesidades lo que más adelante sería; el área metropolitana de esas ciudades.¹⁵

Sin embargo, todo ese movimiento y sus cambios originó un desarrollo de urbanización que hasta nuestros días no ha podido ser controlado. Así en la Ciudad de México, su área metropolitana sigue

* - Panorámica del municipio de Nezahualcóyotl.
Nezahualcóyotl, Estado de México. 1982

15.- Se emplea el término de Área Metropolitana de la Ciudad de México, según estudios de Unikel, por un criterio administrativo que abarca la ciudad central además de las unidades contiguas en constante unión con ella.

Luis Unikel, El desarrollo urbano de México, diagnóstico e implicaciones futuras. El Colegio de México, México, 1976

expandiéndose cada día más hacia los municipios de los Estados que colindan con ella, para configurar una inmensa mancha urbana que no distingue entidades federativas. Por ejemplo algunos "municipios - que forman parte del conglomerado urbano dependen de Toluca, capital del Estado de México, distante 100 Km. de los municipios situados al sudeste del Estado, como los Reyes y Texcoco. Las regulaciones son diferentes de una administración a la otra, creando situaciones ilógicas; las comunicaciones entre las redes de carreteras no siempre existen, por ello los bulevares como el Anillo Periférico no ha podido ser ligado a la red del Estado de México, y se plantean problemas de transporte para las innumerables personas -- que franquean cotidianamente la invisible frontera para llegar a su trabajo."¹⁶

Así, encontramos que el índice de hacinamiento en el Distrito Federal en 1950 era de 4.9 elementos por vivienda, para 1960 subió a 5.5; y para la década de los 70s fué de 5.8 habitantes por vivienda. En el período de 1960-1970 la Ciudad de México sufrió un aumento de población que fué de 55%.¹⁷ Eso en lo que se refiere a la vivienda, sin contar a los demás servicios urbanos que también se encuentran en una situación de desequilibrio en relación al aumento de los asentamientos.

Tanto el crecimiento natural de la ciudad, como el aumento constante de la población que emigra de los diferentes Estados a ésta, hace que se agrave la situación de los problemas urbanos en lo que

16.- Claude Bataillon y Hélène Riviere D'Arc. La ciudad de México. Ed. Sepsetentas, No.99 México, 1979 p.102

17.- Armando Cisneros Sosa, La especulación del suelo en la Colonia el Sol, un estudio de caso. Tesis, F.C.P. y S. UNAM. México, 1979 p.4

se refiere principalmente a los servicios de consumo colectivo, en especial el transporte público.

Ese excedente de población que llega de la provincia, ya sea en una migración por etapas ó por familias completas al AMCM se encuentra que lo que es propiamente el D.F., ya no hay lugar para poder vivir- o al menos para este sector -y en donde hay probabilidades, el precio de la renta de las viviendas es bastante elevado y - sus posibilidades económicas no le alcanzan más que para sobrevivir.

Ante tal perspectiva, tiene que buscar otro lugar aunque éste se encuentre bastante alejado de la ciudad y los centros de trabajo, - además de no contar la mayor de las veces con los servicios indispensables como el agua, drenaje, energía eléctrica ó servicios de transporte. Esos lugares que le pueden brindar la esperanza de una vivienda o en algunos casos, adquirir un lote y construir su casa - aunque esa posesión sea ilegal - son los que se encuentran fuera - de lo que es el AMCM es decir, pertenecen a municipios de otros Estados y en donde casi siempre, se encuentran en condiciones muy precarias y los gobiernos estatales no estarían dispuestos a proporcionar una infraestructura urbana, debido a que no existen las condiciones de rentabilidad en la población que se asienta en ellos.

Así, ese crecimiento demográfico contribuye a aumentar la mancha urbana e incorpora lo que antes eran tierras agrícolas y aún las - que se consideraban no aptas para la urbanización, convirtiéndose - en asentamientos carentes de casi todos los servicios urbanos indispensables. Veamos cómo aumentó la expansión del suelo urbano - del AMCM en el período comprendido de 1971-1978, tan sólo en algunos municipios del Estado de México más cercanos al D.F.:

CUADRO No. I

EXPANSION DEL SUELO URBANO EN LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE MEXICO.
IB

MUNICIPIO	INCREMENTO/1971-1978 HECTAREAS	INCREMENTO ANUAL.
ECATEPEC	1868	267.0
NAUCALPAN	1559	222.7
TLALNEPANTLA	1502	214.6
NEZAHUALCOYOTL	866	123.7

Pero ese cambio físico que se observa en el uso de la tierra,- debido a la gran concentración y al aumento demográfico, sólo es un aspecto adicional ya que eso responde a intereses económicos bien definidos; por un lado, los del capital inmobiliario que monopoliza la tierra para sacar los mejores beneficios por medio de la especulación del precio de ésta. Por otro, la no intervención del Estado al permitir que el capitalista realice libremente el acaparamiento para convertirse en un monopolio del suelo urbano. Así, en este aspecto el Estado "va a poner a la disposición del monopolio su poder de coacción para liberar los suelos necesarios."¹⁹

A pesar de los problemas existentes en el AMCM, día con día llegan a ésta miles de emigrantes del campo. Para tener una idea de esto, "en 1970, 498 mil lo habían hecho al municipio de Nezahualcóyotl, 268 mil al municipio de Naucalpan, 226 mil a Tlalnepantla."²⁰

Y así para 1972 "se estima conservadoramente que las migraciones ascendían a 20 mil personas por mes."²¹ y en 1980 el gobierno del Estado de México, da las siguientes cifras de población en los municipios con más concentración demográfica:

- IB.- Mario Basso, Alejandro Méndez, Proceso de urbanización y movimientos populares en Ciudad Nezahualcóyotl. Tesis, F.C.P. y S. UNAM. México, 1981 p.144
- 19.- Christian Topalov, op.cit. p.29
- 20.- Uno más Uno, México, 30 de septiembre de 1980
- 21.- Ma. de Jesús Méndez A. "Nezahualcóyotl, 2 millones 300 mil problemas." en Por esto; No.15 México, 8/X/1981 p.17

CUADRO No. 2

POBLACION POR MUNICIPIOS DEL ESTADO DE MEXICO.	
MUNICIPIOS	MILES DE HABITANTES.
TOLUCA	163
ECATEPEC	913
TLALNEPANTLA	958
NAUCALPAN	1,007
NEZAHUALCOYOTL	1,433
RESTO	3,069

FUENTE; PLAN DE GOBIERNO 1981-1987
TOLUCA, EDO. de MEXICO.

Como se puede observar, el municipio con más población es el de Nezahualcóyotl ya que éste surgió como un apéndice del Distrito Federal y en ese sentido; respondió a una necesidad social de mayor extensión de suelo urbano. Pero que podría llamarse momentánea, ya que esto mismo que sucedió con Neza, ocurre ahora con otros municipios que están más alejados de éste y del D.F., es decir; se repite el fenómeno de expansión y de transferencia de los excedentes de población y de los conflictos urbanos hacia otros lugares.

Todo eso es el resultado "de una política llevada por las autoridades del Distrito Federal, política que conduce a transferir este crecimiento a otros suburbios dependientes de otra autoridad, -- sin frenar el fenómeno en su conjunto."²²

Es decir, se constituye un círculo vicioso que consiste en trasladar los problemas demográficos y urbanos de un lugar a otro, pero sin atacar al fenómeno desde sus raíces fundamentales. "En realidad el problema planteado es mucho más amplio y Nezahualcóyotl no sigue siendo más que un ejemplo limitado del crecimiento de la Ciudad de México... en nuestros días, a los problemas agrarios se agre-

gan los que son propios de la ciudad ya que aquéllos empujan hacia esta última a masas rurales que inmediatamente son arrojadas hacia los cinturones de miseria, la reforma agraria no ha retenido a los campesinos y la industrialización no ha creado los empleos necesarios." 23

A manera de síntesis, citaremos los elementos más sobresalientes de todo movimiento de población que tiene sus orígenes en el campo y que se asentarán en los centros urbanos, los cuales demandarán solución a los grandes problemas de los servicios de consumo colectivo. Estos surgen de la articulación compleja de los siguientes procesos:

- 1.- El rápido crecimiento de la población campesina y sus efectos en la estructura de la propiedad de la tierra, concentrada monopolícamente. Esto coloca a la nueva población, al margen de la condición básica de subsistencia: la tierra.
- 2.- El lento ó rápido proceso de descomposición de las formas pre-capitalistas de producción agrícola, como efecto de la penetración de las formas de producción agraria capitalista, que pauperizan al campesinado parcelario ó lo expropian de sus medios de producción.
- 3.- La violencia que acompañan los procesos de concentración de la propiedad de la tierra y la aguda represión ejercida por la burguesía y su Estado contra los movimientos demográficos del campesinado.
- 4.- La desigualdad en la distribución de los servicios infraestructurales y sociales básicos entre el campo y la ciudad. 24

23.- Robert Ferras, Ciudad Nezahualcóyotl: un barrio en vías de absorción por la Ciudad de México, El Colegio de México. Cuadernos del CEG. No. 20 México, 1977 p.37

24.- Emilio Pradilla, op.cit. p.75

Vamos pues, que las migraciones no son una simple transferencia de los sectores rurales a las grandes concentraciones urbanas, sino que esa transferencia representa una etapa necesaria en el sistema capitalista consistente en; integrar a la población a la sociedad de clases y en ese sentido, la proletarización de las masas campesinas mediante la migración. Así aumenta la mano de obra en su lugar de destino: los centros urbanos. Como es el caso de Ciudad Nezahualcóyotl. Formándose el ejército industrial de reserva, esencial en el capitalismo, pues aumenta la oferta de mano de obra no calificada en el mercado, hecho que repercute tanto en su remuneración como en sus condiciones de trabajo. Y además ese excedente, contribuye a la saturación de los servicios e infraestructuras urbanas y a la vez genera nuevas necesidades en cuanto a la satisfacción de los consumos sociales.

2.I.- ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE URBANO EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

En este apartado se tratará de analizar hasta donde es posible los antecedentes históricos del transporte en Nezahualcóyotl, con la ayuda de la documentación histórica y los testimonios de quienes vivieron esas situaciones. Comprende un período de finales de la década de 1930 hasta 1970, y en el cual al transporte público a pesar de su importancia en los problemas sociales, no se le prestó demasiada atención y si bien se hicieron algunas declaraciones de descontento por el mal servicio, no se llegó a cuestionar como fué el caso de la tenencia de la tierra ó de otros problemas como el del drenaje y el agua.

Este análisis histórico se reforzará con datos empíricos que nos ayudarán a situar y comprender la situación que reinaba en esos momentos específicos y que con el paso del tiempo, esos factores conformarían el problema que hasta nuestros días aún persiste.

Muchos años antes de constituirse en municipio, Ciudad Nezahualcóyotl ó lo que anteriormente fué; Colonias del Vaso de Texcoco, su población no obstante de haber sido la más pobre, pues la constituían: vendedores ambulantes, albañiles, campesinos emigrados del campo, obreros semicalificados y algunos empleados públicos. Fué objeto de un sin número de engaños, robos y atropellos por parte de los fraccionadores así como del gobierno estatal.

Sin embargo, la esperanza de obtener una propiedad barata y además cercana del Distrito Federal, ilusionaba a la gente para adquirir su terreno y "con servicios urbanos, tal como lo establecía la propaganda y los contratos de promesa de venta. Los nombres de las colonias empezaban a ejercer su poder mágico: ¡Los manantiales, ..

Agua azul, Jardines de Guadalupe, las Flores, Aurora, la Perla, las --
 Fuentes, "Maravillas... Se trataba de una propaganda que presenta al --
 consumidor, expectativas que nunca se llegan a cumplir. No hubo --
 fuentes ni flores. La realidad fué muy diferente. Largas colas para --
 el agua, inundaciones, tolveneras, fetidéz constante... Por si fuera --
 poco los colonos recibieron una embestida de cuotas y cooperacio--
 nes para las cosas más diversas. Exigidas con el aval de funciona--
 rios reales ó supuestos. El agua se cobró por lo menos dos veces, --
 se pidió para la "vigilancia" policiaca, para la escuela, el consul--
 torio, la marquesina, el número oficial de la casa, y para los servi--
 cios urbanos;... La ciudad fué un enorme botín en la que se entrela--
 zaban burdamente fraccionadores y funcionarios." I

Esa situación comenzó a surgir a raíz de tres hechos relevantes;
 1o.- Por el año de 1932 el presidente de la República Pascual Or--
 tiz Rubio, emitió un acuerdo en el que se señalaba que el área del
 ex-Lago de Texcoco, podría arrendarse y venderse.

2o.- Para el año de 1937 la construcción del bordo Xochiaca, permi--
 te que gran extensión de tierra quede aislada del agua del Lago. He--
 cho que propició el surgimiento de las primeras colonias entre --
 1945-1947 como la México, Pavón y Estado de México.

3o.- Por esas fechas, en el Distrito Federal se expide el decreto --
 gubernamental que prohibía nuevos fraccionamientos en éste.

Así, con el fraccionamiento de lotes y colonias de lo que antes --
 fué el lago de Texcoco, comienza el proceso de especulación ilegal--
 y colonización de lo que ahora es Ciudad Nezahualcóyotl, proceso --
 que viene desde 1950 hasta mediados de 1970 aproximadamente.

I.- Armando Cisneros, op.cit. p.37

Una de las principales características que identifican a Nezahualcóyotl y que se remonta desde antes de ser municipio es; la falta de los servicios urbanos, en aquél entonces lo fué del agua, del drenaje, energía eléctrica entre los más elementales. Actualmente se sigue careciendo de muchos servicios de consumo colectivo como el agua potable, ya que la que llega a las tomas domiciliarias no lo es. Servicio de recolección de basura, hospitales, escuelas, vigilancia, teléfonos públicos, mercados, transporte colectivo, etc.,

Esa problemática se padece desde el período de 1946 en que los fraccionadores, al vender los terrenos no proporcionaron ninguna infraestructura urbana básica- como casi siempre ocurre en la formación de colonias proletarias y asentamientos espontáneos -sin embargo, la población en Nezahualcóyotl aumentaba aceleradamente.

En 1958 sucedió un hecho que al parecer traería mejoras para la población. Fué la expedición de la Ley de Fraccionamientos del Estado de México, pero que no fué retroactiva. "Esta ley obligaba a los responsables de los fraccionamientos a dotarlos de los correspondientes servicios de agua, drenaje, electricidad y conformación de calles y guarniciones. Estas resoluciones por lo general no se cumplieron ó se llevaron a cabo en forma inadecuada e insuficiente. Hasta 1970 la ciudad carecía sustancialmente de los servicios urbanos mínimos."²

Y no es sino después de la década de los 70s, cuando el problema del transporte público, se le comienza a dar cierta importancia, debido a dos cuestiones principalmente; el gran aumento de población

2.- José Antonio Alonso, Sexo, Trabajo y Marginalidad Urbana. Ed, Edicol, México, 1981 p.60

ya que en esos años el municipio llegó a 640,385 habitantes,³ hecho que repercutió directamente en el uso de este servicio. Por otro lado, los constantes aumentos que los permisionarios imponen a sus tarifas, sin la correspondiente autorización oficial.

Así, encontramos que la problemática del transporte es mencionada dentro de una gran variedad de necesidades que los colonos, demandaban se les resolviera. Pero sin que este problema concreto, tuviera un análisis histórico más profundo ó el planteamiento de alternativas específicas a seguir, sino que se trataba de solucionar el conflicto, por las características del momento.

La necesidad del transporte público en Nezahualcóyotl, comienza desde que los primeros pobladores llegan a esa zona y aunado a la carencia de los demás servicios urbanos, éste se va tornando cada vez más problemático. En el sentido de que, las empresas particulares que prestaban el servicio lo hacían al municipio de Chimalhuacán o a Texcoco y no contaban con suficientes unidades para transportar a los usuarios de las colonias del Vaso de Texcoco. Además no podían entrar a esa zona ya que no existía ninguna vía de acceso por donde hacerlo.

Eso implicó una serie de problemas de transporte para los colonos, pues no veían otra forma más que salir a pie de las colonias a sus centros de trabajo. Por lo que fué necesario que empezaran a buscar otras alternativas para solucionar tal problema. Veamos como se realizó el primer tramo de acceso a las colonias y que a la vez sirvió para poder introducir otros servicios: "los pequeños jacales confeccionados con tablas y láminas de cartón parecían surgir de entre la tierra...ante la imposibilidad jurídica para desa-

3.- Manual del Colono, Colección: Instrumentos de la educación popular. SEPAC. Nezahualcóyotl, Edo. de México, 1978 p.22

lojarlos y la indiferencia de los funcionarios de la junta regional de la Planificación y Zonificación, el problema se hacía cada vez más grande... Las manzanas se empezaron a proyectar con orientación de Norte a Sur y la Avenida Sn. Juan se ampliaría hasta 26 m. de ancho en una extensión de 340m. se inició la colocación de una carpeta de tezontle."⁴

Como los problemas que se tenían por vivir en un terreno sin -- los servicios urbanos más necesarios y siendo los colonos los inmediatamente más afectados, éstos tuvieron que hacer cooperaciones para poder solventar sus necesidades. "Fueron necesarias varias recomendaciones y la utilización de motivaciones económicas para que el encargado de "la Garza" ubicada frente a Sn. Lázaro accediera a proporcionarnos una pipa diariamente... en esos tiempos no se podía ni hablar de proporcionar energía eléctrica; el último foco se localizaba en el jacalón que pomposamente denominaban Puerto Aéreo.. el problema siguiente fué realizar un carril de tezontle, de la carretera México-Puebla hacia la colonia México. Esto también era urgente porque sólo así podían introducirse las pipas que transportaban el agua. El material para la construcción de esta vía lo conseguimos del cerro del Peñón, con cuyo propietario el Sr. de la Canalguardaba una estrecha amistad."⁵

Vemos pues cómo los colonos fueron los principales que iniciaron y motivaron la instalación y dotación de algunos servicios indispensables y no los fraccionadores, que por Ley les correspondía otorgar los servicios urbanos a los fraccionamientos. Pero dejemos

4.- A. Justo. A brazo partido; la historia de Ciudad Nezahualcóyotl. Cd. Nezahualcóyotl. Mimeoografiado, s/f.

5.- Declaraciones del Sr. Raúl Romero, en A brazo partido; op.cit.

que los testimonios de los propios colonos nos describan los problemas que tuvieron que pasar para poder obtener algunos servicios básicos; y en donde la falta de éstos, no mellaron las esperanzas de las personas que se enfrentaron a ellos antes de la década de los 70s.

Se formaban comisiones entre los colonos para pedir la introducción de algún servicio urbano, principalmente al Departamento del Distrito Federal. La señora Matilde Avendaño, "asegura que en 1949 luchó para que llegara la pipa...fuimos a Toluca con el gobernador Alfredo del Mazo para que nos dieran la pipa, ahí nos dijo que no, que el gobierno no tenía pipas, que además ellos no nos habían mandado a vivir allí...Por eso los habitantes de las colonias no todo lo esperaban del gobierno, hacían zanjas los domingos, niños y señores salían a trabajar formando calzadas para que los camiones entraran hasta donde vivían."⁶

El 10 de octubre de 1952 el Delegado municipal de la Colonia el Sol, Leonardo Delgado solicitó a Felipe López Beltrán información sobre cómo adquirió el cascajo para la compostura de algunas avenidas y en qué consistió la cooperación de los colonos...y para el 18 de octubre, recibe la contestación en donde se decía que el cascajo lo adquirieron los colonos para que entraran las líneas de camiones ya que los fraccionadores no hicieron nada.⁷

De éstas y otras escenas fueron actores y testigos los colonos de lo que ahora es Ciudad Nezahualcóyotl. Desde que empezó a poblarse han tenido que enfrentarse tanto a fraccionadores como al -

6.- Miguel Angel Morales, "Los fundadores de Ciudad Nezahualcóyotl!" en Revista de Revistas. México, 10 de noviembre de 1978. No. 355 p.42

7.- Ernesto Ortega, op.cit.

gobierno, al estar este último a favor de los primeros pues protegió sus intereses. Sin embargo, los habitantes de Nezahualcóyotl han logrado arrebatar algunos servicios a través de sus luchas inmediatas y reivindicativas. "Lo que ha costado a nivel de vivencia para los colonos, los pocos servicios públicos con que cuentan y -- que éstos no han sido una 'generosa' concesión de las autoridades para con el pueblo, sino un 'perdón' a los fraccionadores, por la -- complicidad ó por omisión, por lo que los colonos tuvieron una existencia angustiosa durante largos años."⁸

Al analizar los hechos descritos, se ve que el servicio del -- transporte público casi no existía en las colonias del Vaso de Texcoco. Debido a que no se daban las condiciones mínimas para que -- los autobuses entraran a la zona. En tal situación, los habitantes tenían que hacer un largo recorrido desde sus colonias hasta la -- única salida que era la carretera de Puebla, .."tenia uno que salir desde la madrugada para poder llegar a la carretera de Puebla (hoy-Calzada Ignacio Zaragoza) y tomar un camión para ir a trabajar, y así todos los días."⁹

Sin embargo, esa situación de penurias que pasaron los colonos -- se debió a que la mayoría de la gente ya sea que fueron engañados -- ó porque tenían una gran necesidad; llegaron a vivir ahí. Además -- de las condiciones generales de la población, que según el Sr. Eugenio Alonso describe a los colonos de aquél tiempo, como personas .. "con nula conciencia crítica, que jamás sospecharon de la relación -- Gobernadores-Fraccionadores... pues vemos según algunos relatos, que

8.- Maximiliano Iglesias, Nezahualcóyotl; testimonios históricos. SEPAC. Nezahualcóyotl, Edo. de México, 1978 p. II

9.- Entrevista al Sr. Jorge Carmona, citado en Nezahualcóyotl: testimonios históricos. op.cit. p.23

las gentes recurrían al D.D.F. para solicitar algo que correspondía exigirse a los fraccionadores ó al gobierno del Estado de México." ¹⁰

El Sr. José Guzmán relata como la falta de camiones en las colonias, significó un gran problema para sus pobladores ya que "muchas veces tuvimos que llevar a la Cruz Roja ó con algún médico, a algún conocido ó persona de gravedad para que fuera atendido, ésto a deshoras de la noche, porque nomás se podía salir a la carretera y -- las únicas líneas de camiones eran los 'rojos de Texcoco' y los -- Sta. María y no había más camiones." ¹¹

La misma escena se repite en el interior de cada colonia, en donde la mano de obra de los niños y las mujeres era fundamental en la cooperación, para formar lo que serviría como carretera en las colonias y pedir a los camioneros que entraran a dar el servicio. "Empezamos a formar la calzada que ahora se llama Cuauhtémoc, para que entraran los rojos de Chimalhuacan. Los domingos, mujeres, niños y señores salíamos a trabajar formando esa calzada." ¹²

El que hayan entrado los 'rojos de Chimalhuacan' a dar el servicio a las colonias del Vaso de Texcoco ó alguna otra línea, era de primordial importancia. Así, el 15 de agosto de 1953 la Federación de Colonos solicitó al periódico "Colonias" que publicara que dicha Federación, había logrado la introducción del servicio de camiones de los que se hacían llamar los "Plateados". ¹³ Esta línea fué la primera en el municipio.

10.- Maximiliano Iglesias, op.cit.p.23

11.- Ibid. p.25

12.- Entrevista al Sr. José Guzmán, citado en Nezahualcóyotl; testimonios históricos. op.cit. p.27

13.- A. Justo, op.cit.

Tal fué la desesperación de los colonos por conseguir la introducción del transporte público, que ellos mismos se ofrecieron a -- trabajar gratuitamente al chequeo de las tarjetas de los camiones, además de acondicionar el camino, "los que realmente tomaron la -- iniciativa en la dotación de algunos servicios indispensables fueron los colonos, quienes tramitaron su instalación, solicitaron a la línea de autotransportes México-Chimalhuacán que su servicio lo ampliaran a la colonia el Sol, con la promesa de que los colonos acomodarían el cascajo en las avenidas por las que transitarían y además de que éstos se encargarían de checar gratuitamente la llegada de los camiones."¹⁴

Eso sucedió el 17 de julio de 1954, fecha en que mandaron un memorándum al presidente de la línea, el Sr. Quintín Flores. Y para el 22 de julio del mismo año, reciben la contestación, la cual decía... "con mucho gusto comunico a ustedes que el servicio a esa colonia se normalizará a un carro cada hora precisamente, al mismo tiempo -- les manifiesto que aceptamos la colaboración de Ustedes y que ya -- se han girado ordenes a los cobradores de los carros en servicio en el Sol que pasen a marcar sus tarjetas en la tienda "El rayito de sol."¹⁵

Es lógico suponer que con un ofrecimiento como el que hicieron los colonos a los permisionarios del transporte, el cual incluía; desde la compra y acondicionamiento del cascajo por las avenidas -- en donde circularían los autobuses, hasta el trabajo de checar las salidas y llegadas de los camiones a las colonias. Eso representó para las empresas camioneras un aliciente y un ahorro, ya que no --

14.- Ernesto Ortega, op.cit. p.186

15.- Maximiliano Iglesias, op.cit. p.91

tenían que preocuparse por pagar el salario del personal que ocuparía el trabajo que los mismos colonos ofrecían, y sin pago alguno.

Sin embargo, la introducción de otras líneas de autobuses como la México-Chimalhuacán y la San Rafael Aviación, propiciaron conflictos económicos y políticos que llevaron a la quiebra a la primera línea de camiones establecida en las colonias del Vaso de Texcoco, .."las comunicaciones aunque deficientes, se instituyen; la vieja línea de camiones "San Esteban" identificados como 'los plasteados', con sus maltrechas unidades que solamente circulaban por las inmediaciones de las colonias, se declaran en quiebra y dejan su lugar a otras dos empresas: la 'Círculo Hospitales' y la 'San Rafael Aviación'".¹⁶

Así, una de las primeras líneas de autobuses que comenzó a dar el servicio colectivo y que funciona en la actualidad, es la 'México-Chimalhuacán'.¹⁷ Sólo que esta empresa normalmente funcionaba del D.F. al municipio de Chimalhuacán, pero prácticamente servía de transporte para los habitantes de la zona de las incipientes colonias del Vaso de Texcoco, ya que circulaban por lo que antes se conocía como carretera México-Puebla (hoy Calz. Ignacio Zaragoza) que fué y actualmente también lo es -la principal vía de acceso a lo que ahora es el municipio de Nezahualcóyotl.

Por aquél tiempo, se dió la inauguración de la primera vía asfaltada; la Av. México, fué puesta en servicio por el Gobernador de la Entidad el Ing. Salvador Sánchez Colín. Cabe mencionar que antes del período de este Gobernador, el gobierno estatal promovió la formación de la Fiduciaria del Estado de México, institución encargada

16.- A. Justo, op.cit.

17.- Entrevista confidencial a un permisionario del transporte de Nezahualcóyotl, establecido desde 1950 en el municipio.

de cobrar las cuotas de cooperación para "instalar los servicios de urbanización".¹⁸

Así, a finales de 1936 el servicio de camiones México-Chimalhuacán pidió la concesión para el establecimiento del transporte en las colonias del Vaso de Texcoco.¹⁹ Pero les fué negada. Y al no poder establecer la ruta, formaron una sociedad que se llamó: "Sociedad Cooperativa de Autotransportes y Expres Chimalhuacán-México" y su presidente sería el Sr. Miguel Valverde Buendía, esa asociación exigía que se les autorizara la concesión de la ruta mediante la intervención de la Secretaría de Comunicaciones para el logro de sus objetivos. Pero sin ningún resultado ya que para enero de 1938 a través de su presidente el Sr. Valverde, solicitan de nuevo que se los autorice y les sea reconocida su Asociación a cambio de eso ofrecieron ayudar económica y materialmente, para terminar la carretera que se construyó de Xochiaca al Peñón de los Paños. Logrando de esa forma la concesión, el 21 de febrero del mismo año.

Sin embargo, para fines de 1938 esa línea de autobuses México-Chimalhuacán comienza a tener problemas con otra línea llamada: "San Rafael Aviación y Anexas."²⁰ El Sr. Daniel Villamil que era el nuevo presidente de la línea México-Chimalhuacán, manifestó que los permisionarios de la San Rafael Aviación trataban de destruir la línea que él representaba, pues querían que se les permitiera el tránsito de sus camiones por la misma ruta. Y por otro lado, el jefe de tránsito de Toluca quería que los Ejidatarios de Chimalhuacán formaran parte de esa Cooperativa.

18.- A. Justo, op.cit.

19.- Archivo General de la Nación, Sección: Lazaro Cárdenas.

20.- Ibid

Ante esa situación, la Asociación de los autobuses México-Chimalhuacan, exigieron garantías al gobierno Federal, argumentándose con el hecho de que en el pueblo de Chimalhuacan estaban extorcionando sus intereses, mediante personas que querían participar en la Cooperativa por la fuerza. Que "el monopolio camionero "San Rafael Aviación y Anexas" se vale de medios reprobables para eliminarlos de la línea, violando para eso los reglamentos de tránsito, en vista de que los inspectores de tráfico, los favorecen en la carretera."²¹

Al analizar los hechos anteriores, se ve claramente que desde que empiezan a funcionar dichas líneas concesionadas del transporte público en Nezahualcóyotl, comienzan a tener rivalidades entre ellas debido a que la ambición de las empresas que manejan ese sector las lleva a querer explotar ellas solas aquéllas rutas. Al no permitir que alguna otra lo haga por la misma zona. A esto hay que aumentar las ambiciones económicas personales dentro de los representantes de una misma empresa, que hace que la problemática del transporte, adquiera diferentes matices con sus respectivas consecuencias. Como el hecho de la división de los permisionarios que tiene cada línea. Así, a principios de 1939 la línea México-Chimalhuacan,²² empieza a tener problemas internos en la Cooperativa. A consecuencia de las presiones que ejercía la empresa contraria que era la San Rafael Aviación y por cuestiones políticas y económicas por parte de las autoridades de Tránsito de Toluca, hicieron que el representante el Sr. Daniel Villamil cometiera una serie de robos y malas maniobras en contra de sus representados.

Para mediados de 1939, la Cooperativa eligió al Sr. Juan Valenti

21.- Archivo General...loc.cit.

22.- Ibid.

no como su nuevo representante,²³ y por medio de él pidieron la -- concesión del permiso mixto,²⁴ cosa que iba a gestionar el Sr. Villamil pero éste; sólo los estafó sin resolver ese problema, además vendió unidades sin el consentimiento de la sociedad camionera ni de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Eso originó que dicha Secretaría les cancelara los permisos. -- Por otra parte, el Sr. Daniel Villamil desapareció con toda la documentación respectiva.²⁵

Esos hechos que son problemas propios de las empresas camione-- ras, repercuten indirectamente en el público usuario ya que los per misionarios al tener problemas con sus representantes esconden sus unidades, aumentan la tarifa de los pasajes, dan mal trato e ineffi-- ciente servicio a los usuarios, dándose una situación conflictiva - como es el caso de Ciudad Nezahualcóyotl, donde se ha desarrollado la competencia desde principio entre las empresas que manejan el - transporte público. Y en donde a éstas, no les interesa dejar a to-- da la población sin el servicio con tal de ganar más terreno en el plano económico y político dentro del municipio.

Por otro lado, la intromisión de funcionarios del gobierno den-- tro de este sector del transporte hace aún más problemática la si--

23.- Archivo General...loc.cit.

24.- El permiso ó concesión mixta, consiste en la doble concesión - que tienen algunas empresas del transporte en el Estado de Mé xico; la Federal y la Estatal.

25 - Esa información histórica del transporte en Nezahualcóyotl, -- desafortunadamente no se encuentra completa, como para hacer - de la problemática un análisis más detallado. Ya que en el Ar chivo General de la Nación, existen fechas de los sucesos pero desgraciadamente los textos íntegros de la información especí fica, no aparece. Y en el Archivo del Gobierno del Estado de - México tampoco existe, no se sabe porqué;...Así, la información expuesta aquí, pertenece sólo a los extractos de los textos.

Tal información del sector del transporte no se encuentra, -- sus causas; se desconocen...

tuación ya que al tener intereses económicos dentro de ese gremio, el gobierno no puede intervenir directa y tajantemente para solucionar los abusos y violaciones que los camioneros cometen. Además de que aquél les debe varios favores, como el hecho del acarreo de la gente en las campañas electorales ó en algunas manifestaciones oficiales del Estado.

Pero además de los factores mencionados, hay que señalar otro -- que también es importante y es el hecho de que; los mismos colonos y usuarios contribuyen- tal vez sin darse cuenta -a agrandar más - el problema. En ese sentido, muchas veces los colonos se ponen a favor de lo camioneros, y como se mencionó anteriormente este hecho - se debe a que los colonos de aquéllas épocas eran gente sin conciencia crítica, lo que hacía que no distinguieran la relación que existía entre las autoridades y los permisionarios. Y una buena muestra de ello, es el hecho que sucedió el 11 de mayo de 1959 en donde los colonos del Vaso de Texcoco y usuarios en general, pidieron al gobierno Federal que se les diera ayuda a los "pobres permisionarios".*

A continuación se transcribe el texto íntegro del documento por ser bastante significativo de la problemática en cuestión.

Se trata de un oficio que fué dirigido al presidente Adolfo López Mateos por los vecinos de varias colonias, tanto del Distrito Federal como de los usuarios del municipio de Nezahualcóyotl (anteriormente del Vaso de Texcoco).

* - Expresión usada por los colonos usuarios de las colonias del Vaso de Texcoco, en el oficio dirigido al gobierno de la República demandando ayuda para los concesionarios.

"México, D.F. a 11 de mayo de 1959.

"Los que suscribimos vecinos de las colonias Moctezuma, Federal, Civil, Puebla, Romero, Aviación, del Sol, Maravillas, etc, todos usuarios de la línea de transportes urbanos para pasajeros de 2a, clase 'San Rafael Aviación' vemos con verdadera tristeza, que esos pobres concesionarios hacen esfuerzos inauditos por servirnos, dado que sus unidades de transporte ya no responden y precisamente se debe a -- que tienen más de 9 años en servicio continuo, es por lo que hemos creído conveniente acercarnos a USTED DISTINGUIDO SEÑOR PRESIDENTE A FIN DE QUE A ESOS HOMBRES DE LUCHA** que nos han venido dando tan buenos servicios en caminos que no han sido pavimentados y que también ha sido causa para que su equipo se haya acabado; QUE SE LES DOTE DE NUEVAS UNIDADES PARA QUE PUEDAN SIN INCOMODIDAD DE LOS -- USUARIOS, seguirnos prestando sus servicios de SEGUNDA CLASE; ya -- que el ciento por ciento de los que ocupamos, somos gente completamente humilde y que escazamente apenas sí tenemos para medio comer en compañía de nuestra numerosa y pequeña familia y es más, la sociedad infantil, hace dos viajes diariamente para asistir a sus labores escolares y nosotros repetimos, no tenemos para pagar pasajes de lujo; visiblemente hay que ver la cantidad de carros de ese servicio ó línea que a diario y a uno y otro lado del tramo que ocupan de la carretera México-Puebla, se encuentran descompuestos y -- que vienen ocasionando las inconvenientes molestias de retardos en nuestras distintas ocupaciones."26

Siguen agradecimientos y firmas de los colonos.

Del oficio anterior que los mismos colonos y usuarios redactaron, podemos visualizar varios hechos que más adelante tendrán grandes repercusiones.

- Esa petición del servicio del transporte público; es reivindicativa, una vez que los colonos pedían algo que de por sí se les debía y en el que quedan subordinados a las decisiones de las instituciones gubernamentales, que se encargarán de satisfacer en el mo-

**.- Subrayado del texto original.

26.- Archivo General de la Nación, sección: Adolfo López Mateos.

mento que al Estado le convenga, sus necesidades de servicios urbanos.

- Los colonos no logran detectar la relación económica y política que las autoridades guardan con respecto a los permisionarios, debido a las condiciones antes mencionadas.

- Al no conocer profundamente la problemática, éstos hacen peticiones a las autoridades que no pertenecen a su jurisdicción, es decir; piden al gobierno Federal que intervenga y prácticamente les resuelva el problema. Petición que debería haberse hecho a las autoridades del Estado de México. Pues a pesar de que en la actualidad los problemas urbanos han avanzado fuera del D.F. englobando a municipios de otros Estados, no se les da una solución coordinada entre las diferentes jurisdicciones involucradas, como se podría esperar y que incluso se menciona en Planes, Proyectos y en la misma Ley General de Asentamientos Humanos. Sino que en la realidad y en la práctica, cada entidad resuelve sus problemas independientemente de las otras. Aunque éstas se encuentren en continuidad geográfica, fenómeno que se le ha denominado: Conurbación.

- Con esa actitud de los colonos, los permisionarios aparecen ante los ojos del público usuario en general; como una empresa benefactora que les hace un gran favor al prestarles el servicio.

- Los colonos toman como base del deficiente servicio, los malos caminos. Sin darse cuenta de las verdaderas causas del problema. Como por ejemplo, que un servicio que tiene más de 9 años de funcionar; es para que sus dueños ó las empresas que los representan se preocuparan por las composturas de sus unidades y a la vez adquirir otras nuevas para poder brindar un servicio más eficaz a la población. Además hay que tomar en cuenta que ese tipo de transporte siempre ha cobrado una tarifa más elevada con respecto al del D.F.

y muchas veces sin el consentimiento de las autoridades correspondientes y en un lugar donde la mayoría de la población usuaria, gana el salario mínimo y en ocasiones ni eso.

- Los colonos no se daban cuenta que el mal servicio y descomposturas de los camiones, se debía a la constante competencia que - la línea San Rafael Aviación tenía con otras y en donde a ésta, se le acusa de ser la responsable de los abusos que iban en contra, incluso del reglamento de Tránsito. Como se denunció en un oficio, -- que otras empresas de autobuses del D.F. mandaron a la Secretaría de Comunicaciones, con fecha del 7 de septiembre de 1959 en donde - le hacían cargos por ocasionar problemas con otras líneas.²⁷ Además otros usuarios también se quejaban del deficiente servicio que prestaban.

Sin embargo, esa actitud de los camioneros se debe a cuestiones bien definidas como las siguientes:

- a).- Al mantener sus unidades descompuestas y trabajar con unas -- cuantas, conlleva a un aumento en la demanda del servicio, éste sirve como presión para poder aumentar la tarifa del pasaje.
- b).- El no adquirir nuevas unidades y dar el servicio con autobuses en malas condiciones, hace que los permisionarios obtengan mayores ganancias sin tener que hacer mayores desembolsos en composuras e innovaciones. O hacer nuevas inversiones con otras unidades. Este también representa otro factor para el aumento del precio del pasaje y la calidad del servicio. Actitudes que seguirán siendo -- utilizadas por los concesionados, en Nezahualcóyotl.

- Por otro lado, los colonos en lugar de pedir ayuda para los camioneros, deberían haberlo hecho para ellos y mejorar sus necesida-

27.- Archivo General...sec. Adolfo López Mateos. Loc. cit.

des de servicios urbanos más inmediatos, como es el caso de la pavimentación de las calles y avenidas del municipio.

Se puede decir entonces que; los colonos se encuentran en desventaja con respecto al problema en cuestión, debido a que no están organizados conscientemente para hacer frente al problema. Y si se da una organización es en forma incipiente, además el movimiento es inmediatamente controlado por el gobierno, como sucedió con la Federación de Colonos en donde el Gobernador Sánchez Colín impuso gente de su confianza para mediatizar el movimiento.

Así pues, .."en estos testimonios, también se aprecia fácilmente como desde el momento en que el descontento—debido a las carencias y a las condiciones angustiosas en que se debatían los colonos—amenaza con crecer y hacerse notorio, el Estado, bajo una máscara bonachona y paternalista comienza proponiendo y haciendo suya toda iniciativa de organización. Pero cuando lo propuesto se sale de los cartabones establecidos, se les combate hasta lograr su total extinción, quedando tan sólo los tipos y alcances de organización que se adaptan a su propia estructura."²⁸

Y así en general sucedió con las demás organizaciones que surgieron en Neza, pero que a lo largo de sus luchas fueron incorporadas a organismos institucionales controlados por el Estado. Este es un fenómeno que aún persiste en nuestros días.

Es importante mencionar que el interés de este trabajo, era hacer una exposición más amplia y detallada de los antecedentes históricos del transporte público, sin embargo; pese al esfuerzo que se hizo para conseguir esa información, sólo se obtuvieron algunos datos. Y después de haber consultado varios trabajos sobre Neza---

hualcáyotl, se llega a la conclusión de que la falta de información histórica del transporte, se debe fundamentalmente a los siguientes factores:

1.- A que el grueso de la población que llegó a vivir en las colonias del Vaso de Texcoco, se preocupó más por la instalación y solución de problemas inmediatos como el agua, el drenaje y sobre todo de la tenencia de la tierra. Y no es que el transporte no sea fundamental para estos sectores, pues acabamos de ver que la carencia de este servicio origina grandes necesidades y problemas. Sin embargo; ni las autoridades ni los usuarios le dan la importancia que tiene.

Si analizamos la historia de las colonias y sus movimientos populares, desde 1946-1970 vemos que sus luchas se daban principalmente por la reivindicación de otros servicios. Esto originó que la atención de la población y los trabajos de investigación en general se centrara en aquéllos problemas, dejando a segundo término otros también importantes como es el caso del transporte público.

2.- El Estado, a consecuencia de las movilizaciones populares, se dedicó a mediatizar esos descontentos. Por lo tanto, dejó en manos de empresas particulares la concesión del transporte. Pero sin llevar a cabo un eficiente control de éste y sin preocuparse por investigar cómo funcionaba el servicio.

3.- Las empresas particulares del transporte; no cuentan con un archivo histórico de sus operaciones y la poca información que manejan, casi no la proporcionan por temor a que se descubra el funcionamiento de las compañías camioneras. Ni siquiera a Tránsito ó a otras dependencias del gobierno para efecto de su estudio.

2.2.- NECESIDADES Y DEMANDAS COLECTIVAS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO, EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

El problema del transporte público de pasajeros en el municipio de Nezahualcóyotl, no obstante de haber transcurrido muchos años - desde la década de los 40s hasta nuestros días aún persiste. Y aun que a últimas fechas ha tomado distintos matices por la injerencia de algunos partidos políticos como el Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT), el Partido Revolucionario de los Trabajadores (PRT), Partido Revolucionario Institucional (PRI), el Partido Comunista Mexicano (PCM-ahora PSUM) y organizaciones populares como la Unión Independiente de Colonos de Nezahualcóyotl (UNICON), la Confederación Nacional de Organizaciones Liberales (CNOL), la Unión General de -- Obreros y Campesinos de México (UGOCCM), etc, la situación se ha tornado cada vez más crítica por el constante aumento de población y el notable estancamiento del número de unidades que presta el servicio en la ciudad.

Así, en 1978 las únicas tres líneas de camiones sólo contaban -- con 1200 unidades para dar servicio a una población que se estimaba en 1,891,000 para aquél año.¹ Y sin tomar en cuenta a las unidades descompuestas, sin embargo, esas cifras son las que proporcionan las empresas camioneras y el gobierno las maneja como información oficial y verdadera. Pero sin preocuparse por obtener datos más -- confiables de cada empresa, como por ejemplo el número de autobuses que posee cada una, su funcionamiento, rutas, concesiones, etc, para -- dar una idea más precisa de la operación de este servicio. O de interesarse en ello gobierno-empresas, no quieren que esa información - a la población, con eso se explicaría el hecho de tanto herese sector.

Olano, op.cit.

Otra de las grandes necesidades que se tiene en el municipio y que repercute directamente en el sistema de transporte público, es la falta de una infraestructura urbana en toda el área de Nezahualcóyotl y con ello, una red vial que permita la comunicación entre la ciudad. Con la cual no se cuenta ya que de un total de 999.6 km de calles que existen en el municipio, sólo se habían pavimentado 16 avenidas principales que correspondía a 156.9 km. en el año de 1978.²

Es importante mencionar que la pavimentación se comenzó a dar en aquellas calles y avenidas de las colonias que se encuentran cerca del Palacio Municipal ó de algunas oficinas gubernamentales y que por su ubicación privilegiada empezaron a tener más servicios, a diferencia de las demás que se encuentran actualmente olvidadas. Aunque desde mucho antes a los colonos se les comenzó a cobrar las cooperaciones para la pavimentación, las guarniciones y las banquetas, pero sin que estos elementos aún existan.

Pero aquéllo es resultado de una lógica económico-política y de la aplicación del proceso de urbanización característico del País, es decir; los servicios e infraestructura urbana se implantarán al rededor del centro urbano, pues en él están reunidas las actividades políticas, comerciales y de servicios que son los que harán de esa zona un área privilegiada por encima de las demás.

Por otro lado, esas calles y avenidas pavimentadas no cuentan con transporte público, sino sólo unas cuantas hechas que agrava el problema para los colonos que no tienen la suerte de vivir cerca de ellas por donde circulan los autobuses.

Aún después de 1970, la población de Nezahualcóyotl tenía grandes necesidades en cuanto a los servicios mínimos de consumo colec

2.- Ibid.

tivo. Y pese a que en el municipio se han formado varios comités, Consejos y Organizaciones de colonos que participan para tratar de resolver la situación; anteriormente el Comité de Fraccionamientos Urbanos, Consejo de Cooperación, Comité Especial de Planificación y Cooperación y la Ley de Fraccionamientos Urbanos del Estado de México: actualmente las Organizaciones ya mencionadas y otras más. Y sin embargo, tales organismos no lograron gran cosa ya que su formación sólo representó un medio para controlar y mediatizar las demandas populares.

Así, en 1970 el 50% de la población no tenía alcantarillado, el 34% no tenía agua y de cerca de 70 mil viviendas, únicamente 10 mil tenían servicio eléctrico y sólo la primera sección de la colonia Metropolitana tenía alumbrado público y existían 3 calles con 8km. pavimentados.³

En el régimen de 'apertura democrática' de Luis Echeverría, se creó en 1973 el Fideicomiso-FINEZA, para mediatizar los problemas sobre la tenencia de la tierra en el municipio. En teoría ese organismo pretendió ser mediador entre las partes en conflicto, sin embargo, al final benefició a los fraccionadores... "ya que de los 630 millones por cobrar, destinó 40% para los fraccionadores y 60% para supuesto "beneficio" de los colonos."⁴ Pero las necesidades en los demás servicios públicos seguía en aumento y el Estado no les daba la atención que requerían para evitar futuros conflictos entre la población.

Para 1975 y a pesar de que los colonos han pagado muchas veces las obras de sus más principales necesidades, "el gobierno del Estado les ha venido cobrando 90 pesos mensuales durante 10 años por -

3.- Manual del Colono, op.cit.

4.- Ibid.

2.2.- NECESIDADES Y DEMANDAS COLECTIVAS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO, EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

El problema del transporte público de pasajeros en el municipio de Nezahualcóyotl, no obstante de haber transcurrido muchos años - desde la década de los 40s hasta nuestros días aún persiste. Y aunque a últimas fechas ha tomado distintos matices por la injerencia de algunos partidos políticos como el Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT), el Partido Revolucionario de los Trabajadores (PRT), Partido Revolucionario Institucional (PRI), el Partido Comunista Mexicano (PCM-ahora PSUM) y organizaciones populares como la Unión Independiente de Colonos de Nezahualcóyotl (UNICON), la Confederación Nacional de Organizaciones Liberales (CNOL), la Unión General de -- Obreros y Campesinos de México (UGOCM), etc, la situación se ha tornado cada vez más crítica por el constante aumento de población y el notable estancamiento del número de unidades que presta el servicio en la ciudad.

Así, en 1978 las únicas tres líneas de camiones sólo contaban -- con 1200 unidades para dar servicio a una población que se estimaba en 1,891,000 para aquél año.¹ Y sin tomar en cuenta a las unidades descompuestas, sin embargo, esas cifras son las que proporcionan las empresas camioneras y el gobierno las maneja como información oficial y verdadera. Pero sin preocuparse por obtener datos más -- confiables de cada empresa, como por ejemplo el número de autobuses que posee cada una, su funcionamiento, rutas, concesiones, etc, para -- dar una idea más precisa de la operación de este servicio. O de interesarse en ello gobierno-empresas, no quieren que esa información llegue a la población, con eso se explicaría el hecho de tanto hermetismo en ese sector.

1.- Manual del Colono, op.cit.

Otra de las grandes necesidades que se tiene en el municipio y que repercute directamente en el sistema de transporte público, es la falta de una infraestructura urbana en toda el área de Nezahualcóyotl y con ello, una red vial que permita la comunicación entre la ciudad. Con la cual no se cuenta ya que de un total de 999.6 km de calles que existen en el municipio, sólo se habían pavimentado 16 avenidas principales que correspondía a 156.9km. en el año de 1978.²

Es importante mencionar que la pavimentación se comenzó a dar en aquéllas calles y avenidas de las colonias que se encuentran cerca del Palacio Municipal ó de algunas oficinas gubernamentales y que por su ubicación privilegiada empezaron a tener más servicios, a diferencia de las demás que se encuentran actualmente olvidadas. Aunque desde mucho antes a los colonos se les comenzó a cobrar las cooperaciones para la pavimentación, las guarniciones y las banquetas, pero sin que estos elementos aún existan.

Pero aquéllo es resultado de una lógica económico-política y de la aplicación del proceso de urbanización característico del País, es decir; los servicios e infraestructura urbana se implantarán al rededor del centro urbano, pues en él están reunidas las actividades políticas, comerciales y de servicios que son los que harán de esa zona un área privilegiada por encima de las demás.

Por otro lado, esas calles y avenidas pavimentadas no cuentan con transporte público, sino sólo unas cuantas hechas que agrava el problema para los colonos que no tienen la suerte de vivir cerca de ellas por donde circulan los autobuses.

Aún después de 1970, la población de Nezahualcóyotl tenía grandes necesidades en cuanto a los servicios mínimos de consumo colec

2.- Ibid.

tivo. Y pese a que en el municipio se han formado varios comités, - Consejos y Organizaciones de colonos que participan para tratar de resolver la situación; anteriormente el Comité de Fraccionamientos Urbanos, Consejo de Cooperación, Comité Especial de Planificación y Cooperación y la Ley de Fraccionamientos Urbanos del Estado de México; actualmente las Organizaciones ya mencionadas y otras más. Y sin embargo, tales organismos no lograron gran cosa ya que su formación sólo representó un medio para controlar y mediatizar las demandas populares.

Así, en 1970 el 50% de la población no tenía alcantarillado, el 34% no tenía agua y de cerca de 70 mil viviendas, únicamente 10 mil tenían servicio eléctrico y sólo la primera sección de la colonia Metropolitana tenía alumbrado público y existían 3 calles con 8km. pavimentados.³

En el régimen de 'apertura democrática' de Luis Echeverría, se creó en 1973 el Fideicomiso-FINEZA, para mediatizar los problemas sobre la tenencia de la tierra en el municipio. En teoría ese organismo pretendió ser mediador entre las partes en conflicto, sin embargo, al final benefició a los fraccionadores... "ya que de los 630 millones por cobrar, destinó 40% para los fraccionadores y 60% para supuesto "beneficio" de los colonos."⁴ Pero las necesidades en los demás servicios públicos seguía en aumento y el Estado no les daba la atención que requerían para evitar futuros conflictos entre la población.

Para 1975 y a pesar de que los colonos han pagado muchas veces las obras de sus más principales necesidades, "el gobierno del Estado les ha venido cobrando 90 pesos mensuales durante 10 años por -

3.- Manual del Colono, op.cit.

4.- Ibid.

Loto-total 9,000,000 por tan sólo esta primera etapa, lo cual quiere decir que en muchos años no se verá en concreto la solución del problema de la falta de pavimentación."⁵

Vemos que ni los organismos creados por el Estado ni aún su intervención directamente, han logrado una notable mejoría en la dotación de los servicios colectivos para satisfacer las necesidades de los colonos. Y en cambio el pueblo a final de cuentas; es el -- que ha pagado las pocas obras de urbanización y hay que recalcar -- que no todos los habitantes del municipio gozan de ellas, ya que -- son unas cuantas las colonias que las tienen. Además esos costos -- no los aporta el gobierno, sino que son transferidos a los colonos como cuotas y cooperaciones.

Así, las necesidades y carencias de los servicios de consumo colectivo son para los habitantes de Nezahualcóyotl, un motivo por el cual se unen algunos grupos de colonos para demandar su solución -- al Estado. Y en lo que toca al transporte público, se manifiestan -- las siguientes denuncias:

- Cobros exagerados de los carros de sitio.
- El servicio de transporte público es inoperante.
- Aumentos arbitrarios en las tarifas, unidades en malas condiciones de higiene y seguridad.
- Unidades insuficientes para movilizar a una gran población.
- Mal servicio de camiones y en malas condiciones, en relación al -- alto costo del pasaje.
- Fraudes y abusos de los permisionarios.
- La zona Norte de Meza, casi está sin servicio de camiones.
- No se permite la entrada a otras líneas camioneras.
- Los choferes son obligados a trabajar más de 12 horas.
- Mal trato a los usuarios.(6)

Actualmente, Nezahualcóyotl es un municipio en donde se resaltan las carencias y las necesidades que tienen sus habitantes. Y sólo hasta recorrerlo para poder comprobarlas.

5.- Manual del Colono, op.cit.

6.- Pláticas informales de opinión, con los usuarios del transporte de Meza.

Se ha señalado que a nivel local, Nezahualc6yotl es el municipio con m6s habitantes del Estado de M6xico, los que trabajan lo hacen m6s de las 8 horas, adem6s utilizan 5 horas extras para transportarse. Hay casi 44,000 habitantes por Km.² son 2,700 mil habitantes - en un espacio de 62.4 Km.²...el sacerdote Dominicco Alex Forelli (†) manifest6 en Neza que; "se les di6 agua, luz, calles, urbanizaci6n, pero se olvid6 la calidad de la vida y esta se degrada a cada minuto."

7

El acceso m6s directo a Nezahualc6yotl es la Calzada Ignacio Zaragoza, la que se asemeja a un enorme callej6n sin salida. Es una ciudad plana, polvosa, no hay adornos ni zonas verdes, los pocos 6rboles languidecen bajo el calor, el paisaje es hostil: casas a medio-construir, la ciudad no fu6 planeada como un lugar apto para vivir, trabajar, educarse 6 divertirse. Se cuadricul6 a cordel, las calles son rectas, mon6tonas y se pierden en el horizonte, ..el transporte es caro, adem6s de insuficiente e ineficiente, los grupos que tienen el poder pol6tico lo constituyen los pri6stas y est6n aliados al poder econ6mico encarnado en los camioneros...El caso de Manuel, de oficio Alba6il es bastante representativo pues al igual que 6l, miles de trabajadores de todos tipos, tienen que hacer como rutina -- diaria al salir a trabajar fuera del municipio, hacia el D.F. 6 al otro extremo del AMCM, .."Manuel se levanta a las cuatro y media de la ma6ana, empieza a caminar rumbo a la parada del cam6n en la Avenida Zaragoza...su paso por la ciudad es lento, se cruza con otros obreros que salen como 6l a trabajar, pero no saluda...Zaragoza est6 lleno de autobuses, con sus cacharros de alba6iler6a, encuentra - dificultades para abordar un cam6n, todos van llenos. Ni modo pues

7.- Carlos Ram6rez, "Nezahualc6yotl: la lucha a muerte por sobrevivir". en Proceso, No. 129, M6xico, 23 de abril de 1979 pp.6-13

solamente hay 1,200 camiones para más de 350,000 personas que salen a trabajar a esa hora. El monopolio camionero ha decidido no poner más unidades para tener menos gastos y más utilidades. Y hay que aguantar lo caro del transporte, los malos modos y la irritación de choferes y ayudantes. 'Nos apiñan como animales'...Tres largas horas hasta el trabajo. Luego viene la larga espera y la cola en el Metro Zaragoza. Pasa el tiempo y llega a su trabajo, una construcción en el sur de la Ciudad de México. Al caer la tarde regresa a su casa repitiendo el mismo mecanismo. Sólo que esta vez, el transporte se hace más pesado porque su cansancio se acentúa. Pasadas las once de la noche llega a su casa, casi del mismo modo en que salió, subrepticamente, evadiendo hoyancos, calles oscuras y lugares de reunión de las pandillas. Entra en silencio a su casa su esposa lo espera para darle de cenar, no habla y así todos los días de la semana. Sabados y domingos bebe para descansar." ⁸ Al respecto el sacerdote Morelli reconoció que en el municipio hay vitalidad para salir adelante, pero "todos los intentos de cambio en Nezahualcóyotl han sido aplastados de manera genial por el sistema." ⁹

Como se puede ver, ese caso es característico de la situación de problemas que soportan los colonos de Ciudad Nezahualcóyotl. Ya que desde el inicio de las colonias, sus habitantes fueron abandonados a su suerte y además ser víctimas de los más diversos abusos; en la que "el Estado fué cómplice y partícipe del botín: las autoridades de aquella época se 'hicieron de la vista gorda' y aún concedieron exenciones contra la misma Ley de Fraccionamientos." ¹⁰

8.- Ibid.

9.- Ibid.

10.- Martín de la Rosa, Nezahualcóyotl, un fenómeno. Testimonios -- del Fondo, F.C.F. México, 1974 p.9

Recientemente, ha cambiado un poco el panorama pero eso ha sucedido gracias a los grandes esfuerzos que hace la población por mejorar el lugar donde viven; no obstante, todavía se carecen de muchos servicios públicos. Aunque el gobierno a veces trata de ocultar tal situación, así al dar su versión, "la demagógica, Nezahualcóyotl es donde los gobiernos Federal y Estatal han aplicado políticas audaces y progresistas gracias a las cuales la hace aparecer - como una ciudad que se ha transformado radicalmente, convirtiéndose así en una ciudad progresista."^{II}

Sin embargo, algunos estudios realizados en Nezahualcóyotl de-- muestran resultados diferentes, como el estudio de SEPAC.^{I2} en donde se muestra que la población económicamente activa de Neza, en -- 1978 era del 45% y representaba unos 850,950 habitantes, de los cuales el 79% salían del municipio hacia distintas partes del AMCM.

Por su parte, en un estudio de Origen y Destino de la Ciudad de México^{I3} especifica que las zonas más importantes que generan viajes, a partir de sus domicilios, son las que se encuentran ubicadas en las zonas periféricas. Ya que en estas áreas se generan más de 100,000 viajes/persona/día, y por su importancia destaca el municipio de Nezahualcóyotl, cercano del Aeropuerto Internacional y de -- las colonias Virgencitas, Tamaulipas, Estado de México, Maravillas, - Porvenir, Agrícola Oriental y Sta. Mónica.

El medio de transporte más utilizado; es el público ya que capta el 82% del total de viajes y las horas de máxima demanda son de las 7 a las 8 hrs. en la mañana y de las 6 a las 7 hrs. por la tarde.

II.- Ibid.p.6

I2.- Manual del Colono, op.cit.p.26

I3.- Estudio de Origen y Destino del Area Metropolitana de la Ciudad de México. México, 1978 COVITUR.

De los municipios de: Ecatepec, Atizapán, Naucalpan, Tlalnepantla y Nezahualcóyotl se generan diariamente 3,308,450 viajes al día y atraen 3,249,890 viajes. Los municipios que atraen mayor número de viajes son: Naucalpan y Tlalnepantla con 7,560,70 viajes/persona/día. Esto se debe a que en esos municipios se encuentran las zonas industriales.

Por otro lado, el municipio que genera un mayor número de viajes es el de Nezahualcóyotl con 834900 viajes/persona/día. Ya que se caracteriza por ser una zona netamente habitacional, porque en "Nezahualcóyotl la industria es insuficiente y existen pocos puestos de trabajo, de cada 100 personas que tienen trabajo, 73 tienen que salir fuera de la ciudad... en el año de 1973 se creó el Parque Industrial Nezahualcóyotl (PIN), con la finalidad de que algunos industriales invirtieran en la zona, pero a excepción de unas cuantas fábricas que se han instalado, el parque sigue sin cumplir sus objetivos."¹⁴

El anterior panorama, nos da una idea más clara del porqué Nezahualcóyotl es el que genera más viajes y por consiguiente, su población tiene grandes necesidades para poder satisfacer su transportación hacia los centros de trabajo. Pues en el municipio el transporte es escaso y deficiente y en donde el autobús es el medio más utilizado para la satisfacción de esos viajes.

Sin embargo, debido a la escasez del transporte en la zona de Neza, sus habitantes se ven obligados a utilizar diversos medios para movilizarse; así el número de automóviles particulares para 1980 - llegaba a 13,790; el de autobuses de pasajeros representaba tan sólo 1,341; los camiones de carga y volteo 5,302 y las motocicletas - 4,971.¹⁵

14.- Manual del Colono, op.cit. p.31

15.- Anuario de Vialidad y Transporte del D.F.-1982. D.D.F. COVITUR, México, 1983 p.9

Ante esa insuficiencia del transporte público, en 1979 habían -- surgido en el municipio 693 taxis 'peseros' que se integraban en -- 49 sitios.¹⁶ Y no obstante que el servicio es caro, los colonos lo utilizan ante la desesperación de otros medios de transporte masivo que no existen y la urgencia de llegar puntualmente a sus trabajos. Este tipo de transporte, sólo presta el servicio a unas cuantas cuadras del Metro Zaragoza y actualmente también al paradero -- Pantitlán.

Es importante señalar que la mayoría de la población, utiliza -- más de tres medios de transporte debido a la lejanía de los centros de trabajo y a la incoherencia de toda la red del transporte -- metropolitano, en relación a la vivienda-trabajo, a la deficiente comunicación del servicio del Estado de México con el del D.F. A esto hay que agregar, el mal estado de los autobuses y la nula viabilidad que hacen que se pierda hasta 3 ó 4 hrs. en el recorrido, lo -- cual representan "diariamente más de 14 millones de horas-hombre-salario."¹⁷

Así, una de las causas del congestionamiento del tráfico, lo constituyen las empresas del transporte público debido a que no tienen una planeación adecuada ya que son éstas las que determinan sus rutas, paradas, frecuencia de viajes y selección de unidades, por lo -- tanto se da una operación poco eficiente y un gran congestionamiento de la circulación.

Por todos es conocida la forma desordenada en que son conducidos los autobuses del servicio público. Eso se debe a que no existe una planeación integral del transporte y la falta de estudios --

16.- A. Justo, op.cit.

17.- Declaraciones del Ing. Oscar Wilfrido Turcott, del Centro de Información y Estudios Nacionales (CIEN). publicadas en: Uno más Uno, II de agosto de 1980 .

para las zonas de ascenso y descenso del pasaje, además de la mala distribución de las rutas en calles y avenidas. Dándose las características siguientes: baja velocidad de recorrido por las constantes paradas en cada esquina y un excesivo consumo de tiempo en el ascenso y descenso de usuarios.

Es importante señalar que esa pérdida de tiempo se observa principalmente en las mañanas, en donde más de 300,000 personas realizan su rutina diaria entre obreros, empleados, burócratas, comerciantes y estudiantes. Y pese a que el camión ya se encuentra repleto de gente y bultos, a los choferes les interesa subir más pasajeros, aún en contra del descontento de los que ya vienen dentro del autobús.

Por la tarde y noche el regreso representa para los habitantes de Neza, todavía más penoso ya que los choferes repletan el camión y así viajan diariamente apretados como "sardinas" y colgados fuera de las puertas, con el constante peligro de perder la vida. Además los conductores y sus cobradores, se portan de la peor manera con los usuarios y donde la irresponsabilidad es una de sus principales características ya que convierten a la Calzada Ignacio Zaragoza en pista de carreras, para hacerle la competencia a otras líneas camioneras que circulan por la misma avenida, y ganar más pasaje. Sin embargo, esto no quiere decir que el servicio sea rápido si no todo lo contrario, sólo corren cuando se encuentran repletos. Y después de las 6 de la tarde pierden hasta una hora en las estaciones del Metro que están sobre la Calzada Zaragoza, para meter dentro de cada unidad lo más que pueden de pasajeros, sin importarles la incomodidad del viaje. Hecho que repercute en la constante violencia y las consecuencias psíquicas de los conductores y pasajeros característicos en este tipo de transporte.

Esa situación particular, no es más que el reflejo de las consecuencias de la anarquía general del sistema de transporte en toda el AMCM ya que del total de viajes que se realizan en ella, solamente el 3% eran de transporte colectivo- de un total de casi 2 millones de vehículos -y efectuaban el 79% de los viajes, por el contrario el 97% de vehículos restantes lo constituían los automóviles particulares y sólo realizaban el 21% de los viajes transportando 1.8 personas, en 1982. Se estima que el crecimiento del automóvil ha sido al rededor del 11% anual, en cambio este crecimiento no se da en las unidades para el transporte público.¹⁸ Esto demuestra -- que la infraestructura de transporte se adapta para los automóviles particulares más que para una solución a las necesidades colectivas.

Otra de las principales características del transporte de Neza-hualcóyotl, es que los autobuses que prestan el servicio se encuentran en mal estado tanto exterior como interiormente. Toda la población del municipio conoce y tiene que soportar las grandes nubes de humo que dejan tras de sí los camiones en su paso por la ciudad y aún los autobuses que controla el gobierno, de igual forma lo ruidoso de los escapes el cual se puede escuchar a varias cuadras de las colonias por donde pasan. Y sin que el departamento de Tránsito ó las autoridades de la localidad intervengan en el asunto.

Y así, además de soportar esas situaciones los colonos usuarios, tienen que resignarse a pagar las continuas alzas del costo del pasaje, que con motivos reales ó ficticios las líneas camioneras imponen pero que además autoriza el departamento de Tránsito del Esta-

18.- Plan Rector de Vialidad y Transporte del D.F. versión abreviada, junio de 1982. COVITUR.

do de México. Y a pesar de que éste ha declarado que impondrá sanciones "en caso de alzas injustificadas de tarifas."¹⁹

Por otro lado, un factor que es de tomarse en cuenta es que la fuerza de trabajo de Nezahualcóyotl gana en la mayoría de los casos el salario mínimo y en ocasiones, menos de eso. Así para 1980 - el total de los que percibían algún ingreso, se distribuían de la siguiente forma:

CUADRO No. I

INGRESO MENSUAL POR HABITANTES DEL MUNICIPIO DE NEZA.²⁰

INGRESO MENSUAL	No.de HABITANTES.
de 3611 a 6610	162,113
" 6610 a 12,110	59,683
NO ESPECIFICADO	72,008

Podemos ver que la población que recibía un sueldo no especificado, es bastante alto y en ese sentido el sueldo es menor que el mínimo.

Con esas condiciones económicas de la fuerza de trabajo, el colono de Neza tenía que destinar en 1984 un promedio anual de 785.6% para su vivienda, luz, agua; 1205.0% para vestido y calzado y 1146.8% en medicinas y gastos varios.²¹ Y hay que considerar que más -- del 80% sale a trabajar fuera del municipio, así; el aumento en las tarifas del transporte público lesiona gravemente la situación económica de los trabajadores que apenas pueden sobrevivir ante la carestía de la vida y además, para transportarse tiene que invertir - 1433.6% anual de su salario.²²

19.- Uno más Uno, 20 de agosto de 1980

20.- X Censo General de Población y Vivienda-Estado de México.
S.P.P. México, 1984

21.- Indice de precios al consumidor en la región centro-sur, Toluca, Estado de México. Banco de México. Marzo de 1985 p.46

22.- Ibid.

Ante las alzas de la tarifa de los pasajes, algunas veces ocurren movilizaciones de los colonos propiciadas por las organizaciones y partidos políticos de izquierda en las que se propone la municipalización del transporte público, sin embargo, cuando la presión es muy fuerte el gobierno pospone el problema unos cuantos meses para que al final, los transportistas salgan triunfantes. Así, "al no haber continuidad en la lucha por otros problemas- ó por el mismo -se pierde la oportunidad de organizar más estrechamente a los colonos."²³

Como se ve, a pesar de que se dan movilizaciones populares en -- contra de los abusos cometidos, no se obtienen los resultados benéficos para la población afectada ya que no se tiene una actitud política conciente y objetiva del momento, pues "las organizaciones de clase no pueden formular cualquier consigna que sea y su eficacia depende indudablemente de su aptitud para aprehender tanto el momento objetivo como las representaciones espontáneas de las necesidades y los intereses de clase...la historia nos muestra que las luchas se realizan y que las organizaciones de clase pueden desempeñar su papel con eficacia siempre a partir de las formas inmediatas de la explotación, a partir de los obstáculos que se opongan a la reproducción de la fuerza de trabajo como tal, de las contradicciones mismas del capital."²⁴

Al aparecer la intervención del Estado, hace más difícil el desarrollo objetivo de esas movilizaciones ya que modifica su contexto y sus condiciones. "El Estado tiene un papel particularmente importante y hoy en día mayor que nunca, en la definición y el estableci

23.- Mario Bassols, Alejandro Méndez, op.cit. p.317

24.- J.P.Terrail, E.Préteceille, op.cit. p.26

miento de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, las intervenciones del Estado no aparecen como los actos de un sujeto abstracto desde el exterior de las relaciones de clase, sino - como la sanción de una relación de fuerzas establecidas coyunturalmente; refleja pues, la dominación del capital y desempeña un papel activo en la evolución ulterior de esas relaciones de fuerza... así la evolución de las intervenciones del Estado van acompañadas de - un desarrollo de las luchas que tienen como meta el contenido de - sus políticas "sociales" y de una modificación de su contexto."²⁵ En ese sentido, vemos que el Estado favorece el desarrollo de la capacidad de la clase dominante y por lo tanto, define sus intereses.

Así pues, la injerencia del Estado en las movilizaciones urbanas por la reivindicación de un servicio público, como es el caso del - transporte en Neza; modifica sustancialmente su contenido y forma ó en ocasiones logra aplacarlas con elementos ideológicos y a veces materiales.

En tanto que la realidad del transporte público representa para los usuarios, una completa anarquía; los permisionarios por su parte sólo están pendientes a sus intereses particulares, pues hasta ahora no han mostrado un verdadero interés para reorganizar el servicio conforme a las necesidades sociales.

Para conocer más concretamente las necesidades y demandas colectivas del transporte público en Ciudad Nezahualcóyotl y los hechos de violencia que se desarrollan por la deficiencia y el abuso de - los prestadores de ese servicio, citaremos los grandes disturbios - que se originaron a principios de 1980, como consecuencia del aumento de los pasajes. En donde resalta la intervención de los colonos, los partidos políticos, las organizaciones y la injerencia del Estado.

Esa situación conflictiva comenzó el 29 de enero de 1980, cuando las autoridades estatales declararon oficialmente un nuevo aumento en los precios del pasaje; que fué de 2 a 3 pesos en los autobuses de segunda clase "los chimecos" y de 3 a 4.50 los de primera "los delfines".

Ante esa medida, los colonos secuestran algunas unidades en señal de protesta e hicieron una manifestación que congregó a cerca de 20 mil ciudadanos en el Palacio Municipal para demandar la reducción de tarifas. Por lo que 1200 policías fueron concentrados en el municipio para evitar enfrentamientos entre colonos y choferes.

Por un lado, Tránsito local informó que había más de tres millones de personas que se quedaron incomunicadas por el paro que hicieron las líneas camioneras que dan el servicio entre las colonias del municipio y la Ciudad de México, llegando ese día sólo a los límites del D.F. Declaró que la medida fué tomada ante el temor de que continuaran los secuestros de autobuses. Por otro, la Cruz Roja local, declaró que en tan sólo tres días se dieron enfrentamientos entre colonos, permisionarios y policías, con un saldo de 200 personas lesionadas.

La Dirección de Tránsito del Estado de México declaró que, "no se dará marcha atrás en el alza del costo del pasaje en las líneas camioneras ya que las nuevas tarifas, fueron acordadas por el gobierno del Estado, el Departamento Central y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes."²⁶

El 3 de febrero, se realizó otra manifestación en la que participaron más de 100,000 colonos en una marcha que culminó en el Palacio Municipal, estuvo encabezada por el PCM, el PRT, el PST, la UNICON

y la CNOL éstas trataron de entrevistarse con el presidente municipal José Luis García, pero sin lograr su objetivo, por lo que entregaron un pliego petitorio a la Secretaría General, en donde exigían:

- Inmediata regularización del servicio de transporte.
- Derogación del aumento del pasaje.
- 50% de descuento para los estudiantes.
- Introducción de sistemas de transporte colectivo barato y eficiente- Metro ó Trolebús.
- Mejores condiciones de trabajo para los choferes de las líneas.
- Municipalización del transporte, con el control de los mismos -- trabajadores.(27)

Señalaron además, que los permisionarios de la línea San Lorenzo, Vaso de Texcoco, San Rafael, los chimecos y delfines, aumentaron 'a la brava' el precio del pasaje hasta en 75%. Solicitaron que se regularizara el servicio ya que el municipio se quedó sin transporte y los usuarios tenían que pagar hasta 20 pesos por persona a 'pesos' que realizaban corridas del Metro Zaragoza hasta los límites del Estado de México.

La participación del Estado en el movimiento se hizo notable, y con el pretexto de evitar nuevos enfrentamientos, todas las colonias del municipio fueron vigiladas por policías a bordo de diferentes carros. Al respecto, Ismael López de la Federación de Colonos manifestó que se vieron obligados a seguir métodos violentos; por el aumento del costo del pasaje y que los cuerpos policiales se "aprovecharon de la situación para reprimir y golpear a más de 300 vecinos."²⁸

El presidente municipal José Luis García, aseguró que el conflicto se convirtió en un medio de lucha de los diferentes partidos políticos, por el control de los 800 mil prietas del municipio, que - el alza del pasaje sólo fué un pretexto utilizado por los grupos políticos "para esgrimir sus banderas."

27.- Uno más Uno, 4 de febrero de 1980

28.- Uno más Uno, 6 de febrero de 1980

Por su parte, el permisionario Fernando García declaró que "los dueños de las unidades no reducirán los precios y que definitivamente sostendrán las nuevas tarifas, autorizadas por Tránsito... los autobuses que circulan tienen un itinerario único: de la Merced a los límites de Nezahualcóyotl para evitar que sean atacados."²⁹

Los colonos del municipio acusaron a sus diputados de no sumarse a la protesta por el aumento de los pasajes. Y a través de Benito Solís Trejo, Secretario del interior de la Federación de Colonias de Nezahualcóyotl, comunicaron que habían pedido audiencia al Gobernador del Estado Jorge Jiménez Cantú, pero sin conseguirla.

Por otro lado, Nezahualcóyotl es el único municipio del País que se encuentra representado por 13 diputados: 10 federales y 3 locales. Sin embargo, Solís Trejo dijo que "cuando las autoridades de Tránsito autorizaron un aumento de tarifas a los permisionarios, buscamos a los diputados en la Cámara para que participaran en la protesta del pueblo, pero dijeron que por el momento tienen muchas comisiones y no pueden atender esos problemas... Hacen sus campañas y después no vuelven al municipio."³⁰ Los trece diputados están -- afiliados al partido oficial.

Al respecto, Odón Madariaga diputado Federal y líder del Comité Restaurador de Colonos, acusó en Toluca al presidente municipal de "engañar a los colonos con la promesa de que va dialogar con ellos, deslindó responsabilidades y consideró que es Tránsito Estatal el que ordenó el alza y por lo tanto, el que puede y debe resolver el problema, el presidente municipal no tiene facultades para eso."
31

29.- Ibid.

30.- Uno más Uno, 7 de febrero de 1980

31.- Ibid.

Otro diputado federal, Juan Alvarado Jacco (presidente municipal hasta 1984) acusó en Nezahualcóyotl al gobernador del Estado, "de actuar con debilidad y dijo que las concesiones son propiedad del Estado, quien tiene facultades para cancelarlas cuando se afecta un servicio público... subrayó que el gobierno estatal actúa con paternalismo en el conflicto del transporte, que sigue igual desde hace 12 días, cuando se anunció de las alzas."³²

El paro del transporte en Nezahualcóyotl, provocó cuantiosas pérdidas económicas en la zona industrial de Naucalpan. Por lo que -- los colonos dijeron que el municipio se encontraba incomunicado y que los culpables directos fueron las autoridades ya que no actuaron con energía. Ante esa situación, los habitantes tenían que caminar más de 3 km. para abordar un autobús que los condujera a sus centros de trabajo.

Ese ambiente conflictivo para los colonos de Nezahualcóyotl medio terminó el 13 de febrero del mismo año, sin embargo, no con una situación favorable para ellos, sino para los camioneros. Gracias a que el Estado les proporcionó todas las facilidades, como se pudo observar a lo largo de los hechos.

En el transcurso de esas demandas colectivas por el transporte público en Neza, hubo manifestaciones violentas en las que se expresaron diversos agentes sociales como los colonos, las autoridades, los partidos políticos, los choferes, los permisionarios -- conocidos como el pulpo camionero -- y hasta la iglesia. Podemos destacar el papel del Estado, que fué el de legitimar y justificar sus acciones ante la sociedad en general. Pero realmente se notó el apoyo que -- dió a los intereses del sector más fuerte económicamente, en este caso a los concesionarios del transporte, cuando la situación se --

32.- Uno más Uno, II de febrero de 1980

volvió más crítica, aparentando intervenir en favor de la conservación del orden y protección de la colectividad.

Pero el problema no terminó ahí como era de suponerse, ya que -- los camioneros siguieron violando las tarifas, las organizaciones populares pidieron que se municipalizara el servicio ó que las concesiones se les otorgara a otras líneas camioneras para que dieran mejor servicio. También plantearon la introducción de trolebuses a Nezahualcóyotl y una investigación del alza de tarifas, en donde -- exigían la aplicación de multas de 1,000 a 5,000 pesos a todas las unidades que violaran la tarifa establecida.

Sin embargo, se hicieron esas declaraciones para apaciguar a los colonos descontentos, pero en la práctica nada de eso se cumplió ya que el Estado una vez más se vió imposibilitado para aceptar todas las demandas colectivas, al aplazar y prolongar la problemática.

No obstante el movimiento popular, los colonos mostraron grandes limitaciones ya que generalmente tienen una baja conciencia crítico-política- que en gran parte se debe a la heterogeneidad de los habitantes de Neza, que en los últimos años se acentúa cada vez más, y en la que se refleja con gran claridad, el desconocimiento de los problemas a los que se enfrenta diariamente como fuerza de trabajo para poder satisfacer sus necesidades y sus demandas para el consumo colectivo. Por lo tanto son presa fácil de la manipulación de partidos políticos ó de organizaciones controladas por el Estado.

Pero por encima de todo eso, se demuestra el poder económico y político que ejercen los permisionarios a nivel municipal y estatal.

3.- EL MONOPOLIO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL MUNICIPIO DE NEZAHUALCOYOTL.

En este capítulo básicamente se analiza la estructura administrativa y el funcionamiento del servicio de las empresas de autobuses del municipio de Nezahualcóyotl, sus principales características y la lógica de operación de los agentes que manejan este medio; los permisionarios y los choferes.

Aquí se destaca que de acuerdo a la lógica de funcionamiento de este tipo de transporte que prestan los particulares, se desprenden algunos de los elementos que de una u otra forma intervienen en la conformación del problema.

Al transporte público lo podemos caracterizar como; un sistema de rutas fijas y disponible para todas aquellas personas que estén dispuestas a pagar una tarifa preestablecida, ya sea por las empresas privadas ó por el gobierno.

Así, al transporte colectivo de personas en el Estado de México se le ha caracterizado como un servicio suburbano, el cual es prestado en la zona Norte y Oriente del AMCM por agentes particulares. En donde el exceso de demanda del servicio, la ineficiente administración de las empresas y la falta de controles adecuados por parte del Estado, hace que se carezca de un orden con respecto a tarifas, frecuencias, recorridos, seguridad, eficiencia y comodidad para los usuarios.

En el municipio de Nezahualcóyotl concretamente, el servicio de transporte público lo efectúan autobuses de empresas camioneras -- particulares a las que se les ha denominado "monopolio ó pulpo camionero" de Neza. Los colonos identifican a los camiones de esas líneas con el nombre de "chimecos" y ésto según opinión de los --

usuarios, por lo desaseado de las unidades y porque anteriormente - estaban pintados de un color 'amarillento'.

Esas empresas de transporte no permiten la introducción de nuevas líneas en el municipio, pues ellas acaparan las concesiones para ser las únicas que controlen el servicio en toda el área de Nezahualcóyotl.

El 'pulpo camionero' de Neza, hasta 1979 estaba constituido en -- tan sólo 3 empresas que eran: la Aviación Colonias del Vaso de Texcoco; A.Civil Caracol Chimalhuacan Colonias del Vaso de Texcoco y Autobuses México-Ciudad Nezahualcóyotl. Contaban con 1487 unidades entre todas.¹ Existía otra empresa, la "Martínez de la Torre y Anexas" pero ésta era del D.F. y sólo daba servicio sobre la Av. Texcoco, paralela a la Calzada Zaragoza. Por lo que se reducía a una pequeña porción de los usuarios del municipio.

Cabe destacarse que en los años señalados, sólo había servicio - de segunda clase en todas las líneas del transporte de Neza.

Para 1980 continúan las mismas empresas con un total de 2630 -- unidades en función, pero la gran mayoría de ellas en mal estado. - Es en ese año también, cuando las empresas camioneras introducen el servicio de "primera clase" de tipo delfín, que no tuvo otra finalidad que la de cobrar una tarifa elevada y hacer un recorrido más - corto que las unidades de 2a. clase, pues sólo llegan hasta la estación del Metro Zaragoza y actualmente hacen la misma operación al paradero Pantitlán en el D.F.

Es quizás el único año también, en que las empresas reportan el número de unidades y la categoría que posee cada una. Ya que en -- años anteriores no se daba su número y recientemente tampoco se -

I.- A. Justo, op.cit.

menciona cuántos autobuses funcionan en cada empresa, ni cuántas -- son de primera y segunda clase ó locales. Sino que se proporciona -- las mismas cantidades de años anteriores.

Así para 1980, el servicio de transporte público de pasajeros en Nezahualcóyotl, estaba constituido de la siguiente forma:

CUADRO No. I

CAMIONES DE SERVICIO URBANO EN NEZAHUALCOYOTL. 1980

RUTA. RAZON SOCIAL.	CATEGORIA.
2 AUTOBUSES MEXICO/CO. NEZAHUALCOYOTL	UNIDADES DE 1a. = 20 UNIDADES DE 2a. = 120 UNIDADES LOCALES 6
3 SAN RAFAEL AVIACION	UNIDADES DE 1a. = 190 UNIDADES DE 2a. = 1000 UNIDADES LOCALES 20
4 AVIACION COLONIAS DEL VASO DE TEXCOCO.	UNIDADES DE 1a. = 700 UNIDADES DE 2a. = 600 UNIDADES LOCALES 100
16 MARTINEZ DE LA TORRE Y NEXAS.	15 UNIDADES. * entran al municipio.

FUENTE: PANORAMICA DEL MUNICIPIO DE CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.
Estado de México, 1980

Con la municipalización del transporte en el D.F. el 25 de septiembre de 1981, desaparece la línea Martínez de la Torre.

Entre 1981-1983 se forman dos empresas más, las cuales se suman a las ya existentes y se constituyen en las 5 empresas camioneras-particulares que hasta la actualidad siguen dominando en lo que se refiere al transporte colectivo por autobús en el municipio de Nezahualcóyotl.

Es importante señalar que esas dos nuevas empresas no vinieron de fuera del municipio, sino que se formaron de la separación de algunos permisionarios de las líneas ya existentes, debido al descuento y problemas económicos suscitados entre representantes y sus agremiados.

A continuación se da la relación de las 5 empresas particulares del transporte, sus representantes, rutas, el número de unidades que tenían registradas en 1983 y en operación:

LINEA - 040

AUTOTRANSPORTES MEXICO CIUDAD NEZAHUALCOYOTL, S.A. DE C.V.
REPRESENTANTE: SR. RAUL LOPEZ ANAYA.

RUTAS: 252-261

CLAVE.		No. MUNICIPIO.
252	COL. LA ESPERANZA - MTO. SN. LAZARO	317
253	COL. MARAVILLAS - MTO. SN. LAZARO	"
254	COL. LA PERLA - MTO. ZARAGOZA	"
255	COL. ESPERANZA - MTO. ZARAGOZA	"
256	COL. AGUILAS - MTO. ZARAGOZA	"
257	COL. VIRGENCITAS - MTO. ZARAGOZA	"
258	COL. ROMERO NEZA - MTO. ZARAGOZA	"
259	COL. SOR JUANA - MTO. ZARAGOZA	"
260	COL. AURORA - MTO. ZARAGOZA	"
261	COL. VICENTE VILLADA - MTO. ZARAGOZA	"

TOTAL: 10 RUTAS.

LINEA - 041

AUTOTRANSPORTES SERVICIO AVIACION COLONIAS VASO DE TEXCCO, S.A.
REPRESENTANTE: SR. RICARDO HERNANDEZ BARRERA.

RUTAS: 262-273

CLAVE		No. MUNICIPIO.
262	ESPERANZA KM. II/2 - MTO. SN. LAZARO	317
263	COL. MARAVILLAS - MTO. SN. LAZARO	"
264	ROMERO VIRGENCITAS - MTO. ZARAGOZA	"
265	ROMERO NEZA - MTO. ZARAGOZA	"
266	SOR JUANA - MTO. ZARAGOZA	"
267	AURORA II/2 - MTO. ZARAGOZA	"
268	VILLADA - MTO. ZARAGOZA	"
269	ESPERANZA CALLE 7 - MTO. ZARAGOZA	"
270	LA PERLA - MTO. ZARAGOZA	"
271	AGUILAS - MTO. ZARAGOZA	"
272	AURORA - CARRETERA TLAHUAC CHALCO- CUAUTLA CHALCO.	"
273	AURORA - SN. MIGUEL XICO	"

TOTAL: 12 RUTAS.

LINEA - 042

AUTOTRANSPORTES AVIACION CIVIL-CARACOL-CHIMALHUACAN COLONIAS VASO DE TEXCOCO,S.A.DE C.V.

REPRESENTANTE: SR.GUADALUPE LOPEZ.

RUTAS: 274-284

CLAVE			No.MUNICIPIO.
274	COL. ESPERANZA	- MTO. SN.LAZARO	317
275	COL. LA PERLA	- MTO. SN.LAZARO	"
276	COL. MARAVILLAS	- MTO. SN.LAZARO	"
277	COL. ESPERANZA	- MTO. ZARAGOZA	"
278	ROMERO VIRGENCITAS	- MTO. ZARAGOZA	"
279	AGUILAS TEPOZANES	- MTO. ZARAGOZA	"
280	COL. SOR JUANA	- MTO. ZARAGOZA	"
281	LA AURORA KM.II I/2	- MTO. ZARAGOZA	"
282	COL.VICENTE VILLADA	- MTO. ZARAGOZA	"
283	COL. ROMERO NEZA	- MTO. ZARAGOZA	"
284	LOS REYES LA PAZ	- MTO. SN.LAZARO	"

TOTAL: II RUTAS.

LINEA - 043

AUTOTRANSPORTES UNIDOS MEXICO CIUDAD NEZAHUALCOYOTL-CHIMALHUACAN, S.A.DE C.V.

REPRESENTANTE: SR. EZEQUIEL VALDIVIA.

RUTAS: 285-294

CLAVE			No.MUNICIPIO.
285	VILLADA	- MTO. ZARAGOZA	317
286	AURORA II I/2	- MTO. SN.LAZARO	"
287	LA PERLA	- MTO. ZARAGOZA	"
288	MARAVILLAS-SOL	- MTO. SN.LAZARO	"
289	ROMERO NEZA	- MTO. ZARAGOZA	"
290	ROMERO VIRGENCITAS	- MTO. ZARAGOZA	"
291	ESPERANZA	- MTO. ZARAGOZA	"
292	SOR JUANA	- MTO. SN.LAZARO	"
293	AGUILAS TEPOZANES	- MTO. ZARAGOZA	"
294	AURORA KM. I4	- MTO. SN.LAZARO	"

TOTAL: IO RUTAS.

LINEA - 044

AUTOTRANSPORTES RUTAS DEL ORIENTE,S.C.L.

REPRESENTANTE: SR. FRANCISCO CASTILLO GUZMAN.

RUTAS: 295-304

CLAVE			No.MUNICIPIO.
295	ESPERANZA	- MTO. ZARAGOZA	317
296	SOR JUANA	- MTO. SN.LAZARO	"
297	AGUILAS TEPOZANES	- MTO. ZARAGOZA	"
298	ROMERO NEZA	- MTO. ZARAGOZA	"
299	ROMERO VIRGENCITAS	- MTO. ZARAGOZA	"
300	AURORA II I/2	- MTO. SN.LAZARO	"
301	AURORA KM. I4	- MTO. SN.LAZARO	"
302	VILLADA	- MTO. ZARAGOZA	"
303	MARAVILLAS-SOL	- MTO. SN.LAZARO	"
304	LA PERLA	- MTO. ZARAGOZA	"

TOTAL: IO RUTAS.

UNIDADES EN OPERACION POR EMPRESA Y RUTA:

EMP.	R.C.	U.REG.*	U.EN OP.	EMP.	R.C.	U.REG.	U.EN OP.
040	252	I49	015	041	262	460	008
	253	I49	014		263	460	008
	254	I49	011		264	460	008
	255	I49	009		265	460	009
	256	I49	009		266	460	007
	257	I49	012		267	460	006
	258	I49	008		268	460	009
	259	I49	007		269	460	007
	260	I49	009		270	460	017
	261	I49	012		271	461	030
		TOTAL	106		272	460	007
					273	460	010
					TOTAL		126

EMP.	R.C.	U.REG.	U.EN OP.	EMP.	R.C.	U.REG.	U.EN OP.
042	274	701	030	043	285	132	006
	275	701	012		286	132	006
	276	701	012		287	132	007
	277	701	012		288	132	008
	278	701	009		289	132	009
	279	701	027		290	132	011
	280	701	006		291	132	007
	281	701	009		292	132	009
	282	701	015		293	132	006
	283	701	011		294	132	008
	284	701	010		TOTAL		077
		TOTAL	153				

EMP.	R.C.	U.REG.	U.EN OP.
044	295	I27	012
	296	I27	007
	297	I27	005
	298	I27	007
	299	I27	009
	300	I27	006
	301	I27	007
	302	I27	009
	303	I27	008
	304	I27	008
		TOTAL	078

* Total por Empresa.

EMP.= Empresa.

R.C.= Ruta y Clave.

U.REG.= Unidades Registradas.

U.EN OP.= Unidades en Operación.

FUENTE: COMISION DEL TRANSPORTE DEL ESTADO DE MEXICO. COTREM.
diciembre de 1983.

CUADRO No. 2

EMPRESAS DE AUTOBUSES CONCESIONADAS POR EL ESTADO DE MEXICO.				
ZONA	NUM. CONCESIONES FEDERALES	CONCESIONES ESTATALES	UNIDADES *	
VALLE CUAUTITLAN-TEXCOCO. PENETRAN AL D.F.	72	2870	6348	8558
VALLE CUAUTITLAN-TEXCOCO. NO PENETRAN AL D.F.	15	----	419	417
TOTAL	87	2870	6767	8975

*- Las diferencias se deben a las Unidades con doble Concesión.

FUENTE; Comisión del Transporte del Estado de México. COTREM.
diciembre de 1983.

Estas empresas de transporte funcionan generalmente con 2 tipos de concesiones que ellas llaman Concesión Mixta; la Federal y el Estatal. En ese sentido, las características que tienen "son legales y muy variadas, ya que las autorizaciones con que prestan el servicio pueden obtenerlas tanto del Estado de México como del Distrito Federal ó de la S.C.T. aún cuando no existe un acuerdo escrito por parte de las autoridades mencionadas, lo hay tácitamente para que el funcionamiento de las empresas del transporte se efectúe indiscriminadamente en la zona de influencia de cualquiera de ellas, suponiendo que los permisionarios se sujetan a las restricciones que cada una de las autoridades les marcan."²

Pero todo eso origina una gran problemática, pues al no haber un estricto control ni una coordinación entre las dependencias que expiden las Concesiones, los permisionarios no respetan los lineamientos que les marcan, sobre todo en recorridos y tarifas, así "cuando los pasajeros protestan por lo elevado de la tarifa y se les advierte que presentarán su queja ante las autoridades, para cubrirse

2.- Angel Molinero, El transporte público en la Ciudad de México: Integración Institucional. Tesis, Universidad Anáhuac. México, 1980 p.65

muchos de los choferes, dicen que los dueños de los camiones les -- dan boletos en los que no se indica el precio del pasaje, 'por lo -- que nosotros cobramos lo que se nos indica en la línea'.³ Este -- elemento es usado muy frecuentemente y característico en cualquiera de las líneas que recorren Ciudad Nezahualcóyotl.

El servicio que brindan en el municipio, lo inician por lo regular a las 4 de la mañana y lo concluyen a las 12 de la noche. Aunque hay algunas unidades que trabajan hasta la 1.30 de la madrugada, sin embargo; a esas horas la tarifa y la ruta la establecen los choferes a su criterio, el precio del pasaje varía de entre 60 y 80 pesos (1984) por persona y por lo regular el servicio es de la estación del Metro Zaragoza ó Pantitlán.

Por otro lado, cuando el pasaje no es suficiente para llenar el camión en alguna ruta, el chofer puede cambiar de parecer y elegir otra libremente donde ofrezca más pasajeros, aunque los usuarios -- protestan. Para ello llevan 4, 5 ó más amigos que se encargan de hacer cambiar de parecer a las personas descontentas, por medio de la violencia.

Sin embargo, cuando suceden los asaltos a los usuarios en las -- unidades, los acompañantes del chofer no hacen nada por evitarlo, ya que la mayoría de las veces son amigos de los asaltantes.

Pero el servicio que prestan los choferes a altas horas de la -- noche y la madrugada, no es porque realmente tengan conciencia del problema de transporte de los usuarios a esas horas, sino que obedece a las siguientes causas: algunos choferes manifiestan que realizan esos viajes, porque de alguna manera tienen que desquitarse de sus patrones.⁴ Es decir; como los permisionarios les dan sueldos --

3.- Excelsior, 6 de junio de 1981

4.- Entrevistas y pláticas con los choferes del transporte de Neza.

bajos y casi sin ninguna prestación social, pues trabajan 24 horas seguidas y 24 descansan; sólo les dan el 25% de los boletos vendidos, no les pagan horas extras, al rededor del 80% de los choferes - no tienen Seguro Social, mucho menos gozan de vacaciones ni de reparto de utilidades ó aguinaldo y en algunos casos sólo reciben de 5 a 6 mil pesos al año, los de más antigüedad.

Por otro lado, los choferes pagaban 30 pesos diarios por la tarjeta de control de las vueltas y una cooperación para la fianza en caso de accidentes. Sin embargo, se supone que para ello ya existe un fondo que los choferes depositan al entrar a trabajar en cualquiera de las líneas, esa cantidad varía entre 15,000 y 20,000 pesos pero ese dinero nunca lo utilizan y nadie sabe su paradero.

Ante tal situación de trabajo, los choferes se hacen "justicia por su propia mano", pues su Sindicato pertenece a la C.T.M. y no les brinda el apoyo que requieren. En cuanto al Sindicato Independiente, éste no tiene la fuerza suficiente para imponerse y ayudar a los choferes, debido a que se le ataca constantemente. Así pues, los choferes tienen que aventurarse a no ser sorprendidos trabajando a esas horas de la noche pues de ser así; son suspendidos por sus patrones sin ninguna liquidación. Pero pese a esto, los choferes declaran "hay que arriáegarse".⁵

Es importante señalar que el transporte en Nezahualcóyotl, está mal distribuído pues los autobuses sólo recorren algunas avenidas del municipio y sobre todo las que están pavimentadas, concentrando se la circulación y la competencia por el pasaje en la misma ruta. Pero esto responde a la lógica de funcionamiento de las empresas del transporte, en perjuicio de la población usuaria.

5.- Ibid.

ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS DE LA EMPRESA DEL TRANSPORTE.

La estructura y funciones administrativas de las empresas que funcionan en Nezahualcóyotl, tienen características muy particulares en contraposición con cualquier estructura administrativa del transporte. Así, Angel Molinero en su estudio sobre el transporte público de la Ciudad de México; distingue cuatro tipos de estructuras administrativas y sus principales funciones que son las siguientes:

1.- ASOCIACIONES DE TRANSPORTE.

Se limitan a contratos en relación a tarifas conjuntas y a la distribución de ingresos recolectados comúnmente. Este tipo de asociaciones son deseables en situaciones donde los socios no compiten entre sí y no comparten el área de acción sino que se limitan a hacer conexiones entre terminales.

2.- COMUNIDADES DE TRANSPORTE.

Son las que se unen en el cobro de una tarifa común y coordinan sus rutas y horarios. Si se presenta la necesidad comparten ó intercambian equipo. Su aplicabilidad queda reducida a sistemas con vehículos similares debido al intercambio existente.

3.- FEDERACION DE TRANSPORTE.

Esta estructura establece una administración formal que funciona en forma de federación, delegándosele ciertos poderes relativos a la planeación, tarifas y distribución del ingreso.

4.- UNION DE TRANSPORTE.

Esta situación se presenta donde secciones de compañías ó compañías enteras se unen con otras, ya sea operando como subsidiarias ó perdiendo completamente su identidad.

PRINCIPALES FUNCIONES DE UNA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.

Estas son la que mayor interés e importancia tienen en una empresa de transporte público:

- PLANEACION.- Sirve para establecer lineamientos de acción, objetivos y estrategias para lograr metas de características técnicas, financieras y económicas.
- ORGANIZACION.- Consiste en proveer de todo lo que es necesario para su funcionamiento: capital, personal y equipo.
- DIRECCION.- Es la que hace funcionar al cuerpo organizativo.
- EJECUCION.- Tiene como función el llevar a cabo todo lo propuesto por el grupo de planeación dentro de ciertos programas establecidos.
- CONTROL.- Consiste en comprobar si los resultados ocurren conforme al programa adoptado. Tiene además por objeto señalar las faltas y errores a fin de que se puedan reparar y evitar su repetición.
- COORDINACION.- Tiene como obligación el integrar de manera armónica todos los actos de una ó varias empresas con el objeto de facilitar el funcionamiento conjunto de la estructura.

Sin embargo, en la estructura administrativa de las empresas de Nezahualcóyotl no tiene cabida ninguna de las anteriores funciones que debería tener ese sector. Ya que su composición se da de la siguiente forma; Todo el manejo de las empresas recae en tan sólo -- unas cuantas personas que son los Representantes, constituyéndose en el Presidente de la Línea, el Secretario y el Tesorero. Debajo de éstos están los permisionarios agrupados en lo que ellos llaman la Mesa Directiva, cuya principal función es: Designar a los representantes y elaborar reuniones para cuestiones de alzas de tarifas, sueldos de choferes y otros conflictos de la línea. Al respecto, algunos choferes manifestaron que esas reuniones de los permisionarios no tienen buen término, ya que en ellas "sólo se dedican a manifestar sus rivalidades entre ellos y sus representantes y de los demás problemas nunca se resuelve nada. Además las realizan en res

taurantes ó casas particulares y en donde al final termina siendo otra cosa, por eso nunca hay solución a los problemas, incluso de -- ellos mismos." ⁶

En general se puede decir que entre las 5 empresas del transporte público de Neza, no existe una coordinación para el buen funcionamiento del servicio y sólo se ponen de acuerdo en los momentos -- de una nueva alza de tarifas. Y por el contrario se da una rivalidad y competencia por el control de las zonas y rutas. Algunos permisionarios informaron que "mientras en algunas empresas se les cobra al rededor de 800 pesos por la tarjeta del autobús, trabajo o -- no, en otras no sucede lo mismo y sólo se paga si el camión está -- trabajando, pero no cuando está en el taller." ⁷

Un rasgo característico en todas esas empresas, es que los representantes imponen a sus afiliados; los permisionarios, cooperaciones y cuotas para las cosas más diversas, aparte de las obligato-- rias que marca la ley.

Por su parte las empresas argumentan que esas cooperaciones y -- en general el dinero que aportan los permisionarios, son como un -- fondo económico que se utiliza en casos de accidentes en cualquiera de las unidades y para ayudar a los choferes en los conflictos. Sin embargo, en la realidad no sucede así ya que cuando ocurre un -- choque de la unidad con otro camión ó automóvil particular, la mayor de las veces los choferes de estas líneas, escapan y cuando no lo hacen; los daños los tiene que pagar el dueño del autobús y en muchos casos, sólo la mitad, pues la otra la paga el chofer ya que -- si no lo hace es despedido ó lo dejan solo con el problema. Para -- sustituirlo, los permisionarios contratan a otros choferes que exis

6.- Pláticas con choferes y propietarios de autobuses de Neza.

7.- Entrevistas y pláticas con permisionarios del transporte.

ten en las líneas pero que no tienen un patrón fijo; es decir, trabajan en sustitución de algún chofer que es castigado ó despedido. Así andan de una empresa a otra para conseguir trabajo, a este tipo de choferes les dan el nombre de "postureros".⁸

Por otro lado, a los dueños de los camiones les conviene utilizarlos pues así no adquieren ninguna responsabilidad con ellos y en cualquier momento pueden suspenderlos sin problema alguno.

En lo que se refiere al manejo de los expedientes de cada permisionario y sus unidades, este asunto las empresas lo manejan inadecuadamente ó les conviene manejarlos de esa manera. En este aspecto, me tocó presenciar el cambio de papeles de compra-venta de una unidad que compró un amigo mío, registrada en la empresa: 04- Aviación Civil, Caracol-Chimalhuacan Colonias Vaso de Texcoco, S.A. de C. V.

Resulta que en el momento de hacer el cambio de propietario del autobús, el Tesorero de la línea sacó una serie de pagos que según él, debía el dueño anterior con respecto a tarjetas y permisos, de años anteriores. Dijo que antes de proseguir el trámite se cubrirían esos pagos, ya fuera el dueño anterior ó el comprador pues si no se liquidaba el adeudo en esos momentos; él mandaba parar la unidad. Esto a pesar de que el vendedor argumentaba que esos pagos ya los había hecho, de otra forma el camión no hubiera podido trabajar. Sin embargo, el Tesorero decía que el no tenía nada apuntado al respecto. Así pues, no fué posible justificar que ya se había pagado, pues en aquél entonces al dueño no le extendieron ningún recibo y sólo se apuntó la cantidad del pago en un papel cualquiera, dijo el vendedor.

8.- Información obtenida a través de las pláticas y entrevistas -- con los choferes del transporte de Neza.

Ante esa situación, mi amigo se hizo responsable de pagar los adeudos que el Tesorero decía, pues el anterior dueño se negaba a volver a pagar.

Cuando llegó el momento en que mi amigo le pidió al Tesorero de la línea el expediente del autobús, éste buscó por todas partes sin encontrarlo, por lo que entonces se limitó a decir; "...bueno, pues como el expediente de este camión no se encuentra, entonces le hacemos uno nuevo y todo arreglado..." Mi amigo y yo preguntamos que si no habría algún problema después de eso, a lo que el Tesorero respondió que no, porque él se encargaría de que no existiera y que además por eso firmaba el nuevo expediente para que nadie dudara. Y así se hizo.

Después nos enteramos por medio de otros dueños de camiones, que esa misma unidad estaba registrada con otro número y además era de servicio local (color azul) y no foráneo (color verde) como se pretendía que era.

Algunos permisionarios dijeron... "siempre sucede lo mismo, los Representantes ó las Secretarías hacen 'perdedizo' los papeles para sacar más dinero a los dueños de los camiones que a resumidas cuentas son los que pagan todo... Y de no ser por nosotros que los elegimos, ellos no tendrían lo que tienen, basta ver los automóviles último modelo que traen; incluso algunas Secretarías, y demás pertenencias de las que se hacen."⁹

Debido a esos malos manejos y fraudes cometidos por los representantes de las líneas, muchos permisionarios y en este caso los que poseen más unidades y estrechas relaciones amistosas con los políticos de la Entidad, decidieron separarse de las antiguas líneas.

9.- Entrevistas y pláticas confidenciales con permisionarios y choferos del municipio.

as de transporte para formar ellos mismos su propia empresa, que en un principio se denominaban los "separados".

Otro acontecimiento que causó la separación de los permisionarios de sus líneas, fué el hecho de que las empresas debían varios millones al Seguro, por lo que éste se dedicó a recoger unidades de esas líneas, sin importarle quien fuera el dueño. Todo para presionar a las empresas y ver si de esa forma pagaban.

Lógicamente, los más afectados fueron los pequeños permisionarios que sólo poseen una ó dos unidades; pues es su único medio de subsistencia.

Esos factores hicieron que en algunos días, los dueños de los autobuses los escondieran y sólo prestaban el servicio unas cuantas unidades en el municipio, con el consecuente desequilibrio para la población usuaria y la problemática para transportarse a sus trabajos. Sin embargo, pese a esa situación ni las autoridades municipales ni los partidos políticos de oposición hicieron nada y se nota ron por su ausencia.

EL SERVICIO LOCAL DE TRANSPORTE EN CIUDAD NEZAHUALCOYOTL.

Este tipo de servicio empezó a funcionar dentro del municipio entre 1979- 1980. Los permisionarios de este transporte declaran que su principal función es; transportar a la gente que va de un lugar a otro dentro de Ciudad Nezahualcóyotl, que sirve a una gran población infantil que se traslada a sus escuelas y a las casas de casa principalmente.

El servicio comienza a las 6-7 de la mañana y termina a las 7-8 de la noche. Y si las unidades foráneas de 1a. y 2a. clase están en malas condiciones, éstas del transporte local se encuentran en las-

peores, tanto mecánicamente como de higiene, salvo dos ó tres unidades no tienen esas características. Pero la gran mayoría representan una verdadera "chatarra".

Las empresas argumentan que se decidió brindar ese servicio en Nezahualcóyotl, para ayudar a los habitantes a transportarse a un precio más económico ya que de no ser así, los colonos pagarían el costo del pasaje del servicio foráneo que varía entre 5 y 7 pesos más, en relación al local.

Sin embargo, si bien es cierto que es más económico, esto de ninguna manera representa una ayuda ó un favor a los usuarios y colonos, pues el servicio sólo recorre una avenida del municipio que es la Av. Chimalhuacán, pero en las demás vías no se da ésto. Aproximadamente hasta 1982 empiezan a circular en la Av. Pantitlán.

Si fuera una ayuda de las líneas camioneras hacia los colonos - como suelen decir; el servicio estaría repartido en las demás calles y avenidas del municipio y existiría la preocupación de las empresas por ser más eficientes, brindar un mejor trato a los usuarios y contar con un mínimo de comodidad e higiene. Pero nada de ésto sucede.

Todo lo contrario a lo que los camioneros dicen, resulta ser el servicio local. Pues el verdadero motivo del surgimiento de este transporte fué que, los permisionarios quisieron seguir explotando a sus unidades viejas, que por el modelo y las condiciones en que se encuentran; las autoridades de Tránsito ya no las aceptaron para prestar el servicio foráneo de Nezahualcóyotl al D.F. *

*- La información de este capítulo fué obtenida a través de la integración directa y participante en el medio, de la proporcionada por los choferes y permisionarios de las empresas camioneras de Ciudad Nezahualcóyotl que accedieron a las pláticas y entrevistas confidenciales.

Por lo tanto, los camioneros decidieron pedir permiso para im-
plantar el servicio local en el municipio. Pero no con nuevas uni-
dades ó al menos usadas pero en mejores condiciones, sino que some-
tieron a una sobreexplotación a los viejos camiones que ya no pasa-
ron la prueba en Tránsito. Este servicio se caracteriza porque es-
uno de los que más contamina el ambiente, tanto de humo como de rui-
dos, pues los autobuses ya no andan bién mecánicamente, son bastante
lentos y son conducidos en forma desordenada por los choferes- en
algunas ocasiones menores de edad -, no cuentan con ningún reglamen-
to para su funcionamiento.

Basta observar este servicio para percatarse de ello. Además a
los permisionarios les deja buenas entradas económicas, pues a pe-
sar de ser más barato el pasaje; realizan más vueltas que los ca-
miones de 1a y 2a clase y además cuentan con una gran demanda de -
usuarios en todo el día.

Vamos pues, como el servicio de transporte masivo en el municii-
pio de Nezahualcóyotl lo han acaparado unas cuantas empresas, cons-
tituyendose en un monopolio que maneja y explota libremente su --
área de influencia. Pero cabe destacarse que esa situación es per-
mitida por el Estado, ya que el gobierno es incapaz de brindar ese
servicio a la población. Pero por encima de todo, se nota la influ-
encia económica y política que tienen los camioneros, elementos su-
ficientes para tener el peso y la fuerza que los ha mantenido por
varias décadas triunfantes en toda la Entidad.

Un servicio de consumo colectivo como el transporte, si es mane-
jado por empresas particulares la mayor de las veces es ineficien-
te pues la experiencia nos muestra que tiene un sin número de co--
sas negativas en su funcionamiento, como es el caso de Nezahualcó--

yotl. Y más aún cuando el Estado no interviene para tratar de someterlas al menos a sus lineamientos dictados y en base a una efectiva planificación y ordenamiento en el desarrollo urbano de la localidad ó Entidad respectiva. Además de acuerdo a las demandas concretas y a las necesidades reales de la población.

La población usuaria en general ayuda acrecentar la problemática, pues al no estar concientizada del importante papel que desempeña el transporte público en la estructura urbana, no lo utiliza adecuadamente y lo destruye, sobre todo en la cuestión de higiene y -- comportamiento en las unidades del servicio colectivo.

4.- LAS POLITICAS MUNICIPALES ANTE LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE. (1964-1984)

Las políticas municipales de distribución y dotación de los servicios de consumo colectivo están ligadas conjuntamente con los programas generales de desarrollo urbano estatales, sin embargo, eso conduce a privilegiar a aquéllas áreas ó municipios que tienen una mayor importancia económica ó política en el Estado, en contraposición con aquéllos que sólo generan una gran cantidad de mano de obra como en el caso de Ciudad Nezahualcóyotl.

Esa desigualdad existente entre municipios, se acentúa con las políticas estatales que la mayor de las veces son selectivas y además por las determinaciones económicas del sistema que tiende a concentrar a la población de escasos recursos económicos en los municipios que reciben menos atención por parte del Estado.

Así, las políticas municipales no sólo dependen del criterio del gobierno, sino que además se encuentran expresadas en los movimientos sociales urbanos en los que intervienen la población afectada, ya sea en forma de organizaciones, coaliciones, partidos políticos, etc, afiliados a un órgano institucional ó independientemente que en muchas ocasiones se forman de la espontaneidad para presionar momentáneamente en la solución de algún problema urbano.

En el caso específico de Nezahualcóyotl y su problema de transporte se han manifestado políticamente; las organizaciones de colonos, los partidos políticos, las autoridades municipales, las empresas camioneras, los permisionarios, los choferes y hasta la Iglesia. Todos ellos con planteamientos de distinta índole que de una forma u otra han transformado, en los momentos precisos el cauce de los acontecimientos del problema y de la vida cotidiana en el municipio.

Veamos cuáles han sido esas políticas seguidas en Nezahualcóyotl, a partir de que se constituyó en uno más de los municipios del Estado de México.

Relación de los períodos presidenciales municipales de Nezahualcóyotl y los principales acontecimientos políticos y sociales en torno al problema del transporte público de autobuses.

I.- Ing. Jorge Saens Knoth. (1964-1966)

Fué el primer presidente municipal después de que las colonias del Vaso de Texcoco fueron constituidas en el municipio I20 del Estado de México. Así nace el año de 1963 lo que ahora es Ciudad Nezahualcóyotl.

Al constituirse en una Entidad municipal del Estado de México, los colonos creyeron que se mejoraría notablemente sus condiciones precarias y sobre todo en la dotación de los servicios de consumo colectivo, pero en la realidad no sucedió así. Ya que por lo menos los primeros presidentes del Ayuntamiento de Nezahualcóyotl, no hicieron prácticamente nada para mejorar sustancialmente la situación de penurias y carencias de los servicios más indispensables para la población. En la práctica se vió que la creación del municipio, se debió a las presiones de los fraccionadores que se agruparon con otras asociaciones representadas principalmente por profesionistas y comerciantes, pero no de las clases populares; que en lugar de apoyar a los colonos demostraron estar de parte de los fraccionadores.¹ Esa medida representó para éstos últimos, un factor político para actuar más libremente y asegurar "tal como lo confirmó la práctica, que los presidentes municipales fueran incondicionales de ellos."² Y así sucedió, pues el primer presidente lo

1.- Manual del Colono, op.cit.p.44

2.- Ibid

fué también de la Asociación General de Colonos (AGC) 1960-1962 -- principalmente constituida de profesionistas, ésta y los fraccionadores se encargaban de exigir a los colonos su cooperación económica para los "trabajos de urbanización".

Este presidente tuvo como colaboradores a un fraccionador, el Sr. Javier Muñoz y al líder de los dueños de los baños públicos; el Sr. Gonzalo Barquín Díaz.³ Este último posteriormente también sería -- presidente municipal.

En ese tiempo se calculó que se "requerirían mil millones de pesos para urbanizar Nezahualcóyotl y al mismo tiempo que era una cifra fuera de las posibilidades de ese régimen y de otros muchos -- que vayan sucediéndose, el mismo argumento vino del presidente municipal, ..miembro del Frente Unico de Propietarios, organización formada para defender los intereses de los fraccionadores."⁴

Además en aquéllos años, la población era objeto de constantes abusos de parte de las autoridades policiacas, pues "las cosas se manejan a base de pistolero, terrorismo y todo aquél que gritaba lo amenazaban, lo golpeaban, lo metían a la cárcel ó lo mataban."⁵ Sólo se respetaba a la gente que estaba afiliada al partido oficial.

2.- Dr. Francisco González Romero. (1967-1969)

Segundo presidente municipal que también era gente de confianza de los fraccionadores y al que se le acusó en su tiempo, de haber cometido grandes desfalcos en la Tesorería de la Presidencia. Debido a ese hecho, sus familiares y amigos le inventaron una 'muerte misteriosa' con lo cual no pudo terminar su período un mes antes.⁶

3.- A. Justo, op.cit.

4.- Armando Cisneros, op.cit.p.38

5.- Declaraciones del Sr. Jorge Carmona Flores, citado en "los fundadores de Ciudad Nezahualcóyotl." op.cit. p.40-45

6.- A. Justo, op.cit.

Y pese a la presión de algunos colonos organizados y gente del medio político, "no pudieron ver su cadáver en el sanatorio Francés de la Ciudad de México, donde dicen que fué atendido, el 20 de noviembre; aunque en esa fecha no hubo nadie registrado con ese nombre."⁷

Por otra parte, una ola de rumores se extendió por todo el municipio sobre su falsa muerte, hecho que se inventó para calmar el descontento de los colonos y ocultar los robos y atropellos que se cometieron en ese período. Se mencionó entre la población que el gobierno estatal forzó al Dr. González Romero a un exilio hacia Venezuela. Desgraciadamente no hay más información al respecto para analizar esos hechos.

Por esos años, las colonias como la Vicente Villada, la Reforma, Metropolitana y algunas secciones de la Aurora estaban en pleno crecimiento, sobre todo estas últimas en las que para presentar un mayor atractivo al público comprador, los fraccionadores cedieron amplios lotes en los que se fincaron las oficinas de la administración municipal.⁸ Para completar este período presidencial, el Sr. Raimundo Sinécio Recillas sustituyó al Dr. González Romero en los últimos 30 días faltantes.

3.- Sr. Gonzalo Barquín Díaz. (1970-1972)

Este período presidencial se caracterizó porque se empezaron a dar algunas luchas y presiones por parte de los colonos y algunas organizaciones como la Central Campesina Independiente y el Movimiento Restaurador de Colonos (MRC) que se formó a fines de 1969 y su actividad se enfocó a las demandas de una solución a la carencia de los servicios de consumo colectivo, pero principalmente al -

7.- Manual del Colono, op.cit. p.44

8.- A.Justo, op.cit.

problema de la tenencia de la tierra en toda la zona de Nezahualcóyotl.

Los colonos del municipio vieron sobre todo en este período, como la administración local encubrió muchos abusos como el hecho de que, "mientras colonias enteras carecían de agua, los baños públicos la tenían en abundancia y sin pagar impuestos, la Cámara de Comercio de la localidad que robó a cientos de pequeños comerciantes - con el pretexto de arreglar su documentación, . . . los padres de familia que han tenido que pagar en las escuelas y las protestas que - han hecho con mínimos resultados. Los jóvenes, de las múltiples detenciones sin causa o de otras plenamente justificadas pero de fácil solución cuando hubo dinero de por medio."⁹ Es decir una completa corrupción y arbitrariedad cometidas por funcionarios municipales hacia la mayoría de la población.

Por su parte el capital privado hacía lo suyo, como el caso de los muebleros y los transportistas que imponían sus precios debido a la falta de un mínimo control en éstos por parte del gobierno.

Esa situación de abusos en contra de los colonos y sobre todo - en la carencia de los servicios urbanos, se vió justificada pues el mismo presidente municipal Barquín Díaz fué propietario de baños públicos y gran amigo de los fraccionadores, "era español, hombre de avanzada edad, no vivía en Nezahualcóyotl sino en la Colonia Narvarte."¹⁰ Este y los dos presidentes anteriores de la localidad aliados con los fraccionadores "hicieron un monopolio de la presidencia municipal para servir a los intereses de los dos principales negocios de las colonias: los baños públicos y los fraccionamientos."¹¹ En esos años.

9.- Martín de la Rosa, op.cit. p.18

10.- Manual del Colono, op.cit. p.44

11.- Ibid.p.43

Vemos pues como con los tres primeros presidentes municipales, Nezahualcóyotl siguió careciendo de los servicios más indispensables en la gran mayoría de las colonias, pues sólo gobernaron para intereses sectoriales al excluir a la inmensa mayoría de la población.

Ante tal situación, en este período se dan grandes conflictos urbanos y políticos en el municipio, que el Estado enfrentaría de diversas formas. Así las luchas del MRC se expandieron gracias a la apertura democrática que el gobierno desarrolló a nivel nacional, sin embargo; "la actitud gubernamental no fué igual en todos los niveles, mientras algunos funcionarios de más alto nivel dialogaban con los dirigentes del MRC, los funcionarios locales seguían reprimiendo."¹² Es decir, fué un período de constante concesión y represión para los sectores más organizados de los colonos. En este período, Nezahualcóyotl "alcanzó el millón de habitantes y aceleradamente se encaminaba a ser la tercera ciudad del País, las condiciones eran tan críticas que el gobierno federal tuvo que intervenir con urgencia."¹³

Es importante recalcar que las principales demandas de los colonos organizados y del MRC eran; la resolución de la tenencia de la tierra y algunos otros servicios urbanos que se les mencionaba como complemento de las peticiones, como el caso del transporte público.

Así, el 23 de enero de 1970 el MRC sólo hace algunas denuncias y peticiones al gobernador del Estado, Carlos Hank González y al presidente de la República Gustavo Díaz Ordáz.¹⁴ En éstas se incluye

12.- Martín de la Rosa, op.cit. p.19

13.- Armando Cisneros, op.cit. p.39

14.- Estela Arredondo, Ma. Teresa Arredondo, El movimiento Restaurador de Colonos de Ciudad Nezahualcóyotl. 1969-1975.
Mimeografiado.

al transporte público, también denuncian que la empresa del transporte Sn. Rafael Aviación se comienza a constituir en monopolio y piden que otras líneas entren al municipio.

En este sentido hay que señalar que las luchas centrales del MRC fueron dirigidas a los fraccionadores y al gobierno municipal. Y las demandas secundarias en contra de los monopolios de alimentos y de servicios públicos.¹⁵ Es evidente que el objetivo del movimiento era buscar una protección y la solución de las autoridades en la persona del gobernador del Estado y del presidente de la República.

Esa actuación del MRC ha sido vista generalmente como una intervención mediocre, reivindicativa y lideresca es decir; que el apoyo principal y la dirección política del movimiento quedó en manos de unos cuantos líderes, que posteriormente claudicaron en su lucha y se incorporaron a la línea de la política oficial.¹⁶

En esos primeros años del municipio se manifiestan agudamente las inconformidades de los colonos en contra de los fraccionadores y las autoridades municipales, sobre todo por la instalación de los servicios de consumo colectivo, pero principalmente por el problema de la tierra. Este factor hace que se inicie una lucha que posteriormente llenará toda una etapa de la historia de Ciudad Nezahualcóyotl, en que la extorsión y el chantaje irán acompañadas de las ambiciones personales e injustas de unos cuantos en perjuicio de las grandes mayorías desprotegidas tanto económica como socialmente.

Se deja así un amplio margen en el sector de los transportes para que los agentes privados establezcan fuertemente su influencia en el plano económico, político y social del municipio.

15.- Ibid.

16.- Mario Bassols, Alejandro Méndez, op.cit. p.243

4.- Lic. Oscar Loya Ramírez. (1973-1975)

Fué el cuarto presidente municipal y anteriormente representante-en Nezahualcóyotl- del gobierno del Estado de México, a cargo -- del Dr. Jiménez Cantú. En el municipio las organizaciones de colonos manifestaban que el gobernador del Estado: Carlos Hank González impuso a Oscar Loya, por lo que en éstas existía un gran descontento. Así lo demuestra Germán Castro al declarar que "Loya Ramírez está imposibilitado para ocupar este cargo; ni siquiera es del Estado de México, nació en Chihuahua y además no está vecinado en Nezahualcóyotl, vivía en la colonia Alamos, ahora se está construyendo una residencia de un millón de pesos en Nezahualcóyotl ¡imagínate! en medio de la miseria que ahí existe. Pero Loya Ramírez, es incondicional de Hank y tiene el compromiso de defender a los fraccionadores; lo impusieron."¹⁷

Con Loya Ramírez se da un hecho muy importante que fué el de -- aniquilar al MRC, pues dividió a la agrupación y otorgó a la mayoría de los líderes diputaciones, regidurías y puestos directivos en los organismos del partido oficial. Por el contrario a los que no aceptaron se les reprimió y se les obligó a dejar el movimiento. Así, la estrategia política fué de "atraer a los líderes por medio de promesas, recompensas económicas y puestos públicos para controlar el movimiento. De los 17 miembros del Consejo Ejecutivo del -- MRC, ¹⁴ fueron controlados por el gobierno para la aceptación de la propuesta por él; el fideicomiso, cuyo decreto fué promulgado en el Diario Oficial con fecha del 15 de mayo de 1973."¹⁸ En la práctica esa política resultó efectiva y de una u otra forma se trata de solucionar el problema de la tenencia de la tierra, pero no así la carencia de los demás servicios.

17.- Entrevista a Germán Castro, dirigente del MRC de Neza. En Punto Crítico. México, No. 12 diciembre de 1972 p.27

18.- Martín de la Rosa, op.cit. p.19

Por esos años, se hablaba de una gran democratización principalmente hacia las mayorías. Esta política se vio reforzada con la visita del candidato a la presidencia de la República; Luis Echeverría a Ciudad Nezahualcóyotl. Eso representó un fuerte impacto en las clases populares del municipio, pues "era la primera vez que un presidente los visitaba. El idioma del populismo los envolvía con facilidad. Se les habló de apoyo y lo creyeron."¹⁹ Con ese hecho los colonos pensaron que mejorarían sus condiciones precarias de los servicios urbanos, sin embargo no sucedió así.

En este período gubernamental, surgen también nuevas organizaciones en la que se destaca por su participación política; El Frente Unido de Colonos del Valle de México, la UGOCM, la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), el Frente Popular Independiente (FPI) y la Central Revolucionaria de Acción Social. Sin embargo, sus principales luchas se orientaron a la resolución de la tenencia de la tierra y en las peticiones de ésta, sólo se menciona la instalación de otros servicios como es el caso del transporte.

Es importante destacar que desde antes de 1970, ya los camiones estaban constituidos en 3 empresas bastante fuertes en el municipio: la S. Aviación, Colonias del Vaso de Texcoco; A. Civil Caracol Chimalhuacan, Colonias del Vaso de Texcoco y Autobuses México-Cd. Nezahualcóyotl. Además ya tenían un significativo peso económico y político dentro del municipio, apoyados por funcionarios del gobierno estatal y local, cometían violaciones de tránsito y abusos en el servicio del transporte. Sin embargo, las organizaciones y los colonos usuarios se mostraban tímidamente ante los transportistas y básicamente por considerar que su servicio era vital en las colonias, por lo tanto tenían que soportar las imposiciones de las empresas--

19.- Armando Cisneros, op.cit. p.42

camioneras, dada la carencia de un servicio masivo de transporte y la no intervención del Estado para mejorar las condiciones del -- existente.

Ante este abandono del Estado, los permisionarios cobran fuerza e imponen sus leyes; así para el 5 de enero de 1974 los camioneros interrumpen el servicio como una forma de presión, porque no se les autorizó el aumento de las tarifas que pedían. Con esa situación, - el gobierno trata de conciliar el problema y se reúnen comisiones - representativas entre las que se encontraba el representante del - gobierno estatal, el delegado de Tránsito municipal, la CNOP, el MRC, el Tesorero Francisco Castillo por los transportistas, Arturo Can-- tón López presidente de los autobuses A.Civil, Caracol, Chimalhuacan Col. del Vaso de Texcoco; Fidencio Espinoza por la línea México los Reyes-Chimalhuacan y Adrián Valverde por la empresa México-Cd. Neza hualcóyotl.²⁰

En esa ocasión, las autoridades sólo se limitaron a decir que; - sí concederían el aumento de las tarifas, pero que los camioneros - considerarían las siguientes anomalías: el exceso de humo contami-- nante, ruido de los camiones, aseo de las unidades, la instalación de puertas traseras, - anteriormente los autobuses sólo contaban con - una sola puerta para ascenso y descenso de los usuarios, cosa que - ocasionaba serios trastornos en las horas de más demanda -.

Pero pese a las advertencias de las autoridades, hubo varias vio-- laciones de las tarifas en una semana y se denunciaron constante-- mente los abusos de los camioneros, que lógicamente salieron triun-- fantes.

Con esos hechos, algunos líderes de las organizaciones de Neza - vieron la oportunidad de lanzar a los colonos contra los permisio--

20.- Estela Arredondo, Ma. Teresa Arredondo, op.cit.

narios- aunque de hecho fué contra los choferes -y aprovechar la - indignación popular acumulada durante muchos años; se dieron actos de violencia en los que murieron algunos choferes y se detuvo a -- gentes del MRC. El 6 de enero se trata de negociar la situación: - por un lado, los dueños de los camiones amenazaban con volver a sus pender el servicio, los líderes sólo querían la libertad de su gente, olvidandose del objetivo principal que eran las demandas por un mejor servicio en el transporte. Por otro, el gobierno sólo intentaba la conciliación de las partes en conflicto. Finalmente se dejó libre a los detenidos y se aceptó el alza de las tarifas. "El monopolio del transporte había comprado previamente a los líderes del movimiento."²¹ Así, se libra otra batalla ganada por los camioneros gracias a la debilidad de las autoridades correspondientes para imponerse y a la falta de una población organizada y carente de una conciencia política, de acuerdo a sus propios intereses de clase para no ser manipulada.

Concluida la estrategia y la labor de Loya Ramírez, en febrero de 1975 renuncia a la presidencia municipal para ocupar el puesto de Diputado del X distrito electoral. Y de marzo a diciembre del mismo año lo sustituye Juan Ortiz Montoya, éste último ha sido varias veces presidente municipal suplente, regidor, diputado y presidente del PRI municipal.

5.- Lic. Eleazar García Rodríguez. (1976-1978)

Quinto presidente municipal que anteriormente fué asesor jurídico del Ayuntamiento desde los tiempos del segundo presidente de la Entidad; Francisco González Romero. En el período de Loya Ramírez fué secretario de la presidencia municipal, en su administración tenía entre sus colaboradores a gentes del MRC.

21.- Martín de la Rosa, op.cit. p.20

En los años de este régimen, a nivel nacional y por decreto presidencial entran en vigor: la Ley General de Asentamientos Humanos y el Plan Nacional de Desarrollo Urbano. Ambos pretendían en esencia la distribución armónica de la población, la integración territorial, el desarrollo urbano equilibrado de los centros de población, la accesibilidad a los servicios públicos para toda la población y la preservación del medio ambiente.

Un factor muy importante que señalan es; el fenómeno de la conurbación, en los que se dice... "en el proceso de conurbación, la planeación y regulación de la zona respectiva se realizará, según corresponda ó bien conjuntamente por los gobiernos de los municipios de las Entidades Federativas involucradas y de la Federación, ó bien sólo por los gobiernos de los municipios y de la respectiva Entidad Federativa."²²

Con esas disposiciones del gobierno federal, se creía que el municipio de Nezahualcóyotl se mejoraría notablemente en los servicios urbanos y en la calidad del medio ambiente para los habitantes, dada la conurbación de Neza con el D.F. y con otros municipios del propio Estado de México. Sin embargo, no sucedió así pues el Estado y menos el municipio no tenían planes concretos para la instalación y coordinación de la infraestructura y servicios urbanos colectivos con el D.F., ésto se puede ver sobre todo en el servicio del transporte público, pues a pesar de haber una continuidad geográfica en la mancha urbana de las dos Entidades; no se da una coordinación en la red de los transportes masivos ni en la red vial.

En Nezahualcóyotl existe una deficiencia y anarquía en el servicio del transporte de personas, que las empresas camioneras aprove-

22.- Art.20 de la Ley General de Asentamientos Humanos.

chan ante la indiferencia y la incapacidad del gobierno para someterlas a las necesidades reales de la población usuaria, pues en el año de 1978 la fuerza de trabajo que salía del municipio fué de 79% unos 356,292 aproximadamente.²³ Y tan sólo existían 1,200 unidades para la movilización de esos grandes volúmenes de gente. Sólo 16 avenidas principales estaban pavimentadas. La población ya tenía grandes necesidades sin satisfacer y la demanda de un servicio colectivo se hacía cada vez más urgente para los usuarios, pero no se tomaban medidas para contrarrestar el problema.

Ante la deficiencia del servicio y la voracidad de los permisionarios, los colonos se levantan en lucha para tratar de ser oídos por el Estado pero al no conseguirlo, tratan de "hacerse justicia por su propia mano", como en los sucesos ocurridos el 27 y 28 de marzo en que los colonos secuestran cerca de 300 camiones y son llevados a la Plaza 'Unión de Fuerzas' de Nezahualcóyotl para presionar a los permisionarios y al gobierno por el alza de las tarifas. En esta ocasión aumentaron de 1,60 a 2,50 pesos los autobuses de 2a. clase.²⁴

Fuó la organización de los colonos los que realizaron un mítin frente al Cine Lago, en este suceso se notó la ausencia del MRC que en otros años hubiera encabezado la movilización. Participaron activamente el FPI de Neza, la UGOCM, coaliciones de colonos y estudiantes. Sus principales demandas fueron:

- Que se mantuvieran inalterables las tarifas.
- Descuento del 50% a estudiantes.
- Descuento del 50% a niños de 5 a 12 años.
- Indemnización a víctimas de golpes y atropellos.
- Ampliación de los horarios y las rutas.
- Mejoras en la limpieza y atención del servicio.

23.- Manual del Colono, op.cit. p.26

24.- Punto Crítico, México, No.73/ 15 de abril de 1977 p.21

Se supone que el gobierno municipal debió dar apoyo a los colonos sin embargo, no sucedió así ya que intervino en el conflicto pero a favor de los concesionados, pues se prefirió rescatar a los autobuses secuestrados con la promesa- momentánea desde luego -de no aumentar las tarifas. Ese hecho se volvió euforia popular que culminó en un recorrido triunfal de los colonos por algunas avenidas del municipio. Esa acción reivindicativa de las organizaciones que dó limitada a la espontaneidad de sólo algunos momentos.

6.- Lic. José Luis García García. (1979-1981)

En este período municipal se agudizan aún más los problemas de los servicios públicos, pero sobre todo del transporte colectivo. Por un lado el municipio llegó a 1,341,230 habitantes en 1980,²⁵ frente a una oferta de tan sólo 2630 unidades que las empresas camioneras tenían en servicio, pero con las características siguientes: mal estado de los autobuses, pésimo trato de los conductores a los usuarios, insuficientes unidades, nulas condiciones higiénicas, anarquía en las tarifas y rutas para los usuarios. Por otro, al mismo tiempo que aumentan las necesidades de traslado para la población usuaria- debido a su aumento -y la importancia del transporte en la economía de los trabajadores, disminuye la eficiencia de los mismos en el municipio.

A lo anterior hay que agregar el impacto de la devaluación del peso (1976) en el ya reducido salario de los trabajadores y frente al constante aumento en las tarifas del transporte público de Nezahualcóyotl.

Ante esa realidad, los colonos se manifiestan en forma de luchas contra los camioneros, situación que es aprovechada por algunas or-

25.- X Censo General-Edo. de México, . . . op. cit.

ganizaciones populares para encabezar esos movimientos, esas agrupaciones a veces son independientes y algunas se encuentran afiliadas al partido oficial; también intervienen algunos partidos políticos de oposición como lo fué el PCM (ahora PSUM), el PRT y el PMT. Protestas que finalmente no son escuchadas por el gobierno municipal ó estatal y menos por las empresas camioneras.

Así a principio de 1980, cuando los permisionarios aumentaron su tarifa de 2 a 3 pesos en los autobuses de 2a. clase y de 3 a 4.50 - en los de "primera".²⁶ Se dió una situación conflictiva en la que participaron diversos agentes sociales, unos activa e ideológicamente otros. Así se manifestaron los colonos, las organizaciones, los partidos políticos, las autoridades municipales, los permisionarios, los choferes y hasta la Iglesia; Pero pese a la presión popular, los concesionados resultaron triunfantes y por el contrario los colonos fueron reprimidos y mantenidos al margen; pues las autoridades beneficiaron al sector más fuerte económicamente, es decir a -- las empresas del transporte público.

Las tarifas quedaron de la siguiente forma: el servicio local - I,50; el servicio foráneo de 2a. clase a 3,00 pesos y el servicio foráneo de 1a. clase a 4,50.

Al año siguiente sucede el mismo problema, en el mes de septiembre de 1981 los camioneros elevan las tarifas del pasaje ilegalmente - como de costumbre -. Ante esos acontecimientos, el 13 del mismo mes el PMT, el PCM, la Unión de Lucha (UL), la Organización Proletaria de Colonos (OPC) mandaron un escrito al delegado de Tránsito, haciéndole saber que se nulificara el alza de las tarifas y éstas agrupaciones exigieron su participación en la problemática.

26.- Información obtenida de los artículos de Uno más Uno, Nos: 3,4,6,7,8,9,11,12,13,20 de febrero de 1980.

Esa ocasión, las tarifas se aumentaron de la manera siguiente: el servicio local en 2,50; el foráneo de 2a. clase en 4,00 pesos y el de 1a. clase en 5,50. Las organizaciones pidieron que se procediera en contra de las empresas camioneras y no contra los choferes como ha sucedido hasta ahora, que se garantizara el servicio a los usuarios por parte del Estado, además manifestaron... "nos deslindamos de cualquier hecho de violencia ya que nuestras protestas las encausaremos dentro de los marcos constitucionales..."²⁷

Sin embargo, ante la pasividad de las autoridades y las ambiciones económicas de los camioneros, hicieron que el 14 de septiembre de 1981, cerca de 500 colonos encabezados por el Frente Unico de Colonos de Nezahualcóyotl secuestraron algunos camiones de las líneas del transporte. De nuevo se generaron actos de violencia como en años anteriores, con heridos, camiones quemados y semidestruídos y varios colonos detenidos, la mayoría de entre 15 y 18 años. Los habitantes que presenciaron esos actos manifestaron que... "todo comenzó como a las 17,00hrs. de ayer, un camión particular con altavoces demandó del pueblo que no permitieran la voraz acción de las empresas camioneras. En pocos minutos se juntaron las personas que empezaron a secuestrar los camiones, sin embargo no salió como se esperaba, pues la imprudencia de los choferes que les aventaban los camiones encima a los habitantes de Ciudad Nezahualcóyotl, provocaron la reacción de éstos y comenzaron a apedrear la unidades y quemarlas. Los descontentos fueron aumentando por todos los rumbos de la ciudad, en donde los habitantes semidestrozaron camiones, los quemaron y algunos de ellos los choferes los estrellaron contra las casas en un intento por "apantallar" al pueblo indignado."²⁸

27.- Documentación del Archivo del PMT en Cd. Nezahualcóyotl.

28.- Información obtenida de los artículos de Excelsior y Ovaciones, del 15 y 17 de septiembre de 1981

El Estado interviene con las fuerzas policiacas y como en ocasiones anteriores, los colonos son reprimidos y detenidos por el Batallón de Radio Patrullas del Estado de México (BARAPEM) y la policía municipal, además dada la situación conflictiva; en los límites del Estado y el D.F. se encontraban a la expectativa varias unidades de la Dirección General de Policía y Tránsito del D.F., lo que en el municipio se llamó "estado de sitio". El titular de Tránsito del Estado de México negó que esa dependencia hubiera autorizado el alza de las tarifas.

Por otro lado, un permisionario afirmó que el pulpo camionero se aprovechó de la situación del cambio de poderes del Estado y alzó sus tarifas por su propia cuenta y riesgo. A su vez el representante de la línea México-Cd. Nezahualcóyotl, Sr. Raúl López aseguró que no rebajarían las tarifas, pues con las que operan ya no es costoso y además éstas las elevaron porque tenían el amparo de la justicia.²⁹

Por su parte los detenidos, que en su mayoría eran menores de edad aseguraron que, .."fueron detenidos injustamente y es que la policía preventiva hizo aprehensiones 'sin ton ni son' y arrestaban a cuanta persona veían en la calle."³⁰

De nuevo los más afectados en este tipo de disturbios, fueron los colonos y la fuerza de trabajo de Neza, ya que difícilmente podían salir del municipio y tuvieron que pagar a camiones de redi-- las, camionetas y autos particulares para poder transportarse hacia sus centros de trabajo y viceversa. Los escasos autobuses que circularon llevaban pasajeros hasta en el toldo, esta situación fué -- aprovechada por el servicio de los 'peseros' que cobraron hasta 30

29.- Ibid.

30.- Ibid.

pesos por persona, utilizando el conflicto para aumentar sus ganancias.

Al respecto, el presidente municipal José Luis García al ser entrevistado por la prensa sobre los hechos de violencia que se generaron, negó que fueran los colonos los que propiciaron esa situación y aceptó que existe un gran descontento por parte de los miembros de los partidos políticos--principalmente de oposición--en contra de los abusos de los permisionarios. Se manifestó por la hipótesis de que..."para presionarnos, los permisionarios hubiesen propiciado los incendios en sus camiones. Las informaciones que tenemos nos hablan de las pésimas condiciones en que se encontraban -- los camiones quemados. Era pura chatarra y culpando a los colonos, se quiere presionar para que autoricemos la elevación de tarifas."

31

José Luis García sólo calificó de artimañas el retiro del servicio de los permisionarios a los usuarios y agregó que jamás están conformes,.."apenas consiguen un aumento ya están pensando en el siguiente, los permisionarios se sienten dueños del servicio y lo monopolizan. No pagan impuestos, no tienen locales para sus terminales, no colaboran en el bacheo de las calles de la Ciudad. Hace un año tuvimos un alza en el transporte y hubo problemas similares. Yo pienso que el problema está en que la autoridad haga respetar el reglamento, que las alzas de las tarifas se hagan con verdaderos -- estudios socioeconómicos, en los que se analice la realidad de los ingresos que perciben los permisionarios, que se haga un estudio en el que participe el propio Ayuntamiento y los habitantes del municipio, para que haya manera de conocer la realidad y se actúe con -

justicia. Finalmente expresó que esos hechos,..los habitantes de -
Nezahualcóyotl no se lo merecen..."³²

Sin embargo, en esa situación conflictiva del transporte público en el municipio, existió un trasfondo político y administrativo tanto en el Estado como en Nezahualcóyotl; pues el que fué director - de Seguridad Pública del Estado, Félix Hernández autorizó el alza - de tarifas para favorecer a las empresas camioneras y por otro lado crearle conflictos al nuevo gobernador Alfredo del Mazo. Esa alza fué apoyada por funcionarios del todavía gobernador Jiménez Cantú, pues expidieron a los camioneros el amparo: I62298I-4 para que no fueran afectados por el retiro de las concesiones y además circular libremente con las tarifas elevadas. Dos días antes de la toma de poder por el nuevo gobernador, el Sr. Hernández renunció a su cargo de jefe de la policía del Estado.³³

Así, en un ambiente electoral estatal y municipal pues a fin de año se cambiaría de Ayuntamiento en Nezahualcóyotl y a unos cuantos días de haber logrado el reconocimiento legal del Sindicato de choferes "Ricardo Flores Magón", los permisionarios se aprovecharon de la situación para elevar el precio del pasaje en forma arbitraria e ilegal.

La quema de camiones promovida por las empresas camioneras para de esa forma justificar la suspensión del servicio y conseguir la aceptación de las tarifas impuestas, logró también crear un ambiente hostil y represivo contra la población y las organizaciones e - impidió las protestas, aunque éstas se realizaran dentro de los cauces legales. Y la intimidación de los colonos usuarios.

Varias organizaciones de colonos y partidos políticos de oposición, exigieron al gobierno la municipalización del transporte pú--

32.- Ma. de Jesús Méndez Alvarado, op.cit. p.18

33.- Ibid.

blico; sin embargo, el presidente municipal José Luis García declaró que eso no se podía realizar pues "no hay recursos para echarse un paquete de 1800 unidades en un municipio donde se carece de industrias y sus ingresos provienen del comercio y del impuesto por la tenencia de la tierra. En último de los casos se respetarían -- las tarifas anteriores."³⁴

No obstante de lo expresado anteriormente, el problema del transporte en Neza continuó y las promesas hechas por el presidente municipal quedaron en entredicho, pues nada se llevó a la práctica. Incluso el mismo José Luis García elaboró una Legislación Funicional, con el objeto de que Nezahualcóyotl contara con los reglamentos jurídicos para la implantación y mantenimiento de los servicios urbanos de la ciudad, además de las sanciones respectivas, en caso de no cumplirse. Y en cuanto al transporte público se manifiesta lo siguiente:

"Artículo 34.- Los propietarios ó choferes de transporte de pasajeros, de carga y automóviles de alquiler, cuidarán que el interior de sus vehículos estén aseados, asimismo tener limpio el lugar de sus terminales o lugares donde tengan sus sitios... a los concesionados de los servicios públicos municipales se les sancionará con:

- I.- Multas hasta de \$100,000 (cien mil pesos 00/100 M.N)
- II.- Cancelación de la concesión en términos de la Ley Orgánica Municipal, con las consecuencias que ésta determine." (35)

Pero todas esas disposiciones, ni en su momento ni actualmente se han llevado a la práctica pues los camioneros siguen imponiendo su ley. El gobierno municipal con las medidas mencionadas, trató de contener el descontento popular del momento.

- 34.- Información obtenida de la documentación del Archivo del PMT de Nezahualcóyotl.
- 35.- José Luis García García, Legislación Municipal, Ciudad Nezahualcóyotl, (1979-1981) Edo. de México. p. 66-69

Por su parte la Comisión de Enlace de Nezahualcóyotl* formada - por varias organizaciones de colonos y algunos partidos políticos, elaboraron una iniciativa de Decreto que crearía el sistema de -- transporte urbano manejado por el Estado, es decir; la municipalización del transporte colectivo en todo el Valle de México, incluidos los municipios conurbados del Estado de México.

Ese Decreto se puso a consideración de la Cámara de Diputados, - sin embargo fué rechazada, no obstante los graves problemas que se generan debido a la lógica operativa del transporte urbano y suburbano en manos de agentes sociales particulares, como es el caso de Ciudad Nezahualcóyotl, cuyas consecuencias no sólo se desarrollan - más agudamente en la fuerza de trabajo usuaria de este servicio en el municipio, sino que además trascienden al conglomerado urbano - del AMCM.

7.- Sr. Juan Alvarado Jacco. (1982-1984)

Es importante señalar que durante este período presidencial en el municipio, entran en crisis las empresas camioneras particulares debido a problemas internos y principalmente por factores económicos y políticos dentro de cada gremio. Este aspecto se analiza ampliamente en el capítulo 3.

- * - La Comisión de Enlace de Nezahualcóyotl la integran las siguientes organizaciones y partidos políticos:
- Unión Independiente de Colonos de Nezahualcóyotl. (UNICON)
 - Organización Proletaria de Colonos. (OPC)
 - Unión de Lucha. (UL)
 - Grupo Socio-cultural Central-Maravillas.
 - Asociación Cultural las Flores.
 - Movimiento de Trabajadores Cristianos. (MTC)
 - Partido Mexicano de los Trabajadores. (PMT)
 - Partido Comunista Mexicano. (PCM - ahora PSUM)
 - Grupo Parlamentario Comunista. (GPC)

Destacándose por su actividad política el PMT, en cuyo archivo - se encuentra gran información sobre esta problemática.

Por otro lado, en esos años el municipio sobrepasa ya los 2 millones de habitantes. Y pese a que la crisis económica se agudiza en la población y en el sector del transporte, ni las autoridades municipales ni las organizaciones y partidos políticos, no elaboran estrategias ó políticas para mejorar la situación.

Así, desde los primeros días de enero de 1982 las empresas del transporte empezaron a cobrar un 33% más de las tarifas autorizadas, - desde luego arbitrariamente -. Sin embargo, algunas organizaciones de colonos ante esos hechos; sólo se dedicaron a pintar bardas como protesta por el aumento del precio del pasaje. Esta ocasión los concesionados establecieron su tarifa en la forma siguiente: el servicio de 2a. clase a 4,00 pesos y el de 1a. a 5,50.

Pero lo relevante de ese hecho es que las autoridades de Tránsito, autorizan esa tarifa el 17 de enero de 1982, ** las organizaciones de colonos sólo se dedican a la pinta de bardas y el gobierno municipal, como en años anteriores, se pone a favor de los concesionados. Y a pesar de que esta vez ya no hubo grandes movilizaciones ni cuestionamientos a los camioneros ó al gobierno, se detuvieron a varias personas de algunas organizaciones que se dedicaron a pintar las bardas por la ciudad, .."ese mismo día, un grupo de permisionarios apoyados por miembros del supuestamente 'desaparecido' BARRA PEM detuvieron a los inconformes y luego de mantenerlos encerrados y haberlos golpeado, los dejaron en libertad."³⁶

Así pues, el gremio de los transportistas ganó de nuevo ya que la policía reprimió a los colonos descontentos, esta vez ya no hubo camiones quemados, sólo algunos detenidos momentáneamente que gra--

** - Información obtenida de las cartulinas pegadas en los autobuses de Neza, como muestra de la legalidad de las tarifas.

36.- Uno más Uno, 25 de enero de 1982.

cias a la intervención del Estado, fueron devueltos inmediatamente a las empresas.

Las tarifas ya no fueron negociadas, sino que se implantaron, ... "como siempre sucede en cada aumento, y aquí se puede ver el poder que tienen los camioneros ante la debilidad del gobierno municipal pues la tarifa que aumentan arbitrariamente, es mantenida y además, concedida por el gobierno estatal."³⁷

Es en este período también, donde más aumentos se dieron en las tarifas del transporte. Sin embargo, ya no se dieron esas grandes movilizaciones y manifestaciones de protesta que tanto caracterizaron a la población usuaria del transporte de Neza ó de los partidos políticos y organizaciones. Suponemos que eso se debe a que la población se hace cada vez más apática ante los problemas de la colectividad, debido en gran parte por la heterogeneidad de los habitantes que tiende a acentuarse y porque han tenido ya muchas experiencias negativas en su contra. Al respecto, Francisco Iriarte dice que es por la falta de concientización de las masas.³⁸ Por su parte el Sr. Raúl López presidente de la línea México-Cd. Nezahualcóyotl, dice que ya no hay movilizaciones en Neza porque parece que el público acepta los nuevos precios que autoriza el gobierno del Estado de México y debido a que los aumentos se han aplicado sin discriminación en todos los artículos.³⁹

Antes de ver cuáles fueron los aumentos en las tarifas del servicio, es importante resaltar ciertos hechos que se observan en los autobuses del municipio; en particular las tarifas que imponen las empresas camioneras, se comienzan a cobrar aproximadamente una sema

37.- Entrevista con el presidente del Comité Municipal del PMT de Nezahualcóyotl; Francisco Iriarte Rayo.

38.- Ibid.

39.- Uno más Uno, 25 de enero de 1982

na antes de que el gobierno se las autorice y entren en vigor. Además, casi nunca se cobra las fracciones de centavos, en este caso -- los 50cts. sino que exigen el peso completo; los cobradores y choferes argumentan que no hay cambio, cosa que no es cierto pues éstos lo apartan de antemano. Y cuando algún usuario reclama el abuso, es insultado y en ciertas ocasiones golpeado por el chofer ó el ayudante y a veces por los amigos de ellos, sin que los demás usuarios puedan intervenir, pues corren la misma suerte.

CUADRO No.I

AUMENTOS EN LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE DE NEZA/1982-1984.

TIPO DE SERVICIO	TARIFAS.
17 de enero de 1982	
LOCAL	\$ 2,50
FORANE0,2a,CLASE	4,00
" 1a,CLASE	5,50
17 de agosto de 1982	
LOCAL	3,50
FORANE0,2a,CLASE	5,00
" 1a,CLASE	6,50
12 de diciembre de 1982	
LOCAL	4,00
FORANE0,2a,CLASE	7,00
" 1a,CLASE	8,50
18 de abril de 1983	
LOCAL	5,00
FORANE0,2a,CLASE	9,00
" 1a,CLASE	11,00
12 de diciembre de 1983	
LOCAL	7,00
FORANE0,2a,CLASE	11,00
" 1a,CLASE	13,00
14 de julio de 1984	
LOCAL	12,00
FORANE0,2a,CLASE	15,00
" 1a,CLASE	19,00

FUENTE: Elaboración en el trabajo de campo.

Es en este período municipal cuando el Transporte Troncal empieza a funcionar en el municipio; el 10 de julio de 1982, sin embargo esa medida fué gestionada por el gobierno estatal que podemos caracterizar como una política paliativa; dadas las condiciones del problema. La Unión de Colonias Populares del Valle de México, se manifestó en contra de las políticas adoptadas por el nuevo gobernador y en el aspecto del transporte, declaró que..."el gobernador Alfredo del Mazo 'hace oídos sordos' a la demanda popular de municipalizar el transporte, sólo ha respondido con un proyecto de vialidad para algunas zonas conflictivas del valle de México y Toluca, mediante la puesta en marcha de unidades propiedad del gobierno, pero sin tocar las jugosas ganancias de los diferentes grupos de permisionarios..."⁴⁰

Por su parte el gobierno Federal al día siguiente del mismo mes puso en servicio la 2a, etapa de la línea 5 del Metro y en esta forma actúa ideológicamente al anunciar en forma categórica que,.."Ciudad Nezahualcóyotl y el Distrito Federal quedan prácticamente comunicados."⁴¹

Estos hechos sumados a los ya mencionados, hicieron a que los colonos y las organizaciones de Neza claudicaran en sus luchas reivindicativas sobre el transporte. Es decir; la introducción del -- Sistema de Transporte Troncal en Nezahualcóyotl impactó fuertemente a los habitantes junto con la expectativa del alargamiento del Metro hacia el municipio.

El 10 de febrero de 1983 el presidente municipal, Alvarado Jacco inaugura la primera reunión de permisionarios del transporte público de Nezahualcóyotl, en la que el Estado de México a través de --

40.- Uno más Uno, 9 de julio de 1982

41.- Uno más Uno, 2 de julio de 1982

la Comisión del Transporte del Estado de México (COTREM) pretendió coordinar su servicio troncal con el de los concesionados, pero el Ayuntamiento municipal no participó con propuestas concretas ante la problemática y sólo se limitó a ser un espectador más.

Vemos cómo el Estado actúa ideológicamente en los momentos precisos para calmar los descontentos y las expectativas de las movilizaciones populares ante las arbitrariedades y la falta de los -- servicios de consumo colectivo. Ante esa postura se hace creer a -- las masas urbanas que se llevará una gran innovación y políticas -- sociales en los asentamientos precarios, como una medida de verdade -- ro apoyo del gobierno hacia la población de escasos recursos.

Al finalizar su mandato Alvarado Jacco manifestó que en ese trienio, el presupuesto fué de "3 mil 33 millones 986 mil pesos y se -- logró ejecutar importantes obras que vinieron a beneficiar a los -- pobladores de esta ciudad." ⁴² Las obras a las que se refiere el -- ex-presidente son: el cementerio municipal, el palacio municipal -- con 36 oficinas, un auditorio, un estacionamiento, la comandancia mu -- nicipal para dar 'mejor atención al pueblo', 15 módulos de seguri -- dad pública, la remodelación de 15 mercados. " Y para reducir la de -- lincuencia juvenil se construyeron módulos deportivos, en donde hay canchas de fútbol, voleibol, frontón, etc, el alcalde Juan Alvarado Ja -- cco ha logrado encaminar a esta ciudad hacia el progreso, con lo -- que se beneficiarán 2.7 millones de habitantes." ⁴³

Sin embargo, ante esas declaraciones del presidente municipal, el PMT desmiente en un comunicado a Alvarado Jacco la totalidad de -- esas obras y asegura que con eso se trata de justificar el gasto -- del presupuesto municipal, declara además que en la relación se in --

42.- Semilla Revolucionaria, Boletín informativo de Neza, enero, 1985.

43.- El Universal, 18 de agosto de 1984

cluyeron obras que ya estaban hechas en períodos presidenciales anteriores.⁴⁴ "Sólo hay que ver la realidad existente en los servicios públicos de Nezahualcóyotl, para darse cuenta que lo que dice el gobierno, poco es cierto."⁴⁵

Podemos decir entonces que es en este período cuando decaen las luchas reivindicativas de los colonos y de los partidos políticos en el municipio, debido a los factores ya mencionados y además por la situación que se agudiza en el plano económico y social del País. Pero acentuándose más en el caso del transporte público, por las constantes alzas en el precio de las tarifas.

8.- Lic. José Lucio Ramírez Ornelas. (1985-1987)

Es actualmente el presidente municipal, en el inicio de este período aún no hay mucho que decir sobre los problemas y políticas que se desarrollarán en torno al transporte público. Sin embargo, ya se dió un nuevo aumento en las tarifas tanto en el servicio que presta el Estado como en el de los permisionarios; ambas tarifas son iguales: \$18,00 pesos, aunque de hecho se cobra los 20 pesos en los dos tipos de servicio. Es decir; se recurre de nuevo al mismo mecanismo de decir que no hay cambio y ya no se devuelven los 2 pesos al usuario. Y pese a estos abusos ya no se dan manifestaciones de protesta como en años anteriores.

Según las declaraciones del nuevo presidente municipal, se tratará de cambiar radicalmente a Ciudad Nezahualcóyotl ya que... "es necesario consolidar de una vez por todas nuestra imagen de ciudad; pues ya no somos el agrupamiento suburbano de las colonias del ex-

44.- Documentación del Archivo del PMT. de Neza.

45.- Entrevista a Francisco Iriarte; presidente del Comité municipal del PMT en Nezahualcóyotl.

Vaso de Texcoco, ni somos el Nezahualcóyotl, "tierra de quien resulte responsable"...toca a nosotros prepararnos y promover la obra - de la comunidad, la obra de la periferia al centro..."⁴⁶

En el aspecto vial, José Lucio Ramírez se compromete hacer la pavimentación del municipio y dar prioridad a los servicios públicos, en el sector del transporte; se crea por primera vez una Dirección del Transporte Urbano en Nezahualcóyotl, como respuesta a las reformas constitucionales del art. II5 y para lograr el fortalecimiento municipal. Dicha Dirección tendrá como finalidad..."resolver todos los problemas relacionados con el transporte público del municipio y para ello ya se están haciendo estudios para mejorar el servicio y tener otras alternativas en caso de que los permisionarios no -- aceptaran cooperar."⁴⁷ Se tiene también el proyecto de municipalizar a tránsito entre otras dependencias del municipio.

Sin embargo, una de las recientes críticas que se le ha hecho al Ayuntamiento de Ramírez Ornelas es que, "fueron pocos los cambios -- dentro del engranaje municipal, lo que significa que los intereses personales, deben estar cubiertos contra viento y marea."⁴⁸ En el - municipio se creía que con la inteligencia y el dinamismo de Ramírez Ornelas cambiaría la situación, pero no ha sucedido así. "Sus - promesas de campaña eran de positivismo, pero desgraciadamente todo quedó en eso- promesas --."⁴⁹

Esos proyectos de reordenación urbana para el municipio, del nuevo presidente, son bastante ambiciosos que de llevarse a cabo beneficiarían a la gran población de Nezahualcóyotl a la cual se le ha

46.- Declaraciones de José Lucio Ramírez Ornelas en la toma de posesión, en Semilla Revolucionaria. op.cit.p.I

47.- Entrevista con Antonio Rebollo de la Dirección del Transporte Urbano de Nezahualcóyotl.

48.- La Extra, periódico informativo de Neza. 15 de febrero de 1985

49.- Ibid.p.I

engañado infinidad de veces con promesas. Sin embargo, hay que esperar a que transcurra su período para poder ver los resultados del plan de trabajo de Ramírez Ornelas.

En relación a los hechos anteriores, vemos cómo a la población de Nezahualcóyotl casi de nada le sirvió el privilegio de que éste se haya convertido en un municipio independiente. En particular de su infraestructura vial y sus servicios urbanos colectivos, esto en relación a su situación anterior, pues a través del tiempo hemos visto que los que lo han gobernado sólo lo han hecho para intereses sectoriales, en especial para aquéllos sectores más fuertes y poderosos económica y políticamente del municipio; pero en el que se excluye a la mayoría de la población.

En cuanto a la actitud del Estado frente al problema, ésta se ve caracterizada en las políticas municipales que se llevan a cabo en los momentos precisos para contrarrestar el descontento popular y de los sectores más inconformes, como es el caso de las organizaciones y los partidos políticos de oposición. Pero que dichas medidas sólo son momentáneas, tomando en cuenta la magnitud del problema y además sin una continuidad congruente con la realidad específica en cuestión.

Así en general, a los asentamientos carentes de los servicios urbanos indispensables para la reproducción de la fuerza de trabajo, se les va racionando principalmente; cuando existe una gran movilización de las masas urbanas, pues pone en peligro la legitimidad del Estado ó bien cuando se da la correlación de fuerzas en una coyuntura política.

4.1.- LAS POLITICAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL GOBIERNO ESTATAL EN EL MUNICIPIO DE NEZAHUALCOYOTL.

Anteriormente analizamos que en los sectores que componen la -- ciudad, existe un gran privilegio para un pequeño núcleo y una segregación urbana para la mayoría de la población, principalmente de bajos recursos económicos.

Ante tal situación, algunos sectores de las clases medias y grupos de trabajadores más organizados por un lado, presionan al Estado para participar de los beneficios que brinda la vida urbana. Por otro también lo hacen las masas populares y sectores segregados de la sociedad, sin embargo; la presión de ambas fuerzas -la mayor de las veces- se da en un sentido de integración al "orden establecido" y no en el sentido de cuestioner al Estado.

Esa fuerza política constituida en las masas urbanas ya sea que participen espontáneamente ó inducidas, hace que el gobierno intente su conciliación hacia una democratización. Por un lado de las reivindicaciones populares, por otro de los intereses de los grupos dirigentes y grupos dominantes.

Ese objetivo conciliador del Estado, lo intentará mediante políticas urbanas que la mayoría de las veces son para contrarrestar - las presiones políticas momentáneas. Pero que de ningún modo - tienen una continuidad congruente y posibilidades de una planificación a largo plazo.

Así las políticas urbanas del Estado aparecen como un conjunto de intervenciones que van a decidir sobre el proceso de crecimiento urbano ya sea para; controlarlo, dirigirlo, regularlo ó modificarlo sustancialmente.

En el caso del Estado de México, a pesar de que algunos de sus - municipios se encuentran conurbados con el D.F. no se han realiza-

do algunas políticas urbanas congruentes y acordes con la problemática general de la conurbación. Ni por el gobierno Federal ni por el Estatal, presentándose situaciones ilógicas sobre todo en los -- servicios públicos por el simple hecho de pertenecer a jurisdicciones diferentes. Aún cuando públicamente los dos gobiernos declaran estar trabajando coordinadamente bajo planes de desarrollo integral nacional. Como es el caso del Sistema Nacional de Planeación Democrática en el que se manifiesta que, "la voluntad de los gobiernos Federal, Estatal y Municipales se orientará a la realización conjunta de acciones que, de manera ordenada, racional y sistemática, tiendan a transformar la realidad nacional... a fin de hacer efectiva la planeación nacional del desarrollo."^I

A pesar de que existen presiones políticas de las masas populares, no en todos los municipios del Estado de México se logra la -- instalación de los servicios urbanos indispensables para la reproducción de la fuerza de trabajo. Sino que aquí, nos enfrentamos de nuevo con la lógica del sistema es decir; la crisis de los servicios de consumo colectivo municipales, se da en razón inversa a la importancia del municipio y en ese sentido, las políticas urbanas y de inversión en obras relacionadas con los servicios públicos por lo regular se dirigen hacia los municipios de mayor actividad económica ó política en última instancia.

Para nuestro caso de estudio, analizaremos brevemente cómo el Estado de México no lleva sus políticas urbanas en forma equitativa en algunos de sus municipios conurbados como son Naucalpan, Tlalnepantla, Huixquilucan, Ecatepec ó Nezahualcóyotl. Así por ejemplo --

I.- Rafael Orozco Zuñiga, Procedimientos Jurídicos y Económicos para el fortalecimiento Municipal. Seminario sobre Ordenamiento Ecológico y Proceso de Fortalecimiento Municipal. F.C.P. y S. UNAM. México, noviembre de 1984

Nezahualcóyotl, sólo proporciona una numerosa fuerza de trabajo para la industria y los servicios ya que en este municipio no existe una industria de importancia ni una actividad económica de fuerte peso. Eso hace que se encuentre en desventaja con Naucalpan ó Tlalnepantla, municipios que se caracterizan por ser industriales y donde el comercio es más dinámico, por lo tanto se encuentran mejor comunicados con el D.F. y una de las arterias principales que los une con ésta, es el Anillo Periférico; vialidad que es la más importante pero no la única hacia esas zonas industriales. Cosa que no sucede con los municipios que están situados al Oriente del AMCM.

Ahora bien, si analizamos las políticas urbanas municipales tomando como base el crecimiento demográfico, vemos en la realidad que tales políticas no se implantan por dicho factor. Y se llevarán a cabo mediante la selección de los municipios que tienen mayor solvencia económica ó en los que ejercen una mayor presión política, sin embargo, a estos últimos se les dotará dependiendo del momento ó de la correlación de fuerzas dentro de una coyuntura política más que; de una necesidad propiamente de la población.

CUADRO No. I

POBLACION POR MUNICIPIOS DEL ESTADO DE MEXICO.²-1960

MUNICIPIO	No. de HABITANTES.
ECATEPEC	784,507
CUAUTITLAN	173,754
NAUCALPAN DE JUAREZ	730,170
NEZAHUALCOYOTL	1,341,230
TLALNEPANTLA	778,173

Observamos que los municipios localizados en las zonas Noreste y Noroeste a pesar de que cuentan con menos población, tienen más posibilidades de desarrollo en contraposición con los del Oriente y concretamente con Nezahualcóyotl donde se observa todo tipo de

2.- X Censo General de Población, .op.cit.

carencias, en lo que toca a los servicios de consumo colectivo y -- donde la población sobrepasa a la de los municipios de Naucalpan y Tlalnepantla juntos. Por lo que se comprueba que el factor demográfico no es decisivo en la aplicación de políticas urbanas municipales, no obstante el gobierno del Estado de México así lo expresa mediante campañas políticas y publicitarias. Cuando el gobernador Alfredo del Mazo tomó el poder del Estado de México, .."enfaticó que su clara decisión consistía en atender la opinión de las mayorías, buscar su participación y expresión y que la participación de las minorías se conducirá por los canales legales y lo hará de buena fe."³ Y en el municipio hasta se ha llegado a inventar el "allogan" de... "Nezahualcōyotl Ciudad del cambio..."

Sin embargo, analicemos un poco la realidad existente en Neza---hualcōyotl y en relación con algunas políticas que se han planteado sobre la vialidad y el transporte, pero que sólo quedaron en proyectos y que tal vez en su momento sirvan de arma ideológica al Estado para contener las presiones populares y al mismo tiempo, mantener las esperanzas de los colonos haciéndoles creer que se llevará una gran 'política urbana' en el municipio a corto plazo.

Ciudad Nezahualcōyotl está considerada como parte integrante de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, en el programa de Desarrollo de la Región Centro del País y aunque es un municipio con una población numerosa; no cuenta con una infraestructura vial ni con un sistema de transporte más ágil y de mejor calidad, en donde se combinara tanto el transporte individual como el colectivo ya -- que más del 80% de la población del municipio sale para ir a trabajar al D.F. ó a otros municipios como Naucalpan, Tlalnepantla ó Ecatepec.

3.- Por esto; No.15 México, octubre 8 de 1981.

Así, el transporte en autobús viene a ser el medio más utilizado por el cual las clases populares satisfacen sus necesidades para -- lograr la reproducción de la fuerza de trabajo. En tanto que le -- permite salir a ofrecer su mano de obra ya que en el municipio de Nezahualcóyotl no hay expectativas de empleo para la mayoría de la población.

Veamos cuáles son las alternativas que tienen los habitantes de Neza para salir ó entrar al municipio: sólo cuentan con una arte-- ria vial que es la Calzada Ignacio Zaragoza. Y como se mencionó an-- teriormente, en esa zona no existen grandes industrias ni comercios de importancia tampoco hay zonas residenciales de lujo ó puntos de interés para los visitantes. Por lo que el Anillo Periférico sólo se encuentra trazado en proyecto, pues por estos lugares no existe-- el factor económico que buscan las constructoras y en última ins-- tancia el Estado. Es decir; el grueso de la población asentada en esta zona es de bajos recursos económicos, por lo tanto no hay sol-- vencia económica para realizar inversiones en obras públicas.

Se ha dicho que uno de los transportes masivos por excelencia -- en el AMCM lo representa el Metro, sin embargo hacia la zona Orien-- te, sólo hay una alternativa para abordarlo y es por la línea No.I, por lo cual la Calzada Zaragoza se convierte en un verdadero cao-- vial que se acentúa en las llamadas horas 'pico'. Y al ser la úni-- ca salida y entrada del municipio, en ella circulan todo tipo de -- transportes.

Así la línea No.I del Metro, representa el cordón umbilical que une Ciudad Nezahualcóyotl con el D.F. y demás municipios del Esta-- do de México como Chimalhuacan, los Reyes, la Paz, Chalco, Iztapaluca, Texcoco, etc,. Por tal motivo es la línea más saturada y conflicti--

va de toda la red del Metro; la estación Zaragoza recibía en 1983- un total de 157,872 usuarios por día laborable.⁴ Es además la estación que más pasajeros capta de ese sistema.

Con la construcción de la línea No.5 y con el paradero Pantitlán se creyó que se descongestionaría la de Zaragoza, pero en la realidad no sucedió así ya que después de haberse puesto en operación tal línea,.."se han detectado algunos problemas como son: baja demanda del servicio en el Metro, desorden en el ascenso y descenso de pasajeros de los autobuses, también en el uso de los andenes e irregularidad en el número de rutas y recorridos, así como la penetración de autobuses a zonas más internas de la ciudad, básicamente sobre la calzada Zaragoza."⁵

Esa política pretendía que los autobuses suburbanos ya no penetraran al D.F. y principalmente por la calzada Zaragoza, sin embargo no resultó como se esperaba. La baja demanda en el paradero Pantitlán se puede constatar con el número de pasajeros que recibe diariamente que es de 14,627.⁶ Número bastante bajo si tomamos en cuenta que dicha estación fué hecha para atraer a la gran población proveniente de Nezahualcóyotl y otros municipios, además de la de colonias del D.F. de esa zona Oriente. Es decir; da el servicio muy por debajo de su capacidad total, así lo ha reconocido COVI TUR y en donde el público usuario sigue utilizando la línea I del Metro, por Zaragoza.

Comprobamos una vez más que esa problemática vial y de transporte existente en la zona Oriente del AMCM se debe principalmente; a

- 4.- Sistema de Transporte Colectivo, Gerencia de Planeación y Desarrollo. México, 1983
- 5.- Estudio para la Asignación de Líneas y Espacios al Paradero Pantitlán. COVI TUR. México 1984
- 6.- Sistema de Transporte Colectivo, op.cit.

la falta de coordinación entre los gobiernos del D.F. con el del -- Estado de México; a la no existencia de eficientes investigaciones sobre el estudio de origen y destino de la población en toda el -- AMCM, lo que origina que sean tomadas políticas erróneas en la im-- plantación de obras para el consumo colectivo.

En cuanto a la vialidad que se dirige hacia Nezahualcóyotl ésta es nula, ya que si observamos ningún eje vial ó arterias importan -- tes de desalojo para el transporte se encuentran unidas al municipi -- pio. Y ésto pese a que se encuentra unido al D.F. sin embargo, de -- nada le sirve ese privilegio.

Tampoco hay otras alternativas de transporte colectivo para el interior del municipio, sólo los llamados 'chimecos' que se distri -- buyen en 5 líneas. Y hasta mediados de 1982 se contó con el servi -- cio que presta el gobierno del Estado de México con el Sistema de Transporte Troncal (STT-NEZA) pero éste, sólo recorre una avenida de Ciudad Nezahualcóyotl al paradero Pantitlán. Situación que es apro -- vechada por las empresas camioneras particulares para imponer su -- ley en cuestión de tarifas y recorridos.- Hasta principio de 1985 se introdujo el STT-NEZA a otra de las principales avenidas del -- municipio; la Avenida Pantitlán.

En Nezahualcóyotl, existe una gran demanda social y principalmen -- te para los servicios de infraestructura y transporte público, sin -- embargo; no se da la oferta correspondiente debido a que en esos -- sectores populares no existe la solvencia económica, elemento funda -- mental para la reproducción del capital y la orientación de políti -- cas urbanas por parte del Estado.

Hasta el momento, el gobierno estatal no ha desarrollado ninguna política urbana de gran importancia en el municipio, salvo el STT -- NEZA que analizaremos más adelante, pero que dicho servicio no tie --

ne mucha diferencia con el de las empresas camioneras particulares.

En 1970 se elaboró una de las primeras políticas urbanas que fueron los primeros intentos de planificación del transporte público en Nezahualcóyotl por parte del gobierno estatal, en donde se contempla la problemática hasta el año de 1985. Desafortunadamente sólo quedaron en proyecto, mientras las necesidades de ese consumo-colectivo para las clases populares iba en aumento. Y así, después de 14 años de esas políticas, nada se ha hecho y el servicio del transporte prácticamente sigue al azar arrastrando casi las mismas condiciones que tenía al iniciar sus operaciones en el municipio.

Los lineamientos más sobresalientes de las políticas de 1970, las resumimos de la siguiente forma:

- a).- El principal objetivo del gobierno del Estado al hacer esos planteamientos fué; "lograr la solución más adecuada" al problema de la movilización cotidiana de la población de Ciudad Nezahualcóyotl hacia sus centros de trabajo.
- b).- Se consideró que es una "responsabilidad fundamental" del Estado el atender a los gobernados en sus necesidades vitales entre ellas, la fácil transportación del lugar de su residencia al lugar donde generan sus ingresos.
- c).- Por ser de gran interés la canalización a tareas productivas o actividades relacionadas con el "bienestar de los individuos y sus familias", el tiempo que esa masa de población se ve obligada a dedicar actualmente a traslados.
- d).- Por considerarse básico en la "sana evolución de Ciudad Nezahualcóyotl y reforzar su estructuración urbana mediante la organización de un sistema eficiente de transporte colectivo.
- e).- Porque se consideró conveniente el "favorecer el establecimiento de actividades locales permanentes de servicios, trabajo y re --

creación", mediante las facilidades que para ello puede ofrecer un servicio público de transporte, organizado y diseñado en forma adecuada a los intereses de Ciudad Nezahualcóyotl.⁷

Esas políticas propusieron posibles soluciones al problema, mediante 3 formas de transporte colectivo y cada una con 2 variantes respecto a sus características de las vías consideradas. Se tomó en cuenta la situación de esos años- 1970 -y la evolución en la demanda del servicio.

ALTERNATIVA No. 1: AUTOBUSES.

Esta alternativa con sus dos variantes considera 2 vías rápidas para autobuses, localizadas en las Avenidas Pantitlán y Chimalhuacán que conforman un circuito que enlaza a Ciudad Nezahualcóyotl con la glorieta de Ignacio Zaragoza, punto de conexión con el Metro del D.F.

Sobre esas vías rápidas funcionaría un servicio de autobuses -- que serían capaces de atender las 4 hrs. de máxima demanda, tanto matutinas como vespertinas. Se tomaron en cuenta los autobuses que existían y ambas variantes toman en consideración el espacio no indispensable para fines viales, es decir; para juegos. En una variante camellón central y en la otra, camellón lateral.

ALTERNATIVA No. 2: TROLEBUSES.

Esta alternativa y sus dos variantes, son análogas al anterior; pero considera trolebuses en lugar de autobuses.

ALTERNATIVA No. 3: TRANVIAS.

El tercer par de alternativas contempla las mismas variantes en relación con el camellón de áreas verdes, pero considera la construcción de un sistema de tranvías rápidos con paradas espaciadas-

7.- PLANTECNICA, Acción Nezahualcóyotl, Transporte colectivo. Planeación y Técnicas de Desarrollo Urbano. Estado de México, 1970

y aislado de los peatones y del resto del tránsito del municipio.

Este sistema funcionaría como un Metro de superficie, por medio de convoyes formados por 3 vagones capaces de transportar 250 pasajeros.

EVALUACION ECONOMICA.

Las 6 alternativas se sometieron a un análisis en donde se tomaron en cuenta; las inversiones y los costos del servicio que recaerían sobre las empresas públicas ó privadas que operaran los sistemas y por otro lado, los beneficios y ahorro en tiempo que tendrían los usuarios, evaluados en términos monetarios.

En los resultados observamos que la alternativa más conveniente desde el punto de vista de esas políticas y además social, institucional, económico y urbano; es la de los tranvías rápidos ya que su índice de rentabilidad- en aquél tiempo -era casi 3 veces superior a la que consideraba autobuses. Sus efectos indirectos sobre el desarrollo urbano deseable son más significativos. Para aquéllos -- años ofrecía mayores ventajas en el aspecto financiero, "ya que de cobrarse una tarifa de 0.50cts. por viaje, la empresa pública ó privada que operase el servicio, tendría un ingreso anual de 32 millones de pesos, frente a una inversión inicial de aproximadamente 80 millones de pesos y unos costos de operación sumamente reducidos."

8

Suponemos que esas políticas de transporte público, no se llegaron a implantar debido a que en cada sexenio la administración estatal cambia de planes y políticas a seguir por unas nuevas, es decir; no hay continuidad en las obras y proyectos urbanos. Y en algunos casos sólo son políticas demagógicas, pues el mismo Estado establece que es suya la responsabilidad de atender a sus gobernados

en sus necesidades más apremiantes, que se preocupa por el trabajador y el tiempo que pierde para ir a su trabajo y además por la -- "sana evolución del municipio".⁹

Pero la realidad del transporte colectivo en Nezahualcóyotl, -- muestra otra cosa; esa responsabilidad de la que tantas veces se -- ha hablado en el Estado de México, la ha dejado en manos de particulares que sólo se benefician a costa de las necesidades del público usuario, pero no hay una satisfacción social.

En cuanto a su 'preocupación' por el trabajador y su familia, esa atención radica en que sólo sobreviva para su reproducción. Sin embargo, no le suministra los bienes y servicios colectivos que tanto necesita la fuerza de trabajo en los lugares donde habita. Y es el propio trabajador con su familia los que a través de constantes presiones y luchas, logran arrancar al Estado esos servicios.

Sabemos bien que la pérdida de tiempo que soporta la fuerza de trabajo en transportarse a sus actividades, así como la 'sana evolución' de Nezahualcóyotl no representa gran atención para el Estado. Pues para ello sería necesario implantar un transporte organizado y en coordinación efectiva con el servicio colectivo del D.F. con la correspondiente estructura vial que uniera los puntos de residencia de la mano de obra con los centros de trabajo. O en el mejor de los casos reorientar políticas de establecimiento de empleo en la zona para inducir el surgimiento de todo tipo de actividades y evitar así los grandes conflictos viales y de transporte en el -- AMCM.

Sin embargo, el problema no se ha atacado y sigue en aumento, además ha provocado el surgimiento de algunos otros como los proble--

9.- Ibid.

mas psíquicos que se reflejan en la población usuaria del transporte masivo, "la pérdida de dos, tres y hasta cuatro horas diarias en el transporte, las malas condiciones del mismo, los múltiples accidentes, la falta de seguridad, provoca además de enormes pérdidas materiales estimadas anualmente en 500 millones de horas-hombre-anualidad, desgaste físico y emocional y fuertes tensiones."¹⁰

Otras políticas que ha adoptado el gobierno del Estado de México, son las que supuestamente se desarrollan en coordinación con las autoridades del D.F. desde fines de 1982, de donde se elaboró un Plan llamado de "Desarrollo Urbano entre el Departamento del Distrito Federal y el Estado de México." Y en lo referente al sector de la vialidad y el transporte; Nezahualcóyotl quedó dentro de la región que se le denominó: Municipios del Valle Cuautitlán-Texcoco.

Este plan de Desarrollo Urbano según el documento; fué realizado por los dos gobiernos al ver las incongruencias que se dan en los servicios colectivos entre las dos Entidades y por reconocer que se deben adoptar políticas y estrategias conjuntamente. Así lo han aceptado al decir que: "La falta de planeación regional-urbana del Distrito Federal y los municipios del Valle Cuautitlán-Texcoco, ha provocado serias deficiencias en la estructura de la vialidad y el transporte, tanto en su jerarquización como en su continuidad, saturación y utilización de las redes del transporte público y privado. Esto ha encaminado a los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México a realizar acciones y esfuerzos dirigidos a la solución de estos problemas planteados por el desarrollo y las necesidades de la zona. Sin embargo, han sido resueltos por cada entidad dentro de su ámbito territorial y de acuerdo a sus propios pro

gramas, recursos, presupuestos y a su propia estructura normativa: - lo que ha dado lugar a soluciones que han ido respondiendo a las - necesidades del momento pero sin la congruencia y eficacia necesarias." ¹¹

Los objetivos específicos que intenta lograr ese plan, los podemos resumir de la siguiente manera:

- Integrar una estructura vial lógica por etapas y en base a una - prioridad, en la que se combinarán los diversos medios de trans-- porte.
- Establecer congruencias entre los modos y rutas de transporte de de ambas entidades.
- Analizar los costos de operación de los diversos sistemas de -- transporte y determinar las políticas económicas para establecer una congruencia en las mismas.

POLITICAS DE VIALIDAD. ¹²

- Los planes y programas respectivos se realizarán con base a los - Planes de Desarrollo Urbano del D.F. y a las estrategias de desa- rrollo del Estado de México.
- Preservar los derechos de vía existentes y promover los que se - necesiten en el futuro.
- Establecer prioridades en base a las necesidades comunes.
- Unificar normas de señalamiento y dispositivos de control.
- Unificar especificaciones de planeación, proyecto, construcción y mantenimiento de calles y avenidas.
- Promover el establecimiento de estacionamientos y revisar los re- glamentos en vigor que los regulan.
- Promover la aplicación de las leyes relacionadas con la protec- ción al medio ambiente y establecer medidas tendientes al mejora- miento de la calidad de la vida.

POLITICAS DE TRANSPORTE. ¹³

- Fomentar el uso del transporte público, para la mejor utilización de la infraestructura vial.

11.- Plan para el Desarrollo Urbano entre el Departamento del Dis- trito Federal y el Estado de México. Sector: Vialidad y Trans- porte.

12.- Ibid.

13.- Ibid.

- Determinar las necesidades de transporte del Distrito Federal y los municipios del Valle Cuautitlán-Texcoco.
- Inventar y evaluar los recursos físicos y operacionales de los diferentes modos de transporte.
- Planear y diseñar el sistema integral del transporte.
- Investigar y analizar otras alternativas de transporte que a la luz de los nuevos avances tecnológicos, brinden ventajas económicas y de eficiencia en la transportación masiva.
- Mejorar la articulación y condiciones de terminales, paraderos, estacionamientos y condiciones de transferencia entre los diversos medios de transporte.
- Unificar los procedimientos y proponer los mecanismos para el otorgamiento y control de las concesiones y permisos.
- Proporcionar la información necesaria al usuario sobre los sistemas de transporte.

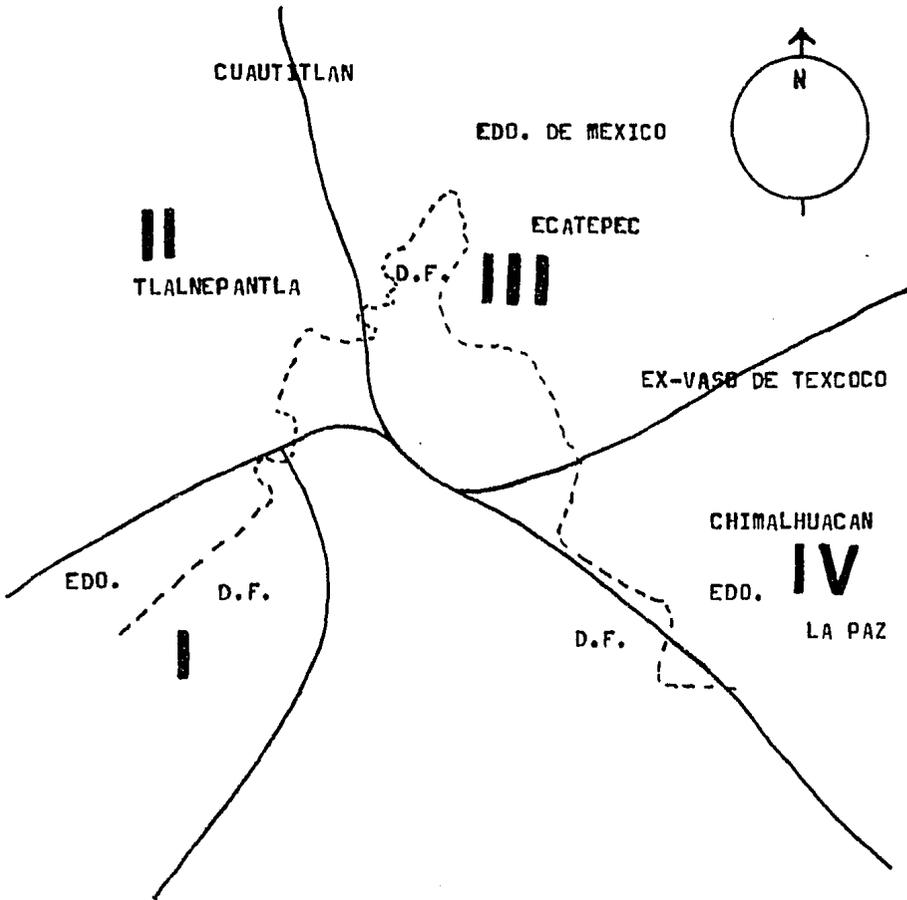
Para el estudio de estas políticas y su posible realización, se dividió el área en 4 zonas, según la influencia de vialidades con el objeto de poder determinar las prioridades de acuerdo a su importancia ya sea transporte masivo, individual ó combinado:

- ZONA I--- Del Periférico Oriente al Campo Militar No.I
- ZONA II-- Del Campo Militar No.I a Instalaciones de Pantaco.
- ZONA III- De Pantaco al Aeropuerto Benito Juárez.
- ZONA IV-- Del Aeropuerto a Calzada Ignacio Zaragoza.

De llevarse a cabo esas políticas, se dará un gran paso adelante en el desarrollo urbano del AMCM y se logrará atender a las necesidades de la población en cuanto a la vialidad y el transporte. Sin embargo, sólo podrán realizarse como el mismo plan lo menciona implícitamente; en aquellos municipios estratégicos y en ese sentido son los que tienen un desarrollo más elevado pero económicamente, no poblacional como es el caso de Ciudad Nezahualcóyotl.

Eso se puede ver en la tabla No.2 sobre las inversiones totales que en el sector de la vialidad, el Estado de México orienta más recursos económicos hacia las zonas II y III en donde se encuentran los municipios industriales. Y sólo unos cuantos a la zona IV en donde éstos solamente cuentan con una gran población.

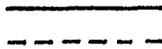
ZONIFICACION DE PRIORIDADES.



SIMBOLOGIA:

LIMITE DE ZONAS

LIMITE EDO.-D.F.



FUENTE:

PLAN DE INTERCONEXION Y COMUNICACION VIAL, VALLE CUAUTITLAN-TEXCOCO-CIUDAD DE MEXICO.

GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO-DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

CUADRO No. 2

INVERSION EN OBRAS DE VIALIDAD, VALLE CUAUTITLAN-TEXCOCO.

A CORTO PLAZO/1983-1984

ZONAS	EDO.	D.F.	TOTAL/millones de pesos.
ZONA I	176,2	587,4	763,6
ZONA II	3689,4	1149,2	4,838,6
ZONA III	299,0	11,0	310,0
ZONA IV	22,1	881,5	903,6
	4186,7	2629,1	6,815,8

A MEDIANO PLAZO/1984-1985

ZONA I	000,0	4197,2	4,197,2
ZONA II	794,5	699,85	1,494,35
ZONA III	4882,48	1955,929	6,838,41
ZONA IV	347,6	1058,2	1,043,8
	6025,58	7911,189	13,933,8

A LARGO PLAZO/1986-1987

ZONA III PERIFERICO Y TRANSMETROPOLITAND-	1718,6	2290,6	4,009,2
	5,1018,9	8,4906,0	85,924,0
GRAN TOTAL	62,947,9	47,763,85	110,684,0

FUENTE: PLAN PARA EL DESARROLLO URBANO ENTRE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y EL ESTADO DE MEXICO.
Gobiernos del D.D.F. y Edo. de México. Sector: Vialidad y Transporte.

Así, en Nezahualcóyotl se necesita promover la instalación de toda la infraestructura vial pues la existente es mínima dada las dimensiones del problema y se encuentra en malas condiciones. "En Nezahualcóyotl el 40% de la estructura vial cuenta con pavimento...- el señalamiento urbano es mínimo y carecen en gran parte de sentido de circulación las calles secundarias, entre los problemas más importantes está el de resolver diversas salidas adecuadas que comuniquen al municipio hacia el Distrito Federal, Chimalhuacán y Ecatepec ya que actualmente existe sólo una salida hacia el D.F."¹⁴

I4.- Comisión del Transporte del Estado de México. COTREM.
Estado de México.

La protección al medio ambiente y la calidad de la vida en Nezahualcóyotl es nula. Estos factores no los conoce el colono en el municipio, pues nunca se han puesto en práctica y son las mismas autoridades las que permiten que se denigren al no promover y realizar campañas contra la contaminación ambiental; tanto de ruidos como de humo que son originados principalmente por el transporte. -- Además de otras fuentes como la quema de basura, llantas, etc. y en este aspecto contribuye la gran población ya que no está concientizada para preservar y mejorar su nivel de vida y del medio ambiente.

Se plantea que se fomentará el uso del transporte público. Sin embargo, con un transporte como el que existe en Nezahualcóyotl cuyas características son: la insuficiencia, el mal trato de los conductores al usuario, inseguros, insalubres, etc, nadie que tenga las posibilidades para adquirir un automóvil, lo hará. Otras particularidades del servicio son reiteradas por la Dirección General de Autotransporte Federal de la S.C.T. en este tipo de transporte suburbano: "nulo mantenimiento mecánico y de limpieza, uso indebido de permisos en unidades que carecen de éste, conductores menores de edad y sin licencia para conducir unidades de ese tamaño, unidades viejas e inseguras, invasión de rutas y exceso de velocidad."¹⁵

Por otro lado, en una encuesta realizada por el Departamento del Distrito Federal en el AMCM se constató que 9 de cada 10 usuarios dijeron que el transporte público no satisface la demanda, continúa siendo incómodo, sobreesaturado y altamente contaminante. En las conclusiones se señala que "mientras el transporte no sea capaz de resolver las necesidades de movilidad de 10 millones de usuarios, en forma eficiente, confiable y segura, no tendrán éxito las recomen-

ciones que desalientan el uso del transporte individual."¹⁶

La planeación y el diseño del sistema integral del transporte urbano, ya se ha planteado repetidas veces en otros planes de desarrollo Federales y Estatales, pero hasta ahora nada se ha realizado en esa forma integrada. Sólo se contempla a un sistema que en la mayoría de las veces es prioritario el transporte individual constituido en el automóvil, pero no así al servicio colectivo. Esto se refleja principalmente cuando "se ha pretendido solucionar el problema con la ampliación de avenidas, construcción de vías rápidas y demás facilidades que conciernen a la circulación de vehículos particulares. Sin embargo dicha solución apenas y satisface las necesidades de circulación de vehículos particulares, pero de ningún modo responde a las que genera la transportación de masas... La existencia de diversos organismos públicos y privados encargados de la planeación, diseño, manejo y administración del transporte trabajan independientemente y sin coordinación alguna... factor muy importante para que el transporte público sea ineficiente, de alto costo de operación y bajo nivel de servicio."¹⁷

Esa visión de planeación urbana concierne tanto al D.F. como al Estado de México, en algunos de sus municipios conurbados.

Así pues, las políticas de solución integral del transporte hasta ahora no se han dado. Debido a que la problemática es dinámica ésta requiere de políticas de permanente renovación... "se dice que el Metro ó los transportes eléctricos son la solución del problema FALSO, sólo una combinación equilibrada de todos los medios de transporte permitirá un mejor equilibrio entre oferta y demanda. Por lo tanto la distribución modal debe incluir todos los medios."

18

16.- Uno más Uno, 25 de junio de 1982

17.- Angel R. Molinero, op.cit. p.12

18.- Rafael Cal y Mayor, Falacias del transporte urbano de pasajeros. Ier. Seminario Institucional sobre problemas de Transporte Urbano. I.P.N. México, 1980

Pero esas políticas de realizarse, se darán como lo han manifestado algunos representantes del gobierno estatal; gradualmente y - con prioridad en los municipios seleccionados por el Estado. Y además el Estado de México asegura que en la mayoría de los municipios conurbados con el D.F. se atienden primordialmente otros problemas como el de la salud, la educación, la vivienda, etc.,¹⁹

Otro factor que imposibilita la realización de esas políticas - según el gobierno del Estado - es la falta de presupuesto económico para la infraestructura vial y de transporte y declara que por ese motivo, el Estado de México participa mínimamente tanto en la coordinación como en la elaboración de obras. En cambio el D.F. cuenta con un presupuesto bastante grande para el sector de vialidad y - transporte. Esos factores ponen en desequilibrio a las dos Entidades en cuanto a la toma de decisiones y aplicación de las políticas.²⁰

Sin embargo, el municipio de Nezahualcóyotl presenta otra realidad, se nos dice que no hay presupuesto para realizar obras de infraestructura vial ó de transporte y que el dinero destinado a éstas, se orienta en forma prioritaria a la prestación de otros servicios. Pero vemos que se realizó la construcción de un "Parque para el pueblo" que actualmente se encuentra descuidado, pues no se le da el debido mantenimiento. La inauguración reciente de un Estadio que será sede del campeonato mundial de futbol-1986-. Y por otro lado, "un diputado del PRI y líderes de comerciantes del municipio, aseguran que el presupuesto de Neza fué de 2,800 millones de pesos y a esto se le suma la partida estatal más una derrama adicional - de 1,200 millones de pesos para acondicionar la ciudad para el mundial de futbol de 1986. Y nos preguntamos en qué se invierte todo eso?...nos han dicho que en obras, pero en cuáles?...si la mayoría

19.- Entrevista al Lic. Ulises Vidaña, Director de operación de la - Comisión del Transporte del Estado de México.

20.- Ibid.

de las colonias no tienen pavimento, si acaso banquetas y guarniciones y eso representó un gasto extra al vecino; las escuelas no reciben mantenimiento; el servicio de transporte es pésimo; el servicio de limpia no es suficiente; el servicio de alumbrado público - tampoco; los drenajes están azolvados; la Cruz Roja no tiene equipo; si no se puede ayudar a los damnificados; y eso por no hablar ya de la policía."²¹

Vemos pues que el supuesto beneficio hacia otros servicios dentro del municipio no se da. Y por el contrario existen grandes deficiencias en éstos, por ejemplo en el servicio de dotación de agua "cerca de 700,000 habitantes de las colonias del Valle de Cuautitlán- Texcoco, reciben una precaria dotación de agua 'potable' para atender sus más ingentes necesidades."²² Así lo reconoció el Vocal ejecutivo de la Comisión de Aguas y Saneamiento del Estado de México, Jorge Ayanegui.

Otras políticas sobre el transporte público y vialidad son las que se mencionan en el Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.²³ Señalan a Ciudad Nezahualcóyotl como un municipio de 'desarrollo controlado'. Y a grandes rasgos las resumimos en los siguientes puntos:

- Se elaborará e implantará en el plazo de un año, el esquema de vialidad y transporte metropolitano. Las obras nuevas ó inconclusas se terminarán y deberán ser congruentes a:
- La posibilidad de ampliar el Metro para dar un servicio suburbano hacia los municipios del Estado de México.
- La factibilidad de construir un ferrocarril suburbano del Estado de México.
- La complementariedad de la vialidad entre el Estado de México y el D.F. para formar una estructura de arterias continuas y regulares.

21.- Declaraciones de Miguel Angel Pérez, de la Organización Difusora de los Derechos Humanos A.C. publicadas en:

Excelsior, 22 de julio de 1984

22.- El Universal, 18 de octubre de 1984

23.- PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO Y DE LA REGION CENTRO. México, octubre de 1983

- Se elaborarán programas de educación vial para la población y se promoverá el uso del transporte colectivo.
- Se establecerá un servicio público que conecte varios puntos de la Zona Metropolitana reconocidos por su gran demanda, para descongestionar las líneas sobrecargadas del Metro. Y ofrecer el servicio a lugares que no tienen transporte masivo como Nezahualcóyotl.
- Evaluar las actividades del transporte de ruta 100 para una planeación adecuada de las rutas.
- Evaluar las posibilidades de ampliar las líneas de trolebuses y tranvías del D.F. hacia los municipios conurbados como Tlalneptla, Ecatepec, Nezahualcóyotl y la Paz.
- Se controlará la ecología y el medio ambiente.

En esas políticas, se plantean muy buenos propósitos pero hasta la fecha nada se ha llevado a la práctica. Por el contrario se orientan las inversiones en obras que no son prioritarias, como es el caso del Estadio mencionado.

Sin embargo, observamos que actualmente la estructura vial no es aprovechada adecuadamente pues no existe una articulación congruente entre la vialidad del D.F. y la del Estado de México. Eso es resultado de los deficientes planteamientos, las acciones parciales y erróneas que sólo favorecen y alientan el uso del automóvil. Esto se caracteriza con las estructuras de un alto costo financiero y la abundancia de obras inconclusas, debido a la falta de continuidad en las políticas urbanas adoptadas en cada sexenio; al improvisar obras y descuidar la terminación de otras, como es el caso del Anillo Periférico en la zona Oriente del AMCM.

Por último, veremos las propuestas del INPLUR (Instituto Interdisciplinario de Planeación Urbano-Regional, A.C.) que en materia de transporte masivo para el AMCM, pone a consideración de las autoridades correspondientes.

Este organismo observa en sus estudios, que de llevarse a cabo el plan, comunicaría a la zona industrial de Atizapán, Tlalneptla-

y Naucalpan con Nezahualcóyotl. Y una de las grandes ventajas serían; el ahorro de millones de horas que se pierden diariamente en el traslado de esos diferentes municipios que se encuentran en poblados opuestos del D.F.

De las líneas que ya existen, se proponen 4 más que son: la línea 8,9,10 y 11 tendrían conexiones y trasbordos suficientes. Sólo así, se cubrirían los cuatro puntos cardinales del AMCM y se ofrecería el servicio a todos los niveles de población. En la línea No.1 "se podría aprovechar el servicio de Zaragoza a Iztapalapa, ya que esta zona es de las más abandonadas en cuanto al servicio de transporte y de las más densamente pobladas de la capital...En cuanto a la línea de la cual no hay ningún programa del D.D.F. se trazaría partiendo de la parte Oriente de la ciudad con una estación en Cd. Nezahualcóyotl con dirección a Ecatepec, también pasaría por Gustavo A. Madero para concluir su recorrido a la altura de Valle Dorado en Tlalnepantla."²⁴

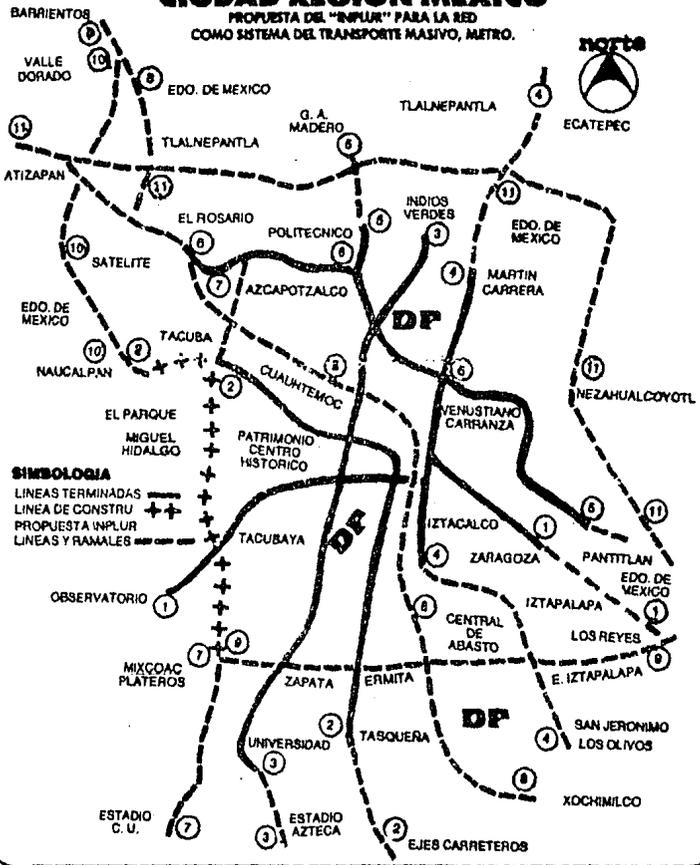
El Arquitecto Carlos Reyes Navarro, presidente del INPLUR señala que actualmente el Metro es un fracaso de planeación, pues no cuenta con sanitarios para hombres y mujeres y en cambio existen tanguis y puestos de fritangas, los cuales representan un peligro para los usuarios y la vigilancia pública es inadecuada. También manifiesta que lo más grave es que; la ciudad crece anárquicamente "y no ha habido una participación de las autoridades del vecino Estado de México para que a sus zonas industriales lleguen estaciones del Metro que las conecten con la ciudad de México, situación que aprovechan los denominados peseros, que se han constituido como los "intermediarios del transporte" y abusan del público a quien lo esquilman con elevadas cuotas por cortas distancias."²⁵

24.- Declaraciones del Arq. Reyes Navarro del INPLUR.

25.- Ibid.

CIUDAD REGION MEXICO

PROPUESTA DEL "INPLUR" PARA LA RED
COMO SISTEMA DEL TRANSPORTE MASIVO, METRO.



Es importante señalar aquí, que ese servicio de colectivos se ha acentuado en los últimos años en los municipios conurbados del Estado de México y es a consecuencia del insuficiente y mal servicio que prestan las empresas camioneras particulares del transporte público. Además las Cooperativas de 'paseros' trazan sus propias rutas y líneas; pero con el consentimiento y pasividad de las autoridades correspondientes.

Para conocer algunas políticas recientes del Estado de México, en materia de vialidad y transporte; se hicieron algunas entrevistas con el Director de Operación de COTREM y con algunos otros dirigentes de esa dependencia gubernamental.

Y en cuanto a las diferentes políticas propuestas aquí, el gobierno del Estado, sólo contempla al mismo transporte público de -- las empresas privadas distribuyendolo más en el municipio, "se está llevando a cabo un programa de mejoramiento a través de los concesionados: enrolandolos para que den el servicio en forma coordinada y más eficiente."²⁶

Se ha propuesto repetidas veces sobre la municipalización del transporte en Nezahualcóyotl, incluso el gobernador del Estado Alfredo del Mazo ha manifestado que,.."Se iniciaron los análisis sobre la posible municipalización del servicio, pues es un problema complejo que requiere de prioridad...Del Mazo González indicó que deben analizarse todas las posibilidades y alternativas para resolver a corto, mediano y largo plazo con la participación de los sectores más afectados, en este caso la población."²⁷

La realidad es que, al menos en estos momentos no se dará la municipalización del transporte en Nezahualcóyotl pues el gobierno -

26.- Entrevista al Lic. Ulises Vidaña, Dir. de operación de COTREM.
27.- Uno más Uno, 1o. de octubre de 1981

manifiesta que; "En primer lugar el Estado no cuenta con la infraestructura-técnica-humana y sobre todo económica para enfrentar el problema, por lo que se ha emprendido el programa de mejoramiento - para que los concesionarios cumplan mejor. En último caso, "comprar chatarra" sería prácticamente tirar muchos miles de millones a la basura."28

Ahora bien, las propuestas de introducción del Sistema de Transporte Colectivo-Metro hacia Nezahualcóyotl sólo quedarán en proyectos, pues tienen nulas posibilidades de implantarse. "El gobierno - del Estado de México no tiene planes concretos, ni los medios económicos para prolongar la línea No.5 del Metro hacia Nezahualcóyotl. El STC(Metro) sólo tiene planes para conectar las terminales de -- Pantitlán(línea 5) con Zaragoza(línea I) y el Estado de México establece que los sistemas de transporte a partir de ahí, serán de -- otro tipo(Troncales, Tren suburbano)."29

No se prevén otras opciones de transporte público para el municipio de Nezahualcóyotl, el gobierno del Estado sólo contempla las siguientes políticas:

- a).- Organización de las empresas concesionadas para lograr la mejor eficiencia.
- b).- Sistemas Troncales que brinden el servicio en complemento con las concesionadas.
- c).- Capacitación técnica y humanística a los concesionarios y al usuario.(30)

Podemos vislumbrar que el problema del transporte para los habitantes de Ciudad Nezahualcóyotl, seguirá por varios años más, pues - no se ve clara su resolución. Y a pesar de que en los últimos años

28.- Entrevista con el Lic.Ulises Vidaña de COTREM.

29.- Ibid.

30.- Ibid.

el problema de ese consumo colectivo se ha tornado más crítico y - se necesita tomar medidas que controlen el fenómeno, con planteamientos hacia el desarrollo futuro de la situación en el municipio. Sólo de esa forma se daría el crecimiento controlado y una efectiva política de reordenación urbana, de la que tanto se habla en el Plan de Desarrollo Urbano entre el D.F. y el Estado de México y en el Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Pero en esos documentos sólo se dan lineamientos y normas a seguir, pues solamente son normativos.

Así pues, se hacen políticas urbanas que no se llevan a cabo en los asentamientos populares y sólo quedan en proyectos que en su momento sirven de elemento ideológico al Estado, para calmar las expectativas del momento. Y la pasividad de éste para tratar de resolver la situación, posponiendo el problema. En última instancia para que el Estado argumente que se atienden y buscan alternativas para los problemas que tienen los diferentes municipios. Pero que en la realidad se invertirá en obras de infraestructura y servicios en aquéllos que son privilegiados ó que representan una fuerza política capaz de cuestionar y crearle conflictos sociales al Estado.

5.- EL SISTEMA DE TRANSPORTE TRONCAL DE NEZAHUALCOYOTL (STT-NEZA).

Oficialmente la Comisión del Transporte del Estado de México -- COTREM fué creada para tratar de ser en la Entidad, lo que es COVITUR en el D.F. es decir; un organismo dependiente del gobierno para atender los problemas de transporte urbano y en ese sentido, elaborar políticas de vialidad y transporte, programas de planificación y coordinación con otras dependencias afines a ésta. Con el objetivo de lograr una movilización adecuada de la población.

Sin embargo, en el funcionamiento de los autobuses del STT-NEZA hay mucho que decir en su contra y que no va de acuerdo con el servicio social planteado por el gobierno hacia las clases populares. En ese sentido, suponemos que existe algo de cierto en los rumores que hay en la propia dependencia de que COTREM se creó por presiones políticas de algunos funcionarios del gobierno estatal, más que por una efectiva necesidad de contar con un organismo que atendiera las demandas de los problemas que maneja, en este caso; la vialidad y el transporte en un Estado de gran importancia.

Este sistema de transporte fué puesto en operación el 1o. de julio de 1982 en el municipio de Nezahualcóyotl por el gobierno del Estado de México, el cual administra y maneja. El STT-NEZA inicialmente cubrió dos rutas dentro del municipio y se distribuyen en la siguiente forma:

CUADRO No. I

RUTAS DEL STT-NEZA 1982-1984.

RUTA	LONGITUD	TARIFA-1982
NEZA-ECATEPEC	35.4Km.	\$ 13,00
NEZA-METRO PANTITLAN	12.0Km.	5,00

Empezó a funcionar con 115 unidades de tipo "delfin" distribuidos en tres rutas. La otra ruta es: ECATEPEC-METRO OCEANIA. Y hasta principio de 1985 se introduce la ruta que recorre la Av. Pantitlán al paradero del Metro del mismo nombre en el D.F.

Esta política de transporte fué adoptada por el gobierno estatal ante las constantes presiones y disturbios populares que se originan en el municipio de Nezahualcóyotl, es decir; para contrarrestar el descontento de las clases sociales más desprotegidas, tanto económicamente como en el suministro de los servicios de consumo colectivo.

Por otro lado, como dice COTREM se introdujo el transporte troncal para comprobar si verdaderamente el servicio público es incontestable, como argumentan las empresas particulares y en ese sentido, ayudar a la movilización de los habitantes del municipio.¹

En Nezahualcóyotl, además han surgido en años recientes innumerables sitios de 'paseros' y minibuses como consecuencia de la escasez del transporte colectivo. Pero sólo adquieren grandes ganancias debido al alto costo del servicio que prestan.

Pero esa medida del STT-NEZA sólo significó un remedio temporal y superficial ya que no se atacaron las causas de la problemática, fué un paliativo a la situación y "al deficiente transporte del Estado de México, concesionado a 142 empresas privadas que dan servicio a 5 millones de personas, ..las unidades serán utilizadas en los municipios conurbados del Valle Cuautitlán-Texcoco."²

Este servicio de transporte público, sólo se suma como uno más del ya existente en el municipio de Neza. y no como una verdadera innovación de transporte urbano. Pues el sistema no contempla las conexiones necesarias con otros municipios ó con el D.F. lo que --

1.- Comisión del Transporte del Estado de México. COTREM.
2.- Uno más Uno, 10 de julio de 1982

origina que existan algunas zonas que carecen del servicio, mientras que en otras se da la duplicidad de rutas.

Así pues, en el sistema de transporte público de Nezahualcóyotl no se consideraron 3 formas básicas que nosotros denominaremos movimientos:

1.- MOVIMIENTO LOCAL Es el que se origina por las necesidades de los residentes de Nezahualcóyotl, de trasladarse de sus lugares de habitación a otros puntos de la propia ciudad para resolver necesidades cotidianas. Este movimiento abarca actividades comerciales y de servicios del municipio a zonas aledañas con el D.F.

2.- MOVIMIENTO TANGENCIAL- Resulta de las necesidades de intercambio que empieza a existir entre Nezahualcóyotl y otros municipios del Estado de México como Chimalhuacán, Texcoco, los Reyes y Ayotla, relacionados con actividades comerciales y de trabajo.

3.- MOVIMIENTO INTERURBANO- Este se deriva de la estrecha relación de dependencia que existe entre la población residente en Nezahualcóyotl y el D.F. Este movimiento constituye el problema básico del transporte de la Entidad.

Por otro lado, en el municipio se da una abusiva política de tarifas debido a la abundante demanda de la población y un notable deterioro en las unidades y el servicio.

Esas características se desprenden del abandono que tienen las autoridades estatales y municipales a este sector, que se encuentra manejado por empresas particulares y debido a que en el Estado de México no existe un Plan Rector de Transporte que pudiera llevarse a la práctica en algunos de sus municipios, sobre todo en los conurbados.

Es importante destacar que el Estado al tomar esa iniciativa -- del transporte troncal, no pretendió dañar los intereses económicos

de las empresas camioneras particulares ó al menos someterlas a -- los lineamientos dictados por él y de acuerdo a un plan ó sistema de transporte masivo para Nezahualcóyotl. El gobernador del Estado Alfredo del Mazo sólo se limitó a decir que..."la intención de su gobierno no es desplazar ó expropiar a los transportistas privados sino dar una respuesta adecuada a las demandas populares. Informó que el 80% de los recursos para los nuevos camiones provienen de -- fondos estatales y el resto de la Federación."³

El funcionamiento y características de este transporte son las siguientes: el STT-NEZA inicia su servicio a las 5 de la mañana y -- termina a las 10 de la noche. Ya desde aquí, no cumple con las necesidades de la mayoría de la población usuaria del municipio. Pues la fuerza de trabajo labora en diferentes turnos y hay que tomar -- en cuenta que tiene que transportarse hasta puntos muy lejanos del AMCM, por lo tanto requiere de un servicio que funcione desde las 4 de la mañana hasta la una de la madrugada del otro día. En este -- sentido, los permisionarios particulares cubren esas necesidades, -- aunque con muchas deficiencias y arbitrariedades para los usuarios.

De las 2 rutas que existen en Nezahualcóyotl, sólo circulan por -- una de las avenidas principales de la zona que es la Av. Chimalhuacan. La ruta que va al Metro Pantitlán recorre toda esa vía desde -- el Estadio de futbol de Neza. Existen algunas unidades que sólo -- llegan del Metro hasta la Av. Sor Juana.

La otra ruta NEZA-ECATEPEC sólo circula en parte de la Av. Chi-- malhuacan, pues luego toma la Av. Riva Palacio para continuar por la vía Tapo (bordo Xochiaca) y dirigirse hacia Ecatepec. De regreso -- efectúa el mismo recorrido.

3.- Declaraciones del Gobernador Alfredo del Mazo publicadas en: Uno más Uno, 10 de julio de 1982

Este servicio es bastante limitado ya que no se brinda en forma equitativa en todo el municipio y tampoco existen más rutas. Restringiéndose a una porción de la población usuaria. Sin embargo; el gobierno dice que el sistema de Transporte Troncal "debe entenderse como transporte fundamental que cubre las necesidades de movilidad en forma directa, eficiente y económica."⁴

El STT-NEZA pese a que está manejado por el gobierno, las unidades no cuentan con sistemas anticontaminantes tanto de humo como de ruidos, sobrepasando este último los decibeles permitidos al oído. Al respecto COTREM afirma que el dispositivo anticontaminante de humo, se instaló en las primeras unidades pero que éstas sufrían calentamientos, lo que causaba constantes descomposturas y mejor se optó por quitarlo aunque siguieran contaminando.

En cuanto al señalamiento de la ruta y las paradas en las unidades es deficiente, así como el mantenimiento de limpieza en general. En los anteriores y en estos aspectos, nada se diferencia este sistema de transporte con el de las empresas particulares.

La única diferencia del transporte estatal con el de los permisionarios radica en que es más rápido, pero eso se debe a los factores siguientes: en primer lugar, por contar con autobuses nuevos, en segundo; como es manejado por el gobierno y de acuerdo a su lógica de funcionamiento, a éste no le interesa competir por un buen servicio e imagen con las otras empresas. Además el usuario no tiene -- otras alternativas para transportarse. Como consecuencia, se dan casos en que los autobuses del STT teniendo cupo para más pasajeros, no levanta a más usuarios aunque éstos se encuentren aglutinados -- en las paradas, con el consecuente perjuicio para los que utilizan el servicio.

Es decir, el ascenso y descenso del pasaje muchas veces queda a criterio del conductor, quien además en algunas ocasiones no respeta las señales de tránsito.

Este sistema de transporte no se diferencia ni en las tarifas con el de los concesionados particulares y a pesar de que el gobierno expresa que las políticas para establecer sus tarifas son: "el factor \$/km., según estudios de SCT y del gobierno del Estado, aunado a un estudio del costo de operación en la ruta y por último se toma en cuenta el factor económico de la población donde se brindará el servicio...y la principal diferencia entre el STT y el servicio que otorgan los permisionarios, radica en el sistema colectivo o empresarial de administración en contra-partida al sistema individual de los concesionados; en la estructura tarifaria, que significa el cobro de una cantidad fija independientemente de que el usuario efectúe un recorrido mayor ó menor en el STT-NEZA."⁵

En este caso, vemos que al menos en Nezahualcóyotl, el servicio de transporte de los permisionarios cobra también una cantidad fija independiente del corto ó largo viaje del usuario. Y efectúa un recorrido más largo que el STT-NEZA y por el mismo costo del pasaje. Así el transporte de las empresas privadas hace el servicio desde el Metro San Lazaro-Neza y en ese sentido, satisface más las necesidades de la población que se dirige hacia esas zonas, en cambio el STT solamente sale del Metro Pantitlán a Nezahualcóyotl y viceversa.

Entonces no existe ninguna diferencia ni en las tarifas de los dos tipos de transporte, como se aprecia en el siguiente cuadro:

5.- Entrevista con el Lic. Ulises Vidaña de COTREM.

CUADRO No. 2

TARIFAS DEL TRANSPORTE PUBLICO DE NEZA.

RUTA	EMPRESA	TARIFA/VII/1984
NEZA-METRO PANTITLAN	STT-NEZA	\$ 15,00
NEZA-METRO PANTITLAN	PARTICULAR	15,00
NEZA-METRO SN.LAZARO	PARTICULAR	15,00

Y si en determinados momentos el usuario elige al STT en contra posición al de las empresas particulares y esto solamente en la ruta NEZA-METRO PANTITLAN, es porque es más rápido y por el trato que es algo distinto al de los choferes de los "chimecos".

Pero no porque sea un eficiente servicio, ni porque sea más económico y ofrezca otras ventajas al viajar en él. Y si en última -- instancia los dos tipos de servicio tienen el mismo destino y tarifas iguales; los usuarios prefieren viajar en el que los transporte más rápido, aunque no eficientemente. Y además es su única alternativa de transporte masivo. (Gráficas I y II)

CUADRO No. 3

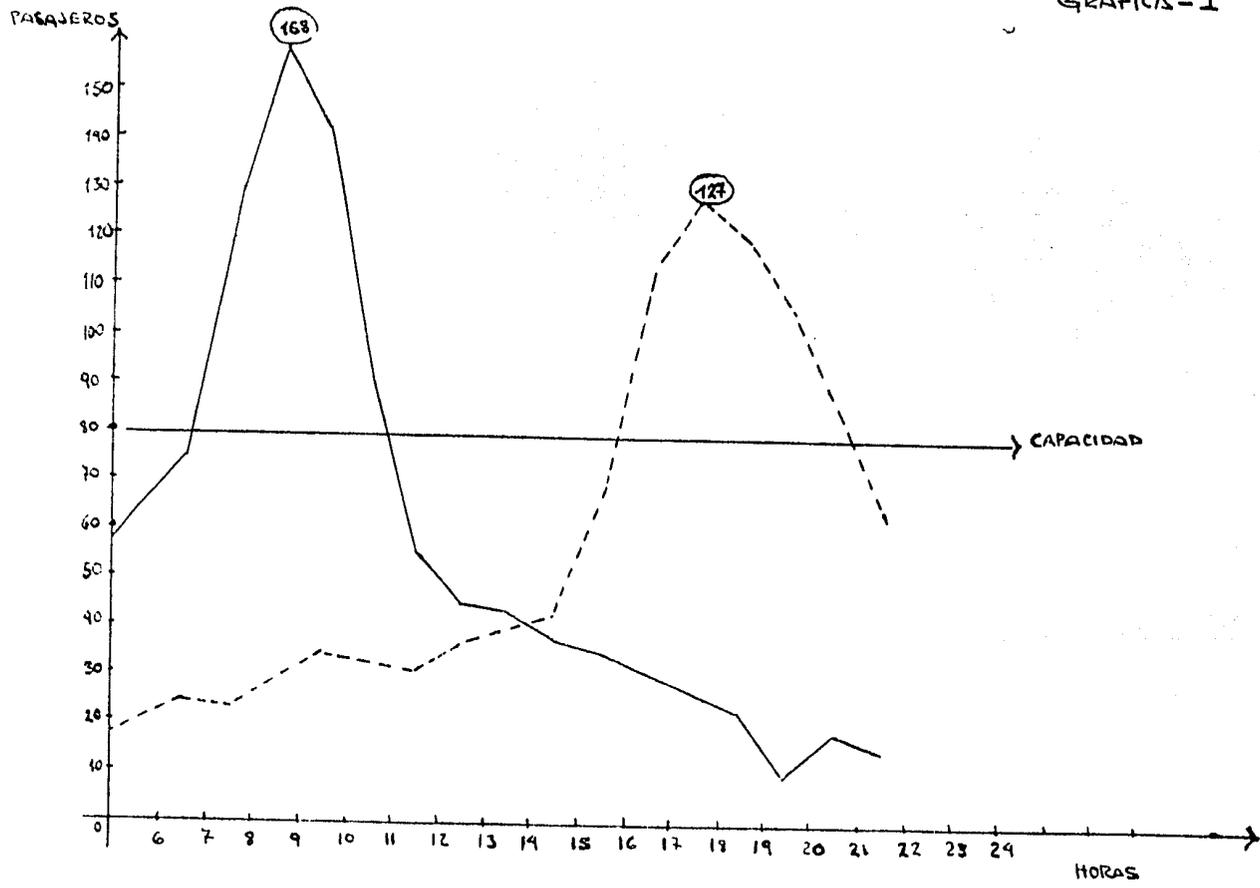
AUTOBUSES QUE DAN SERVICIO EN EL PARADERO PANTITLAN.

EMPRESA	LINEA	CORRIDAS/DIA	CORRIDAS EN A.M.	HMD* P.M.
SN.RAFael AVIACION	03	446	9	32
CHIMALHUACAN, VASO DE TEXCOCO.	04	42	2	2
AUT.UNIDOS MEXICO-NEZA, CHIMALHUACAN.	08	28	2	0
RUTAS DE ORIENTE	09	18	2	0
COTREM.	C	368	10	15
TOTALES		902	25	49

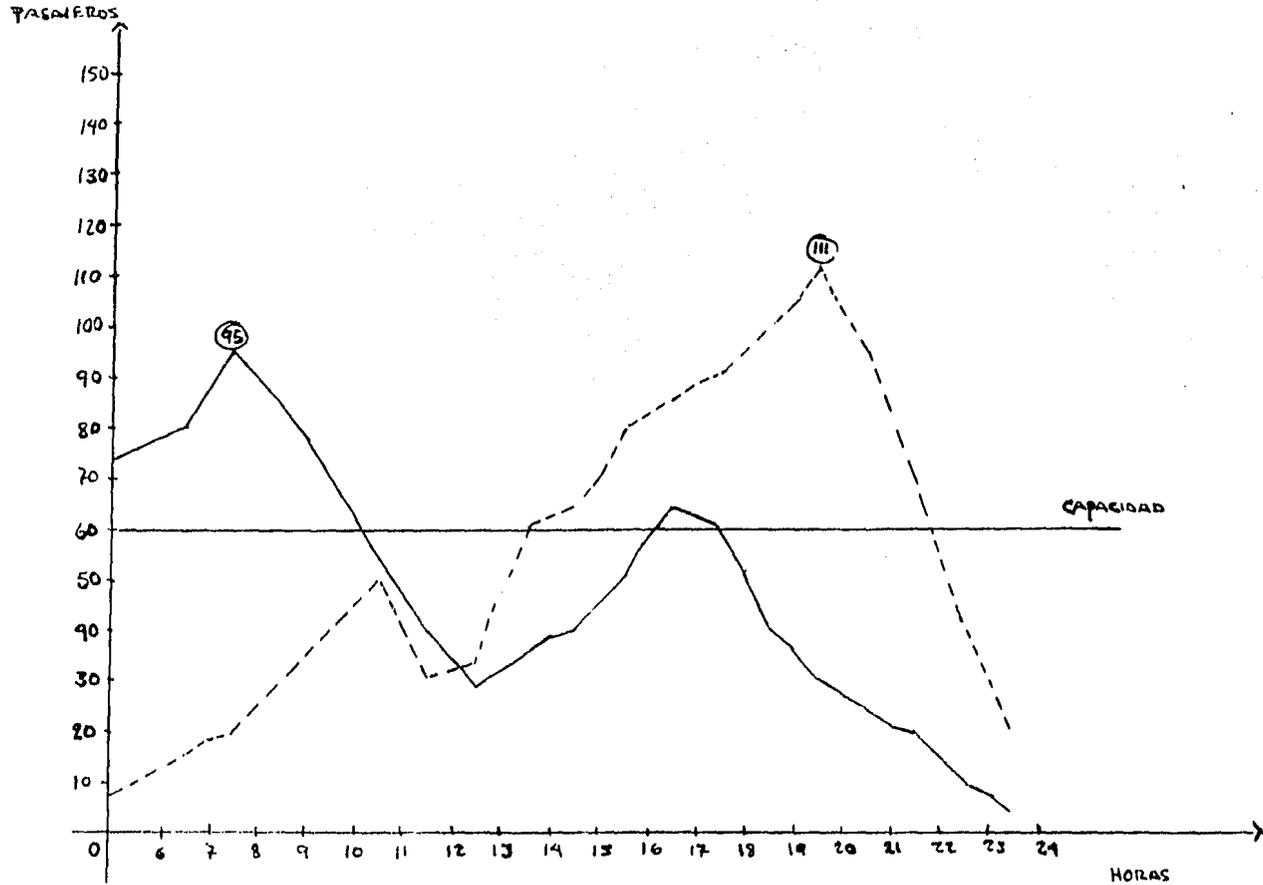
* - HMD= Horas de Máxima Demanda.

FUENTE: Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. COVITUR, México, 1984

GRAFICA-I



GRAFICA - II



SIMBOLOGIA DE LAS GRAFICAS:

GRAFICA No. 1

VARIACION HORARIA DE ASCENSOS POR AUTOBUS.

RUTA: NEZAHUALCOYOTL-METRO PANTITLAN. COTREM.

SENTIDO: O-P ——— P-O ----

RECORRIDO PRINCIPAL: Guadalupe-calle 7 - Av.Chimalhuacan.

PERIODO: de 4.00-22.00 Hrs.

FECHA: 17 de febrero de 1983

ASCENSO TOTAL: O-P= 1060 P-O= 1115

LONGITUD TOTAL: O-P= 11.650 kms. P-O= 12.1 kms.

GRAFICA No. 2

VARIACION HORARIA DE ASCENSOS POR AUTOBUS.

RUTA: ESPERANZA PALACIO-X-7 - METRO PANTITLAN. No.de ruta: 04

SENTIDO: O-P ——— P-O ----

RECORRIDO PRINCIPAL: Guadalupe-calle 7 - Av.Chimalhuacan.

PERIODO: de 4.00-24.00 Hrs.

FECHA: 16 de febrero de 1983

ASCENSO TOTAL: O-P= 943 P-O= 1046

LONGITUD TOTAL: O-P= 10.26 kms. P-O= 10.25 kms.

FUENTE: ESTUDIO PARA LA ASIGNACION DE LINEAS Y ESPACIOS AL PARADERO PANTITLAN. COVITUR. México, 1984

Por otro lado, COTREM pretendió hacer un programa de coordinación con los permisionarios y en febrero de 1983 se efectuó la primera reunión en Ciudad Nezahualcóyotl, con la presencia del presidente municipal.

Se trataba de hacer un programa coordinado con las empresas concesionadas para prestar el servicio de transporte colectivo y buscar su óptimo funcionamiento en el municipio. Solo que para ello, era necesario el otorgamiento de nuevas concesiones, renovación de equipos obsoletos, reestructuración de rutas, enrolamientos de servicio, ampliación de recorridos, tecnificación de sistemas, establecimiento de talleres y programas de mantenimiento.

Sin embargo, los permisionarios no respondieron en la forma esperada por COTREM debido a que; son sistemas empresariales bien distintos tanto política como administrativamente. Los resultados de

esas reuniones hasta el momento han sido negativos, pues nada se ha llevado a la práctica.

Veamos cuáles han tratado de ser esas políticas de coordinación y los principales problemas y características que las obstaculizan.

PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE PUBLICO.

1.- COSTO/MANTENIMIENTO/TARIFAS.

- Al exponer los problemas a los que se enfrentan los permisionarios para prestar su servicio, dijeron que el incremento de precios tanto de unidades nuevas como de refacciones y las elevadas tasas de interés en las compras de crédito, dificulta el mantenimiento y la operación de las líneas de transporte. Y dado que el gobierno no puede controlar el aumento en los precios, la única alternativa de solución es; subir las tarifas.

En este caso, las ganancias que obtienen los permisionarios prefieren invertir las en otros negocios y no en la adquisición de nuevas unidades. Con lo que se da la sobreexplotación de los viejos autobuses, muy común de verse en Ciudad Nezahualcóyotl y en donde existe una gran diferencia entre las tarifas autorizadas y la calidad del servicio.

- Los permisionarios proponen que a través del gobierno se estandaricen las tarifas para que sea posible la adquisición y renovación de unidades.

2.- OPERADORES.

En este aspecto, los permisionarios reconocieron que existe una imagen bastante deteriorada en la figura del chofer, sin embargo; dijeron que el operador generalmente lleva acompañante porque necesita seguridad frente a los atracos, así como protección.

- Se ha solicitado vigilancia policiaca para eliminar a los acompañantes del chofer, pero esta medida no ha dado los resultados espe-

rados pues el desempleo acentúa este problema, según los permisionarios. Pero como vimos en capítulos anteriores, esos acompañantes -- tienen otra finalidad en los autobuses.

- Con respecto a los atracos, manifestaron que el asalto a cobradores y unidades es frecuente; se dan de 3 a 10 asaltos diarios dentro de la zona de Nezahualcóyotl por línea, lo que arroja un promedio de 30 asaltos por día.

3.- SUBSIDIO.

Los permisionarios aseguran que los autobuses del D.F. pueden funcionar con una tarifa de \$3,00 pesos gracias al subsidio que le otorga el gobierno, pero en Nezahualcóyotl se trabaja sin éste y según ellos, ofrecen un mejor servicio. Argumentando que mientras en el D.F. los asientos se usan 3 ó 4 veces en un recorrido, en Neza los asientos se ocupan una sola vez del lugar de ascenso del pasaje a la estación del Metro San Lazaro.

- Propusieron que el gobierno les de subsidio para las refacciones.

4.- CONCESIONES VENCIDAS.

Frente a este problema COTREM informó a los permisionarios que el Ing. Baez estaba en negociación con las autoridades correspondientes para obtener reducciones ya sea en cuotas, multas, etc,.

5.- AMPLIACION DE RUTAS.

Las empresas particulares han tramitado el acceso a otras rutas como por ejemplo a la Central de Abasto, pero no han logrado el permiso y aunque la Dirección de Autotransportes y Estacionamientos les aprobó un paradero asignado a 1km. de la Central (Eje 5/Río -- frío), COVITUR se opuso y rechazó la iniciativa. En este aspecto recordemos que una de las políticas de esa dependencia, es que los autobuses suburbanos ya no penetren al D.F.

6.- VIALIDAD.

Los problemas viales que existen se han tratado de solucionar - pero a través de COVITUR cosa que correspondería a COTREM ó a ambas coordinadamente. Pero no sucede así.

- Se han planteado los problemas de ámbitos territoriales del Metro Zaragoza, Metro San Lazaro y Calzada Zaragoza, pero no se ha obtenido ninguna solución. En este aspecto es importante señalar que no se ha logrado nada, porque se han creado intereses económicos en dichos lugares por parte de los inspectores de tránsito del D.F. - ya que los choferes de los autobuses suburbanos, tienen que dar una cantidad de dinero para que puedan permanecer en las estaciones -- del Metro.⁶

- Se ha solicitado una intersección de paso en el Metro Zaragoza - que permita salir directo hacia el poniente y que al mismo tiempo evite congestionamientos y recorridos inútiles. Pero el problema - no se ha resuelto pues hay intereses creados, como se mencionó anteriormente.

- Dentro de Nezahualcóyotl ya se comienzan a dar puntos de congestionamientos, sin embargo; no se les presta mucha atención.

Finalmente COTREM propuso a los permisionarios formar grupos de trabajo dentro del sector de Nezahualcóyotl ó con otros permisionarios de otros sectores. El objetivo de esos grupos sería el de negociar y buscar alternativas para la adquisición de refacciones a precios bajos, directamente con los fabricantes ó mediante mecanismos de financiamiento.

En esa propuesta, es importante señalar que los concesionados no aceptaron formar los grupos debido a dos razones fundamentales:

6.- Información obtenida del trabajo de campo y de las entrevistas con los choferes del transporte de Neza.

por un lado, porque ellos no tienen confianza en la empresa que los representa por otro; ese grupo de negociación arruinaría los negocios y las ganancias de las refaccionarias propiedad de algunos -- permisionarios.

Otra propuesta hecha por COTREM fué la de formar grupos de capacitación para los choferes, con el objeto de mejorar la imagen de las líneas frente al usuario.

Al respecto, los permisionarios señalaron que ya se intentó capacitar a los choferes sin embargo; esa experiencia fracasó de su lado, pues al capacitar a su personal éste se cambiaba a líneas foráneas principalmente. Y en un caso concreto el Sr. Guadalupe Silva se encargó de la capacitación y acreditación de diplomas, pero esto sólo dió seguridad a los choferes para cambiarse de trabajo dentro del servicio de transporte foráneo. Esta experiencia negativa les implicó un gasto sin obtener ningún beneficio.

Pero esa transferencia de los choferes se da porque éstos buscan mejores condiciones salariales y prestaciones sociales para él y su familia, cosa que las empresas camioneras del servicio urbano, no llevan a cabo. Sin embargo, los permisionarios no quieren reconocer este hecho.

Vemos que a pesar de que un servicio urbano de consumo colectivo tan importante como es el transporte de pasajeros es manejado por el gobierno; éste no le da el verdadero sentido social expresado por él y de acuerdo a las verdaderas necesidades de la población usuaria, sino que en esencia el servicio tiene las mismas características de una empresa camionera particular.

El transporte público es un elemento de vital importancia para la fuerza de trabajo en general, si no se le da de acuerdo a sus necesidades y demandas y por el contrario se le impone un servicio --

ineficiente y con tarifas elevadas, se le exprime más a su ya estrecho salario con lo caro de los pasajes. Desequilibrando así su economía y su consumo básico de subsistencia al destinar cada vez mayor cantidad de su presupuesto; al transporte.

Además, la deficiente planificación del servicio de transporte colectivo en el AMCM hace que se agote el obrero, pues se pasa de 2 a 3 horas a bordo de autobuses que constantemente van repletos.

Ante todo, es importante recalcar que lo relevante de la política adoptada por la administración de Alfredo del Mazo y materializada en el STT-NEZA, fué el impacto que ejerció sobre la población usuaria del municipio y además marcó una etapa de calma- suponemos que momentánea -en los movimientos reivindicativos de ese servicio. Así con esta medida adoptada por parte del Estado, las organizaciones populares, los partidos políticos de oposición y los usuarios -decaeron en sus luchas y demandas respecto al transporte público de Nezahualcóyotl. Y aunque en ese año (1982) las empresas camioneras particulares entraron en grandes conflictos que las dividirían, ya no hubo esas movilizaciones que anteriormente se daban en el municipio, ni protestas de gran importancia que tanto lo caracterizaron; pues la introducción del nuevo servicio manejado por el Estado impactó fuertemente y no importó que la tarifa fuera igual a la de los autobuses concesionados.

Un buen transporte colectivo y con mucha más razón si es manejado por el gobierno, - aunque esto no excluye a las empresas privadas -debe ofrecer 3 aspectos fundamentales: seguridad, eficiencia y comodidad. Podemos decir que esos tres factores son los más elementales para medir si un servicio de transporte se presta en condiciones aceptables o no.

C O N C L U S I O N E S .

El transporte público urbano en el sistema capitalista, como en el caso de México, tiene un papel estratégico en el conjunto de la estructura urbana espacial pero además se ubica en el plano económico, político y social. Por lo tanto es una condición general de la reproducción de la fuerza de trabajo, del capital mismo y de la sociedad en su conjunto.

Sin embargo, ese papel no se da al azar sino que responde a una lógica propia del sistema y al proceso de urbanización seguido por el País. En particular:

- Participa en el suministro de la fuerza de trabajo en los lugares en que es requerida como en la industria, el comercio y los servicios, es decir; en la actividad económica en general pues tiene su razón de ser en la existencia misma del sistema capitalista industrial contemporáneo.

- El transporte determina los usos del suelo y como consecuencia su valor de uso, convirtiéndose así en una condición que permitirá su especulación y valorización en el ámbito urbano, una vez que este espacio queda condicionado por su relativa facilidad de movimiento de bienes materiales y de personas; se convertirá en área de atracción para las actividades económicas, políticas, sociales, culturales, etc.,.

Así pues, el papel relevante del transporte colectivo en las concentraciones urbanas, radica en su trascendencia del nivel físico-espacial al ámbito social, económico y político.

En nuestra área de estudio, encontramos que efectivamente el transporte público rebasa el espacio físico y se coloca como uno -

de los principales agentes gestores del impacto y cambio en la estructura socio-económica y política.

Primeramente cuando en el D.F. comienza a expanderse la mancha urbana, debido al proceso de urbanización seguido por el País y como consecuencia relativa de los excedentes de población que se van concentrando en esta zona. Ese desarrollo urbano va incorporando - tierras productivas e inproductivas para fines industriales, residenciales y habitacionales y que principalmente se localizan en - las áreas periféricas del D.F. es decir; pertenecen a municipios - del vecino Estado de México. Pero sin que haya una correspondencia en cuanto a la localización de las actividades laborales y las habitacionales. Esto ocasiona que los pobladores de las distintas zonas del AMCM y en especial de las clases populares, demanden cada - vez más satisfactores urbanos colectivos como el caso de la infraestructura urbana y servicios de transporte masivo, entre otros.

Ante esa situación, el transporte genera una serie de trastornos espaciales, económicos, políticos y sociales dada su incapacidad para atender a tan grandes volúmenes de gentes y a las largas distancias; resultado de la deficiente planificación en cuanto a la utilización del suelo urbano, a la de la infraestructura vial y la red del transporte del AMCM en general.

En el municipio de Nezahualcóyotl, Estado de México ubicación de este estudio, es en donde se manifiesta más agudamente esos impactos y cambios producidos por la demanda del transporte en la población usuaria y se convierte en un problema social que no sólo afecta a los habitantes de Neza, sino al resto del conglomerado urbano.

Históricamente este problema tiene sus raíces dada la conformación del transporte público en el Estado de México y en algunos de sus municipios conurbados como Nezahualcóyotl, en que desde la in--

roducción de este servicio por parte de las empresas camioneras particulares, impusieron sus condiciones y sus leyes de funcionamiento. Pero en el que se destaca el papel pasivo del gobierno estatal y municipal, pues algunos funcionarios del sector público tenían participación en ese gremio.

Por otro lado, la situación de necesidades más inmediatas para la población que principalmente estaba compuesta por elementos más pobres de la sociedad, hizo que muchas veces el transporte público fuera visto por los colonos usuarios como un servicio que bondadosamente los camioneros les prestaban y no como un elemento que por ley al Estado le correspondía atender ó concesionarlo, pero bajo ciertas normas y reglamentos a cumplir.

Sin embargo, como el Estado fué incapaz de dotar ese servicio, lo concesionó a empresas camioneras particulares para que lo explotaran. Y como desde el principio no las sometió a sus lineamientos, éstas cobraron mayor fuerza con el paso del tiempo y convirtieron al servicio en un monopolio para sus propios intereses. Anteponiéndose muchas veces a las normas deficientes de los reglamentos de las concesiones y del mismo gobierno, pues se dió margen a que estos agentes del transporte las interpretaran a su manera.

En este monopolio camionero de Neza, podemos distinguir a 3 tipos diferentes de propietarios ó permisionarios:

- 1.- El chofer propietario- es el que posee una unidad y en el que es su propio operador, la ganancia es la fuente más importante de su trabajo y el autobús representa su único medio de subsistencia.
- 2.- El pequeño propietario- es el permisionario que no sobrepasa las 2 unidades- que son el máximo permitido por la Ley -y su fuente más importante de ganancia es la explotación de la fuerza de trabajo, esto es; de los choferes que dependen de él.

3.- Los medianos y grandes propietarios- éstos son; desde los que poseen más de 3 unidades hasta los que tienen más de 60. Su fuente más importante de ganancia también es la explotación de la fuerza de trabajo de sus choferes y en este caso se incrementa según el número de autobuses que tengan funcionando. Por Ley no debiera -- existir este grupo, sin embargo; en la realidad existe pues se da -- el caso de los prestanombres que utilizan los concesionarios.

En cuanto a las movilizaciones populares, podemos distinguir dos períodos ó momentos en las luchas reivindicativas urbanas de los colonos de Nezahualcóyotl:

a).- De inicios de las colonias del ex-Vaso de Texcoco hasta media dos de la década de 1970 y principalmente estas luchas fueron surgidas por la instalación de los servicios más inmediatos como el agua, el drenaje, la luz y fundamentalmente por la tenencia de la -- tierra.

b).- El otro período se ubica de principios de la década de 1970 y aproximadamente hasta finales de 1981, en éste se manifiestan grandes demandas para los servicios colectivos como la pavimentación de calles y avenidas, transporte público más eficiente, conformación de banquetas, recolección de basura, etc, aunque a éste último no se le presta demasiada atención y pese a que representa un gran problema para la salud de los habitantes.

El servicio que más problemas ha propiciado es el del transporte público, pues esas demandas populares se han llevado hasta sus últimas consecuencias generándose actos de violencia entre los choferes de los autobuses y los colonos. Encabezados estos últimos, -- por organizaciones independientes ó afiliadas a distintos organismos gubernamentales, así mismo de partidos políticos .

Es importante resaltar aquí que las protestas y los enfrenta --

mientos violentos, se desarrollan entre la misma fuerza de trabajo es decir; la de los colonos que es la usuaria y la de los trabajadores del volante, pero no con los responsables directos que imponen las condiciones en el servicio que son las empresas y los concesionados de mayor poder económico. Pero eso es resultado fundamentalmente de la deficiente conciencia crítica de los demandantes, ya que estas protestas debieran hacerse a las empresas camioneras y en último de los casos a los permisionarios, pues los choferes sólo lo llevan a la práctica las medidas adoptadas por sus patrones y por las líneas que los representan.

El papel del Estado, hasta el momento de realizar el presente estudio, sólo ha servido de mediador entre las partes en conflicto pero sin que su participación sea la de tratar de solucionar el problema con políticas concretas y con planteamientos de un beneficio social. Más bien ha intervenido pero no a favor de las grandes mayorías, sino como lo han demostrado los hechos históricos; se inclina hacia el sector más fuerte económicamente del municipio pues éste sale ganando en la mayoría de esas situaciones críticas.

Podemos decir que a mediados de 1982 y hasta nuestros días, comienza un tercer período ó momento en la vida de los usuarios del transporte público y de las organizaciones populares de Neza. Sin embargo; éste ya no es de grandes movilizaciones y protestas como en años anteriores, sino de una pasividad. Y a pesar de que las condiciones económicas se han vuelto más críticas, tomando en cuenta que la mayoría de la población usuaria de este servicio gana el -- sueldo mínimo y en la que muchas veces toma 2 ó 3 medios de transporte para llegar a sus centros de trabajo.

Pero esa pasividad se debe de entre otros factores -al impacto que ejerció las políticas de la administración de Alfredo del Mazo

con la introducción del Sistema de Transporte Troncal del Estado - de México (STT-NEZA) y en Nezahualcóyotl surtió efecto esa política que nosotros llamamos momentánea, dada la dimensión del problema. La población usuaria vió en esta medida del gobierno, la municipalización del servicio y se tomó como una novedad pues en el municipio no había existido esta participación del Estado con autobuses que además espacialmente son distintos a los que el usuario se había acostumbrado a viajar para salir y entrar de Neza.

Es importante señalar que esa política del Estado, no representa la municipalización del transporte público, aunque algunas gentes - del Ayuntamiento así lo manifiesten.

Sin embargo, la importancia estratégica de esa medida fué que lo gró aplacar los constantes movimientos populares que se daban anteriormente al rededor del servicio del transporte público. Y a pesar de que ese sistema comenzó a cobrar la misma tarifa que el servicio de los particulares.

Actualmente el STT-NEZA es casi idéntico al funcionamiento de los concesionados y en lo que respecta a tarifas también. Pero ahora ya no hay movilizaciones de descontento.

Vemos pues que el problema se ha conformado dada la estructura del transporte público en Nezahualcóyotl, el cual ha generado importantes impactos sociales, económicos y políticos en el Estado de México y en general en el AMCM.

En él también se han manifestado los diversos agentes sociales involucrados en este sector, por lo tanto la importancia de las políticas del transporte público urbano como elementos que transforman la estructura socio-espacial de la sociedad urbana.

Pero esas políticas en la forma en que se han planteado y desarrollado en algunos municipios conurbados del Estado de México, por

lo menos en los dos últimos sexenios y principios del actual, han -
tenido varias limitantes:

Tradicionalmente los servicios de consumo colectivo se han planificado con una visión física y espacial, sin tomar en cuenta que su funcionamiento es contradictorio en muchas ocasiones al desarrollo económico y social existente. Por ejemplo en las políticas de transporte urbano, éstas no se elaboran tomando en cuenta que se movilizarán individuos, sino vehículos. En este aspecto radica gran parte del problema, pues el transporte de personas requiere de exhaustivos y constantes estudios sobre la localización de las distintas actividades laborales, es decir; el origen y destino de los usuarios del servicio y la interrelación de movimientos en el área urbana, pues de ello dependerá las necesidades de la infraestructura vial y de los servicios colectivos.

Esa visión de las políticas de manera espacial, hace que se tomen medidas para adecuar una estructura vial pero para la circulación de vehículos particulares y no así el acondicionamiento de ese soporte físico para el funcionamiento de un servicio de transporte colectivo, dado que la población de municipios como Nezahualcóyotl así lo necesita.

Históricamente, tampoco ha existido una política de coordinación en el transporte público entre el Estado de México y el D.F. y -- aunque la mancha urbana engloba a las dos Entidades, los problemas se resuelven con una visión de que se trata de dos áreas distintas y separadas geográficamente. Esto propicia la irracionalidad en el servicio del transporte colectivo para los usuarios de esas zonas.

No existe una coordinación entre los diferentes modos de transporte ni entre los distintos agentes que tienen en sus manos el -- servicio. Así en Nezahualcóyotl se desarrollan grandes deficien--

cias en este tipo de movilización, pues se da la multiplicación de la misma ruta y principalmente en las zonas más rentables para el sector transportista y que curiosamente coincide con la vialidad principal que cuenta con la infraestructura, dejando aquéllos lugares que no la tienen en un completo abandono. Se deja así un amplio margen en el sector de los transportes, para que los agentes privados establezcan fuertemente su influencia en el plano económico, espacial y social del municipio.

En cuanto a las políticas municipales expresadas principalmente por las organizaciones y partidos políticos, cabe reflexionar sobre las propuestas más generalizadas como vías para tratar de solucionar el problema.

En algunas ocasiones se ha propuesto la introducción de otros medios de transporte masivo diferente del autobús, como el trolebús, el tranvía, el tren suburbano y el metro. Sin embargo; es claro que el gobierno estatal no quiere invertir en otros medios, aunque en algunos aspectos ofrescan mejores ventajas que la utilización del autobús. Esto se justifica específicamente con la medida adoptada por el Estado, en la manera que sus políticas de transporte público las ha orientado a la adquisición e implantación del Sistema de Transporte Troncal, basado principalmente en la utilización de autobuses.

El gobierno estatal mediante la aplicación de esa red de transporte, pretende dar solución al problema; pero vemos que hasta ahora esa política no ha cumplido su objetivo, pues - insistimos - sigue sin tocarse los factores fundamentales que lo originan.

Se ha propuesto que se concesione a otras líneas de transporte, pero esta política tampoco solucionará el problema, sino más bien -

lo acrecentará de llevarse a cabo. Ya que los acontecimientos pasados nos han mostrado que las líneas ya existentes no permitirían su entrada al municipio, pues representaría una gran merma en sus entradas económicas. Además ocasionaría la duplicidad de rutas y la constante competencia entre las diferentes empresas camioneras, con los resultados negativos en la eficiencia del servicio para la población usuaria.

Por otro lado, sería necesario que el Estado retirara las concesiones a las actuales empresas, además de que por ley y dada las condiciones en que han prestado su servicio el gobierno tiene todos los elementos para poder hacerlo, pero esta política creemos que está lejos de llevarse a efecto. Así pues, las políticas de otorgar más concesiones a nuevas empresas no es viable para resolver el problema en cuestión. Insistimos en que es necesario implantar políticas que ataquen los factores que condicionan esa situación desde sus orígenes.

Se ha planteado la posibilidad de municipalizar el transporte público de Neza, pero hay que analizar que en las condiciones en la que se encuentra la mayoría de las unidades propiedad de los concesionados, esa medida representaría un fuerte desembolso económico para el Estado en adquirir prácticamente "chatarra" por lo deteriorado física y mecánicamente de los autobuses.

Ahora bien, de darse esta política lo más viable sería municipalizar e indemnizar sólo a las unidades de 3 ó 4 años de servicio, pues hay que tomar en cuenta que la gran cantidad de camiones tienen un promedio de 7-9 años, es decir; no son de manufactura reciente, hecho que demuestra que el monto de la inversión en un autobús ya fué cubierto y que con la sobre-explotación de su uso sólo gene

ra ganancias a su poseedor (sobre todo a los grandes propietarios) - pero sin que éste las reinvierta en este sector, sino que son orientadas a otros negocios como es el caso de las refaccionarias en Neza. Por eso es muy común ver unidades viejas en este municipio, en deterioro de la calidad y eficiencia de éste.

La política de municipalización del transporte, frecuentemente - sugerida al Estado a través de las organizaciones populares de Neza y partidos políticos como el PMT, PCM, PPS hace que ésta se vea - como la que prácticamente resuelve el problema en el municipio.

Pero conviene reflexionar en el funcionamiento del servicio que presta el Estado y de las experiencias mostradas por la municipalización del transporte en el D.F., el cual opera con muchas deficiencias aún; pero de acuerdo a las políticas adoptadas por el gobierno. Esto se demuestra con el hecho de que; el servicio de los autobuses (R-100) se concentra en los lugares en donde existen sectores con mayores posibilidades económicas y que por lo tanto, pueden pagar otro tipo de servicio como peseros ó taxis. En cambio en las - zonas populares en donde más se necesita este servicio colectivo, sólo son asignadas una ó dos rutas con muy pocas unidades, lo que - provoca la sobreutilización de los autobuses con consecuencias que ya se habían padecido desde antes de la municipalización.

Así las metas propuestas al adoptarse esta medida, actualmente - no se ha cumplido y menos aún para los sectores populares.

La sola municipalización del transporte por autobús no alivia - gran cosa el problema, pues es fundamental que se contemple esta -- misma medida en los demás medios de transporte. Pues la moviliza - ción de personas en los municipios conurbados del Estado de México y en general del AMCM requiere de una combinación, planeación y -- coordinación equilibrada de todos los medios de transporte urbano

y además sin diferenciar que unos son del D.F. y otros de los municipios del Estado de México. Se requiere de la participación de las Entidades involucradas en el problema para tratar de establecer un equilibrio entre la oferta y la demanda.

Tampoco las políticas de otorgar más concesiones a peseros y minibuses resuelve sustancialmente el problema de transporte público, en particular por dos cuestiones:

I.- Económicamente resulta un fuerte desembolso para la población que utiliza este servicio, dada las altas tarifas que cobran y debido a que en estas zonas la gran mayoría de los usuarios son de la clase obrera con un salario mínimo que apenas le alcanza para el sustento de su familia, por lo tanto utilizar este medio significaría y de hecho lo es incrementar el gasto destinado al transporte; disminuyéndolo en su consumo básico (alimentos, vestido, calzado, etc.).

Sin embargo, en algunas zonas de los municipios conurbados del Estado de México como Chimalhuacán, Nezahualcóyotl, Chalco, Ayotla -- los habitantes que salen a trabajar al AMCM tienen que utilizar este tipo de transporte particular, ante la falta de un servicio público masivo, pues esas áreas no son tomadas en cuenta en las políticas de 'planeación' ni por las empresas camioneras particulares.

Por lo menos de 1980 a la fecha, se han incrementado notablemente las flotillas de peseros y minibuses en esos municipios.

2.- Especialmente, sólo transportan a un número reducido de pasajeros con lo cual no va de acuerdo a las necesidades de la zona. Este servicio traza sus rutas e itinerarios de acuerdo a sus propios intereses, en los lugares y vías más rentables. En ese sentido, la población usuaria tiene que adaptarse a la operación de este transporte y no de ésta a la de aquélla como deviera ser.

Este tipo de transporte ayuda a la saturación de la vialidad -- principal (Ignacio Zaragoza) causando problemas de congestionamiento en el tráfico con la consecuente pérdida de tiempo.

Vamos pues que este servicio no resuelve las necesidades de -- transporte en dichas áreas, ya que no es adecuado a las posibilidades económicas de la población y a las dimensiones del problema.

Sin embargo, en la presente administración del gobernador Alfredo del Mazo, la política del transporte público tiende a incrementar la participación del servicio del Estado representada en el -- STT-NEZA y el otorgamiento de más concesiones, es decir; se continúa en la tendencia de posponer soluciones reales y acordes a la -- situación de la población usuaria de este sector.

Las políticas adoptadas en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU.) muestran claramente que tienen mayor prioridad aquéllos -- sectores productivos, lo que denota que se acumularán las actuales carencias en los renglones de equipamiento urbano y servicios colectivos.

Es de vital importancia un reordenamiento en las políticas de -- vialidad y transporte del Estado de México, pero sobre todo en los municipios conurbados con el D.F. y orientar la comunicación vial y de transporte público entre ellos, pues en la actualidad la mayoría de esos municipios no se encuentran intercomunicados, por ejemplo Nezahualcóyotl no tiene una comunicación eficiente con Chimalhuacán, los Reyes, la Paz, Texcoco, Chalco y el D.F. a pesar de que -- éstos ya tienen continuidad en el conglomerado urbano. Con respecto a los municipios situados al otro extremo del AMCM como Naucalpan ó Tlalnepantla, tampoco hay una conexión lógica.

Podemos inferir finalmente que, en tanto que el Estado no intervenga con políticas bien definidas en el proceso de segregación y localización de los asentamientos populares, prácticamente promovido por el capital financiero e inmobiliario, éstos se verán beneficiados y más aún cuando el propio Estado desarrolle infraestructuras y servicios urbanos en zonas propiedad del capital. Pues éste especula libremente con el uso del suelo y su precio dependerá en gran medida de esas inversiones en obras públicas y su fácil acceso mediante el transporte.

A N E X O.

Algunas reflexiones ó sugerencias de posible solución al problema del transporte en Ciudad Nezahualcóyotl.

Hemos observado a lo largo del presente estudio que el problema del transporte público es más complejo de lo que se supone a simple vista. Pues en él se interrelacionan factores económicos, políticos, sociales, espaciales, etc. Por lo tanto, para lograr una solución satisfactoria en la red del transporte colectivo del AMCM y sobre todo para la gran mayoría de usuarios que utiliza este servicio como es el caso de la población de Nezahualcóyotl, que sale a trabajar al D.F. ó a otros municipios del Estado de México pero que se encuentran en polos opuestos; sería necesario un cambio de sistema económico en el País. Sin embargo, como ésto es un planteamiento muy ambicioso y que además no se dará en tanto que no exista una gran correlación de fuerzas políticas y sociales capaz de cambiarlo.

Nosotros sólo proponemos algunas de las posibles soluciones al problema de entre otras que consideramos, podrían aplicarse en el área de estudio con beneficios sociales considerables.

Estas propuestas abarcan a dos sectores en especial: al de la vialidad y el transporte del municipio.

Particularmente, es importante insistir en el cambio de mentalidad al elaborar proyectos y planes de transporte urbano en los municipios conurbados del Estado de México, pues hasta ahora esa mentalidad se ha caracterizado en una planeación físico-espacial momentánea del problema y en la que sólo se considera el movimiento de vehículos generalmente del automóvil particular, pero no así al del transporte público que es el medio más utilizado en esas zonas.

Esa forma de planeación, tampoco presta mucha atención al hecho-

de que las necesidades de transporte se derivan del movimiento de personas y de la localización de actividades en el AMCM, lo que provoca grandes conflictos en el transporte y en la red vial.

PROPUESTA DE TRANSPORTE PUBLICO.

Teniendo como base el análisis de la problemática y la necesidad de planificar un transporte colectivo más eficiente para los amplios sectores de la población de Nezahualcóyotl y municipios -- alrededores como Ayotla, Chalco, Chimalhuacan, la Paz, los Reyes y algunos otros que prácticamente ya tienen continuidad con ellos, este estudio propone la creación de un Sistema Masivo de Transporte para esa zona.

En este sistema masivo de transporte para Neza se contemplan -- dos alternativas: una constituida por trolebuses y la otra por un tren suburbano que funcionaría como una modalidad del Metro en superficie.

ALTERNATIVA POR TROLEBUSES.

El transporte por trolebús estaría formado básicamente por 4 rutas longitudinales y 2 transversales.

Las rutas longitudinales serían de Oriente a Poniente y viceversa, serían las siguientes:

RUTA No.1.- Partiría de los límites con los municipios de los Reyes y la Paz, circularía por la Calzada Ignacio Zaragoza hasta entroncar con la línea No. I del Metro. La necesidad de esta ruta, se desprende del hecho de que un gran número de la población de Neza y de otros municipios se desplazan hacia esos lugares con fines comerciales y de trabajo.

Esta misma línea ayudaría a la movilización de la fuerza de trabajo de los municipios de la parte Oriente ya mencionados y se des

congestionaría la vialidad de la Calzada Zaragoza, pues se establecería un reglamento que no permitiera la entrada de combis 'peseras', minibuses y autobuses suburbanos al D.F. con el fin de agilizar la circulación del transporte colectivo. Quedando aquéllos, como un -- servicio local que alimentaría a los paraderos de los trolebuses -- en los límites de Neza y de éstos a sus municipios.

RUTA No. 2.- Esta ruta comensaría también en los límites de Neza -- con Chimalhuacan y los Reyes, los trolebuses circularían por la Av. Pantitlán (Neza) hasta llegar al paradero del Metro Pantitlán (D.F.) y de ahí efectuar el regreso por la misma vía, para hacer el cierre de circuito.

RUTA No. 3.- Esta ruta tendría su paradero en los límites de Neza -- con Chimalhuacan y Texcoco pero circularía por la Av. Chimalhuacan -- (Neza) y terminaría su recorrido también en el paradero del Metro -- Pantitlán (D.F.). La ruta atendería además las demandas de transpor -- te de los habitantes del municipio de Chimalhuacan y de algunos lu -- gares de Texcoco, ahorrándose tiempo en el recorrido pues ya no se -- desplazarían por la Calzada Zaragoza, descongestionando esa zona.

RUTA No. 4.- Esta tendría un sentido de Oriente a Norte y vicever -- sa. Iniciaría en los límites de Neza con los municipios de los Re -- yes, Chimalhuacan y Texcoco, se desplazaría por el bordo Xochiaca -- (Vía Tapo) continuar por los límites del Estado de México y el DF. -- hasta entroncar con el Eje 5 Norte (D.F.) para continuarlo hasta -- llegar a los municipios de Tlalnepantla y Naucalpan y efectuar por -- la misma vía el recorrido de regreso.

Otra opción a mediano ó largo plazo para esta ruta sería; reco -- rrer el Anillo Periférico que se encuentra previsto en la zona Nor -- te y Oriente del AMCM, en el que se realizarían los carriles exclu --

sivos para el transporte colectivo con el fin de hacer más rápido y eficiente el servicio.

De realizarse esta ruta, atraería una considerable demanda de la población ya que gran parte de la fuerza de trabajo de los municipios de Oriente se desplazan hacia aquéllos que se encuentran en el otro extremo del AMCM. Además se ahorraría tiempo en los recorridos y se evitarían los problemas de congestión en la vialidad y el transporte de la zona central de la ciudad al utilizar otra opción de desplazamiento, tanto en transporte público como en privado.

Las rutas transversales tendrían un sentido de Norte a Sur de Neza y viceversa, serían las siguientes:

RUTA No.5.- Esta ruta se iniciaría en el entronque de la Av. Nezahualcóyotl y el bordo Xochiaca, los trolebuses circularían por la Av. Nezahualcóyotl y atravesarían la Calzada Zaragoza, continuando hasta unirse con la prolongación de la Calzada Taxqueña para llegar al paradero del Metro Taxqueña, de ahí iniciar el regreso por la misma vía.

RUTA No.6.- Iniciaría en el cruce de la Av. Sor Juana y el bordo Xochiaca y recorrer la Av. Sor Juana hacia su conexión con el Eje 8 Sur (Calz. Ermita Iztapalapa) y ya sea que esta ruta haga el cierre de circuito al unirse con este Eje ó seguir hasta la estación del Metro Ermita.

Estas dos últimas rutas de Norte a Sur, surgen de la creciente necesidad que tiene la población de Neza para transportarse hacia la zona sur del AMCM, las cuales hasta ahora no existen debido a la deficiente planeación del transporte y la red vial aunado a la inexistencia de una coordinación entre los gobiernos del Estado de

México y el del Distrito Federal en materia de políticas urbanas.

ALTERNATIVA POR TREN SUBURBANO ó METRO.

Este sistema de transporte colectivo, funcionaría como un Metro de superficie. Dada las condiciones del suelo de Neza y además utilizando materiales más económicos en la construcción de sus estaciones.

Inicialmente contaría con dos rutas básicas que distribuyeran equitativamente a la población en el municipio y serían las siguientes:

RUTA No.1.- Oriente-Poniente y viceversa. Iniciaría en los límites de Neza con el municipio de Chimalhuacan, recorriendo la Av. Chimalhuacan (Neza) continuar por lo que sería la prolongación de Río Churubusco hasta llegar al Paradero del Metro Pantitlán (D.F.). De regreso efectuaría el mismo recorrido.

La función de esta ruta sería la de distribuir a la población al centro de la ciudad y a los lugares de ésta, donde ya existe la red del Metro.

RUTA No. 2.- Oriente-Norte. Iniciaría su recorrido en los límites de Neza con los municipios de Chimalhuacan y los Reyes, continuando por toda la Av. Pantitlán (Neza) para dirigirse hacia los municipios del Norte; Ecatepec, Tlalnepantla y Naucalpan. Para llegar a éstos, utilizaría un carril especial que permitiera su rápido recorrido sobre el Anillo Periférico que falta concluirse en esa zona.

Esta ruta surge de la necesidad que se tiene de unir a los municipios industriales con los que poseen la mano de obra que labora en ellos, de acortar su distancia mediante un transporte que sea -- más rápido. Beneficiándose tanto la fuerza de trabajo como la acti

vidad económica y en general el Area Metropolitana en cuestión de desplazamientos.

Ambas rutas(1,2) de este sistema de transporte, contarían con -- una estación de intersección ó correspondencia entre ellas con el fin de que los usuarios eligieran su ruta según sus necesidades de traslado, tanto de ida como de regreso a Nezahualcóyotl y los municipios colindantes con éste.

En esta alternativa de transporte, las zonas más alejadas del municipio serían atendidas por los autobuses del Estado que cumplirían la función de alimentar a las estaciones del tren suburbano, efectuando tan sólo un servicio local, en caso necesario. En cuanto a los municipios que colindan con Neza, su transporte llegaría hasta los paraderos que se realizarían en las estaciones finales del tren suburbano para efecto del ascenso y descenso de los usuarios. Esto es para los autobuses, combis y minibuses.

PROPUESTAS DE VIALIDAD.

Estas propuestas en la red vial, se derivan de la necesidad que tiene la población de Nezahualcóyotl de contar con más alternativas viales en el municipio y que se conecten directamente con las arterias de vialidad del D.F. para conducirlos a sus labores cotidianas. Dándole prioridad al transporte colectivo para propiciar su uso, crear alternativas de traslado para reducir el tiempo y la longitud de recorridos al proponer una conexión lógica y congruente con el origen y destino de los usuarios del servicio.

Para que los habitantes de Nezahualcóyotl tengan otras alternativas de desplazamiento a cualquier punto del AMCM, ya sea en transporte individual ó colectivo, se propone la creación o en su caso - la conexión de la siguiente red vial:

De Oriente a Poniente; la conexión de la Av.Pantitlán(Neza) con el Eje I Norte(Av.Hangares,D.F.),también la unión de la Av.Chimalhuacan(Neza) con la prolongación del Circuito Interior Río Churubusco(D.F). Ambas conexiones pasarían cerca de las estaciones del Metro Pantitlán y Zaragoza para el desalojo de los usuarios que -- utilizan el Metro.

De Norte a Sur; Una de las vialidades más importantes que comunicarían rápidamente y no sólo a Neza sino a toda la parte Oriente del AMCM,sería la terminación del Anillo Periférico. Y cada vez se hace más urgente su construcción,pues éste conectaría directamente los municipios de Atizapán,Naucalpan,Tlalnepantla,Ecatepec con Nezahualcóyotl.

La conexión de la Av.Nezahualcóyotl(Neza) con la prolongación de la Av.Taxqueña(D.F.) ó con la Av.Plutarco Elias Calles(D.F.) y la unión de la Av.Sor Juana(Neza) con el Eje 8(Calz.Ermita Iztapalapa) en el D.F.

Estas uniones de la vialidad del Estado de México con las del D.F. satisfacerían las necesidades de desplazamiento de la población hacia el sur del Area Metropolitana.

Con esa medida,existiría más congruencia tanto en la red vial como del transporte; público y particular del AMCM,reduciendo el tiempo de traslado de la fuerza de trabajo y evitar los congestionamientos en el tránsito de la ciudad,al existir más opciones de movimiento en la red urbana.

CARACTERISTICAS DEL SISTEMA MASIVO DE TRANSPORTE DE NEZA.

Estas sólo son algunas de las características que tendrían ambas alternativas; de trolebuses y del tren suburbano ó Metro.

Antes de todo,se realizarían estudios a fondo sobre la inversión, costos sociales,etc,de cada alternativa y las necesidades de

movilidad de los usuarios para detallar más este sistema, aquí sólo se dan los lineamientos generales.

- Este sistema de transporte podría integrarse de dos formas: con la sola inversión del Estado ó de éste y la participación del sector privado, aunque esta última forma administrada y dirigida por el primero; pues de no ser así se caería de nuevo en la lógica de actuar como una empresa particular la cual no va de acuerdo a los lineamientos del Estado.

- Se proponen en el sistema masivo de transporte de Neza, los servicios eléctricos ya que éstos no son fuentes contaminantes ni de humo ni de ruidos y además pensando en un notable mejoramiento en la calidad del medio ambiente de esta zona. Se elaborarían políticas-constantas de mejoramiento en su funcionamiento para que fuera un servicio eficiente para la colectividad. En contraposición con el transporte actual por autobús, peseros y minibuses que no responden a las necesidades de la población usuaria de esta zona oriente del AMCM y además son los principales causantes de la contaminación -- del medio ambiente.

- Como se menciona en el estudio, la sola aplicación de un sistema no resuelve sustancialmente el problema, se requiere de la combinación de todos ó al menos los que ofrezcan mayores ventajas de movilidad para hacer el servicio más seguro, cómodo y eficaz, sólo así empezará el éxito de las políticas que se empeñan en desalentar el uso del transporte individual por el colectivo en el AMCM.

En este caso, pueden combinarse las dos alternativas de acuerdo a las necesidades y la demanda de los usuarios.

- Los servicios de transporte existentes en el municipio de Neza, así como los de Ayotla, Chalco, Chimalhuacan, los Reyes y Texcoco reducirían sus rutas hasta el paradero final de cualquier sistema de

transporte colectivo adoptado para Nezahualcóyotl y se situaría en los límites de éste con aquéllos.

Otra modalidad sería que quedaran como complemento del sistema masivo de transporte de Neza, pero siempre bajo los lineamientos -- del Estado y de acuerdo a las necesidades efectivas de movilidad -- de la población usuaria.

- Insistimos en una política efectiva y de constante coordinación en materia de vialidad y transporte entre los gobiernos del Estado de México y el del Distrito Federal, para acabar con la visión planificadora de trabajar aisladamente como si se tratara de dos áreas separadas y no de una sola.

- Se propone la elaboración de políticas de concientización al -- usuario del sistema de transporte de Neza, con el fin de conservar más durable el equipo y dar un mejor aspecto.

- Construir carriles exclusivamente para la circulación del transporte colectivo, independiente del individual con los señalamientos adecuados, esto agiliza la movilización y ahorro de tiempo.

Una medida importante a considerar en el funcionamiento de cualquier sistema de transporte en Neza, es que las paradas de ascenso y descenso de los usuarios no deben realizarse a dos ó tres cu -- dras -- como actualmente se hace -- pues este hecho provoca que el -- transporte público sea bastante lento y entorpezca la circulación de los demás vehículos, con la consecuente pérdida de tiempo que en promedio es de 40 a 60 minutos tan sólo para salir de Neza.

Esas paradas deben realizarse en los lugares en donde se presente mayor demanda de usuarios y siempre con una distancia considerable para que el transporte sea más rápido. Se realizarían de acuerdo a las investigaciones de campo sobre transporte.

- Los horarios de inicio y terminación del servicio de transporte-colectivo, se establecerían de acuerdo a los resultados arrojados por las constantes investigaciones de origen y destino, así como la frecuencia de paso de las unidades en correspondencia con las necesidades y demandas propias de la población usuaria.

- También se propone la elaboración de información básica de la estructura de cualquier sistema de transporte al usuario, así como los reglamentos que debe respetar para su óptimo funcionamiento y de las sanciones que se hará acreedor en caso de violarlos.

Esta información se colocaría en los módulos de servicio que ya existen en el municipio.

- Elaborar políticas de concientización al usuario, haciéndole ver la gran importancia que tiene el servicio de transporte colectivo en Nezahualcóyotl y del costo económico que representaría la destrucción de éste.

- Participación de la población usuaria en las sugerencias, políticas ó proyectos que el Estado desee realizar en materia de vialidad y transporte dentro del municipio, a través de las organizaciones y partidos políticos ya existentes ó en la creación de nuevas.

- Programas de capacitación técnica y humana a los conductores del servicio de transporte masivo.

- Unas eficientes políticas de transporte urbano, deben incluir en su proceso de planificación 4 etapas bien definidas que son: las zonas que generan viajes, la forma en que se distribuyen, la selección modal del viaje para finalmente asignar rutas.

- Finalmente, es importante señalar que el trazo de las calles y avenidas de Ciudad Nezahualcóyotl permiten con toda facilidad, implantar cualquier sistema de transporte y sin afectar a los colonos en sus predios.

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

A. Justo. ¡ A brazo partido! la historia de Ciudad Nezahualcóyotl.
Ciudad Nezahualcóyotl, s/e.s/f.

Alba, Francisco. La población de México: evolución y dilemas.
El Colegio de México, CEEB. México, 1977

Alonso, José Antonio. Sexo, trabajo y marginalidad urbana.
Ed. Edicol, Estudios Sociales. México, 1981

Anuario de Vialidad y Transporte del D.F. 1982
D.D.F. COVITUR, México, 1983

Arredondo, Estela, Arredondo Ma. Teresa. El movimiento Restaurador de
Colonos de Ciudad Nezahualcóyotl, 1969-1975.
Mimeografiado.

Bataillón, Claude. Las zonas suburbanas de la Ciudad de México.
UNAM. Instituto de Geografía. México, 1968

Bataillón, Claude y Riviere Darc Helén. La Ciudad de México.
Septentanas No. 99 México, 1979

Bataillón, Claude. La ciudad y el campo en el México central.
Ed. Siglo XXI 2a, ed. México, 1978

Bassols Ricardéz, Mario y Méndez Rodríguez, Alejandro.
Proceso de urbanización y movilización popular en Ciudad Nezahual-
cóyotl. Tesis, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
UNAM. México, 1981

Biblioteca Salvat de grandes temas.
Los transportes. Salvat Editores, S.A. No. 74 España, 1973

Cal y Mayor, Rafael. Falacias del transporte urbano de pasajeros.
Ier. Seminario Institucional sobre problemas de transporte.
I.P.N. México, 1980

Cal y Mayor, Rafael. Ingeniería de tránsito.
Representaciones y Servicios de Ingeniería, S.A. México, 1978

Castells, Manuel. Problemas de Investigación en Sociología Urbana.
Ed. Siglo XXI, 6a, ed. México, 1976

Castells, Manuel. La cuestión urbana.
Ed. Siglo XXI 4a, ed. México, 1977

- Camarena Luhrs, Margarita. Política y transporte.
Ier. Foro de Discusión sobre la Investigación Urbana. Facultad de
Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, enero de 1985
- Cisneros Sosa, Armando. La especulación del suelo en la Colonia el
Sol, un estudio de caso. Tesis, F.C.P. y S. UNAM.
México, 1979
- Clark, S.D. La sociedad suburbana.
Instituto de Estudios de Administración Local.
Colección: Nuevo Urbanismo. Madrid, 1975
- Departamento del Distrito Federal. Patrones de comportamiento de -
la población urbana. Plan Director para el Desarrollo Urbano del -
D.F. Dirección General de Planificación. México, 1978
- De la Rosa, Martín. Nezahualcóyotl, un fenómeno.
Testimonios del fondo, Fondo de Cultura Económica. México, 1974
- Estreba, Gilberto de. "Nezahualcóyotl una Ciudad bastarda". en
Revista de Revistas, No. 311 México, 17 de mayo de 1978 p.4-9
- Estudio de Autobuses Suburbanos. COVITUR, D.D.F.
México, abril de 1983
- Estudio de Origen y Destino del Area Metropolitana de la Ciudad de
México. COVITUR, D.D.F. México, 1978
- Estudio para la Asignación de Líneas y Espacios al Paradero Pantí-
tlán. Gerencia de Ingeniería Vial y Transporte, COVITUR.
México, 1984
- F.H. Cardoso y Enzo Faletto. Dependencia y desarrollo en América-
Latina. Ed. Siglo XXI 15a, ed. México, 1979
- Ferras, Robert. Ciudad Nezahualcóyotl: un barrio en vías de absor-
ción por la Ciudad de México. El Colegio de México, cuadernos del
CES. No. 20 México, 1977
- García García, José Luis. Legislación Municipal.
Ciudad Nezahualcóyotl (1979-1981) Toluca Edo. de México, 1981
- García Juárez, Salustio Vicente. La problemática del autotransporte
urbano en la zona metropolitana del Valle de México.
Tesis, UNAM. México, 1973
- Garze, Gustavo. La problemática de la Ciudad de México.
Lecturas del CEESTEM. Vol. 1 No. 3 México, 1981

- H. Ayuntamiento de Nezahualcóyotl. Panorámica del municipio de - Nezahualcóyotl. Centro de Información y Estadística. Ciudad Nezahualcóyotl. s/f.
- Heilbrun, James. Administración pública y política urbana. Biblioteca de economía. Ed. Marymar. Argentina, 1977
- Hinojosa, Oscar. "El pulpo de las ballenas, los delfines... y el chofer". en Proceso. No. 129 México, 23 de abril de 1979 p.6-13
- Huitrón, Antonio. Nezahualcóyotl, miseria y grandeza de una ciudad. Ed. Libros de México. Toluca, Edo. de México, 1975
- Ibarra Vargas, Valentín. "El papel económico del transporte de personas en la ciudad de México". Revista de Desarrollo Urbano. lecturas del CEESTEM, Vol. I No. 3 México, 1981
- Ibarra Vargas, Valentín. Transporte público y vialidad. PRI. IEPES, México, 1982
- Iglesias, Maximiliano. Nezahualcóyotl: testimonios históricos. (1944-1957). SEPAC. Servicios Educativos Populares A.C. Nezahualcóyotl, Edo. de México, 1978
- Informe Anual del Banco de México. 1980-1985
Dirección de Investigación Económica. México, D.F.
- Isles, Victor. Planificación del transporte urbano de pasajeros. Ier. Seminario Institucional del Transporte. I.P.N. México, 1980
- Kaplan, Marcos. Aspectos del Estado en América Latina. UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1981
- Lamartine, Paul. El desarrollo regional de México. El Banco de México. 1960
- Ley General de Asentamientos Humanos. Secretaría de la Presidencia. Ed. Mexicano, México, 1976
- Lezama de la Torre, José Luis. La intervención del Estado en la economía: el caso de los servicios públicos en la ciudad de México. Tesis, F.C.P. y S. UNAM. México, 1979
- Manual del Colono. Colección: Instrumentos de la educación popular SEPAC. Nezahualcóyotl, Edo. de México, 1978
- Méndez Alvarado, Ma. de Jesús. "Nezahualcóyotl, 2 millones 300 mil - problemas". en Por esto; No. 15 México, 8 de octubre de 1981 p. 16-20

Molinero Molinero, Angel R. El transporte público en la ciudad de México: Integración Institucional. Tesis, Universidad Anahuac. México, 1980

Montaño, Jorge. Los Pobres de la ciudad en los asentamientos espontáneos. Ed. Siglo XXI, México, 1976

Morales, Miguel Angel. "Los fundadores de ciudad Nezahualcóyotl." en Revista de Revistas. No. 355 México, Io. de noviembre de 1978 p.42

Orozco Zuñiga, Rafael. Procedimientos Jurídicos y Económicos para el fortalecimiento municipal. en el Seminario sobre Ordenamiento Ecológico y Proceso de Fortalecimiento Municipal. F.C.P. y S. UNAM. México, noviembre de 1984

Ortega Valadéz, Ernesto. El proceso de segregación en el área urbana de la ciudad de México. Tesis, F.C.P. y S. UNAM. México, 1983

Plan para el Desarrollo Urbano entre el Distrito Federal y el Estado de México. Sector: Vialidad y Transporte. COVITUR-COTREM.

Plan de Gobierno 1981/1987. Comité coordinador. Toluca, Edo. de México. s/f. s/e.

Plan Global de Desarrollo. 1980-1982 México, 1980

Plan Rector de Vialidad y Transporte del D.F. versión abreviada. COVITUR. México, junio de 1982

Plantécnica: Acción-Nezahualcóyotl. transporte colectivo. Planeación y Técnicas de Desarrollo Urbano S.A. Centro de Documentación del Gobierno del Estado de México.

Plantécnica: Proposición de rutas para el sistema de trolebuses de ciudad Nezahualcóyotl al Distrito Federal. Centro de Documentación del Gobierno del Estado de México, 1972

Pradilla Cobos, Emilio. "Desarrollo capitalista dependiente y proceso de urbanización en América Latina". Revista Interamericana de Planificación. Vol. XV No. 57 México, marzo de 1981

Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro. S.P.P. México, 1983

Programa Operativo Anual 1984 Transporte y Vialidad. COVITUR. México. s/f. s/e.

Punto Crítico. No. 12 México, diciembre de 1972 p.27 y No. 73 del 15 de abril de 1977 p.21

Quijano, Anibal. "Dependencia cambio social y urbanización en Latinoamérica". en América Latina. Ed. Universitaria. 1970 p.131

Ramírez, Carlos. "Nezahualcōyotl: la lucha a muerte por sobrevivir" en Proceso. No.129 México, 23 de abril de 1979 pp.6-13

Ramón Fernando. Ideología Urbanística.
Serie: Comunicación. España, 1974

Secretaría de la Presidencia. Asentamientos humanos en México.
Ed. Mexicano S.A. México, 1977

Stern, Claudio, et al. Migración y marginalidad ocupacional en la Ciudad de México. El perfil de México en 1980. Vol.3
Ed. Siglo XXI México, 1972

Stavenhagen, Rodolfo. Sociología y subdesarrollo.
Ed. Nuestro Tiempo. México, 1972

Sistema de Transporte Colectivo. Gerencia de Planeación y Desarrollo. STC. México, 1983

Terrail, J.P., Prétécsille, J.L. et al. Necesidades y consumo en la sociedad capitalista actual. Teoría y Práxis. No. 31
Ed. Grijalbo. México, 1977

Topalov, Christian. La urbanización capitalista.
Ed. Edicol. México, 1979

Unikel, Luis. El desarrollo urbano de México, diagnóstico e implicaciones futuras. El Colegio de México, México, 1976

Velazco, Guadalupe. "Transporte urbano en el D.F." en Habitación.
México, año 2 No.5 enero-marzo de 1982 pp.3-14

Weber, Max. Economía y Sociedad. Fondo de Cultura Económica.
México, 1964 Tomo II pp.140-150

X Censo General de Población y Vivienda-Estado de México.
S.P.P México, 1984

D I A R I O S:

Diario de Nezahualcóyotl, Federico Bracamontes.
Ciudad Nezahualcóyotl.

El Sol de México. Manuel C. Montiel.
México, D.F.

El Universal. Juan Francisco Ealy Ortiz.
México, D.F.

Excelsior. Regino Díaz Redondo.
México, D.F.

Semilla Revolucionaria. Humberto Serrano, Florencio Catalán.
Ciudad Nezahualcóyotl.

Uno más Uno. Manuel Becerra Acosta.
México, D.F.

E N T R E V I S T A S A:

Funcionarios de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano.
COVITUR.

Funcionarios de la Comisión del Transporte del Estado de México.
COTREM.

Permisarios del Transporte del Municipio de Nezahualcóyotl.

Choferes de los autobuses de Nezahualcóyotl.

FRANCISCO IRIARTE RAYO - Presidente del Comité Municipal del PMT,
en Nezahualcóyotl.

ANTONIO REBOLLO - Dirección del Transporte Urbano de Nezahualcó-
yotl.

Lic. JOSE LUCIO RAMIREZ ORNELAS - Presidente Municipal de Ciudad-
Nezahualcóyotl.

---0---

Archivo General de la Nación.

Secciones: Lázaro Cárdenas y Adolfo López Mateos.
SI2.5I/71; SI2.5I/3; SI2.5I/38; SI2.5I/32; 419.3/190; SI2.5I/56.

Archivo del Partido Mexicano de los Trabajadores (PMT) en Neza-
hualcóyotl.