



68  
4/1/85

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

## INVESTIGACION SOBRE EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100 DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL USUARIO

SEMINARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN ADMINISTRACION

PRESENTAN

COYOLI RANGEL GABRIEL  
NIETO REGUERA MA. EUGENIA  
NOGUERON GUTIERREZ PABLO  
OCHOA MORENO JORGE  
POMPA BACA GILBERTO  
TENORIO GARCIA INES

DIRECTOR DEL SEMINARIO: L.A.E. ADRIAN MENDEZ SALVATORIO

MEXICO, 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

	PAG.
INTRODUCCION.....	3
CAPITULO I .....	10
GENERALIDADES:	
1.1. ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.....	11
1.2. ESTATIZACION DEL AUTOTRANSPORTE URBANO.....	16
1.3. AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100.	18
1.3.1. ASPECTOS LEGALES.....	23
1.2.1. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.....	33
CAPITULO 2 .....	56
INVESTIGACION:	
2.1. REFLEXIONES INHERENTES A PROBLEMAS DEL AUTO- TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.....	57
2.2. JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION.....	62
2.3. PLANTEAMIENTO DE HIPOTESIS.....	67
2.4. OBJETIVO DEL ESTUDIO.....	68
2.4.1. ALCANCES Y LIMITACIONES.....	71
2.5. PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACION.....	74
2.5.1. POBLACION MUESTRAL.....	74
2.5.2. PROGRAMA DE TRABAJO.....	79
2.5.3. RECOPIACION DE LA INFORMACION....	79
2.5.4. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACION...	83

CAPITULO 3 .....	85
ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:	
3.1 . ANALISIS E INTERPRETACION DE LA INFORMACION.	86
3.1.1. TABLAS DE FRECUENCIA.....	88
3.1.2. ANALISIS DESCRIPTIVO Y CONCLUSIONES .....	145
3.2 . LA AUDITORIA ADMINISTRATIVA COMO INSTRUMENTO DE EVALUACION PARA DETECTAR, PROPONER Y CO-- RREGIR PROBLEMAS EN LA PRESTACION DEL SERVI- CIO.....	177
3.3 . CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	189
3.4 . ANEXOS.....	196
BIBLIOGRAFIA.....	225

## INTRODUCCION

Desde su fundación, la Ciudad de México ha sido un sitio poco propicio para el desarrollo de una metrópoli. No obstante, sus primeros moradores se encargaron de hacer de ella el centro de mayor importancia y atractivo en todo nuestro país. Sin embargo, a pesar de su indiscutible categoría urbana alcanzada, la Ciudad de México siguió presentando condiciones poco favorables para satisfacer las necesidades, cada vez mayores, de una excesiva población.

Va en tiempos de la Colonia los gobiernos, fervorosamente preocupados por controlar la riqueza y la vida política, fomentaron la centralización que históricamente hemos padecido.

Con el paso de los años se incrementaron vicios y errores que ahora, a pesar de conocer nuestro negro destino, seguimos acumulando, hasta organizar el infierno en que vivimos e ingresar en el grupo de ciudades mortíferas: envenenadas por todas las contaminaciones, paralizadas por el automovilismo desbordado e incontenible y ensordecidas por el ruido atroz y agresivo.

Las erupciones en el cuerpo social se hacen cada día más frecuentes: la circulación falla, la agresividad estalla y el atraco se hace un fruto cotidiano.

El transporte es el eslabón más débil de la crisis urbana. En una ciudad monstruosa y además subdesarrollada, como la nuestra, el conflicto social que genera la escasez y el mal estado del transporte se vuelve un detonador.

Los estudiantes secuestran camiones por motivos políticos, económicos o festivos. El camión se levanta como un símbolo del que se apropia la rebelión urbana, acaso porque el transporte pone la ciudad al alcance de la mano, sintetiza en un recorrido la diversidad de los barrios, concentra en el tiempo la extensión geográfica.

Para los trabajadores del Distrito Federal el transporte les permite asistir a su empleo y ganarse el salario cotidiano. El camión no es sólo un símbolo, sino que forma una parte integrante de su ciclo vital. La venta de su fuerza de trabajo corre el riesgo de interrumpirse cuando el camión no pasa.

La producción y los servicios se alteran cuando un trabajador no llega o llega tarde a su empleo por culpa del transporte. La deficiente circulación de hombres y de mercancías tienen un costo social y económico muy alto. La circulación deficiente se convierte también en un factor de inflación.

A través de la historia el sistema de autotransporte colectivo ha sufrido cambios muy trascendentales. Durante

mucho tiempo el servicio de transporte estuvo a cargo de particulares que fueron descuidando la atención a sus trabajadores y al usuario en general. La organización administrativa se encontraba en una situación crítica, se suscitaban conflictos laborales y las quejas del público por las malas condiciones de las unidades eran copiosas.

El gobierno optó entonces por revocar todas las concesiones a particulares y asumir la responsabilidad mediante un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonios propios al que denominó AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100. (En lo sucesivo nos referimos a la organización como R-100).

El objetivo principal del organismo es: "PROPORCIONAR UN SERVICIO, SUFICIENTE Y EFICIENTE, DE TRANSPORTACION COLECTIVA EN AUTOBUSES DE PASAJEROS, EN LA CIUDAD DE MEXICO Y ZONAS CONURBANAS, CON UN CARACTER DE SERVICIO SOCIAL."

Ruta-100 se convertiría en el organismo público más grande del mundo en materia de transporte (A). De su eficiente funcionamiento depende la "circulación sanguínea" del Distrito Federal, participando, dentro del transporte colectivo, con más de 5.7 millones de viajes persona por día (B).

---

(A) Entrevista con el Gerente de Planeación Financiera. 1983.

(B) Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100; en marcha el plan integral del transporte. 1983.

Su servicio subsidió al pasajero con nueve pesos por cada viaje realizado durante 1982, siendo el costo real del pasaje de doce pesos por pasajero. Este subsidio representa -- cerca de 40 millones de pesos diarios en el servicio de autobuses urbanos (A), conservándose la tarifa general de 3 pe-- sos por viaje.

En la actualidad, en la ciudad de México existen en promedio dos millones de vehículos en circulación, de los cua-- les el 97% esta compuesto básicamente por automóviles parti-- culares que transportan en promedio 1.8 personas, lo que sig-- nifica el 21% de los viajes persona por día.

Entretanto, el 3% del total del transporte está orientado al servicio colectivo y cubre el 77% de los viajes prome-- dio día. (B)

Es aquí donde radica el origen del problema de la via-- ciedad y el tránsito en nuestra capital. Gran parte de la so-- lución consistiría en invertir dicha situación, incrementa-- do el número y la eficiencia de los vehículos colectivos, -- dando alternativas viables para aquellos que se transportan en automóviles.

---

(A) D.D.F. COVITUR anuario de vialidad y transporte del D.F. 1982

(B) D.D.F. COVITUR plan rector de vialidad y transporte del Distrito --- Federal.



Al panorama mencionado se agregan las perspectivas que se tienen en el supuesto que las tendencias se conserven. -- Se calcula que en el año dos mil, en la zona metropolitana de la Ciudad de México, habrá una población de 23.4 millones de habitantes, de los cuales 14.3 millones residirán en el Distrito Federal.

Existirán 11.5 millones de vehículos a los que solamente les corresponderá un espacio vial de 20 metros cuadrados por unidad. Con relación a los viajes persona-día, los auto móviles aumentarían su participación del 19.2% al 29.5%; el metro apenas elevaría del 11.4% al 17.3%; los autobuses reducirían su participación de 50.3% a sólo 38%; y los trolebuses bajarían del 3.3% al 1.6%. Un panorama desalentador - que significaría la paralización de la vida en el urbe. (A)

El presente estudio pretende contribuir en la solución del creciente problema que significa la transportación masiva en la Ciudad de México, que en estos momentos, es la tercera más poblada del mundo con 15 millones de habitantes, - sólo debajo de Tokio, Yokohama y Nueva York. (B)

De lo anterior se desprende el gran desequilibrio que - existe entre el crecimiento de la población, (2.3% Consejo - Nacional de Población), y el parque vehicular de R-100, sien

(A) Comercio Exterior, sección nacional. Octubre de 1979.

(B) D.D.F. COVITUR, Anuario de vialidad y transporte del D.F. 1982.

do la falta de unidades, en nuestra opinión, una de las causas principales de la ineficiencia del sistema.

La necesidad de ofrecer alternativas de solución al -- problema es urgente. Se requiere contar con elementos suficientes que permitan determinar en qué medida el organismo R-100 alcanza sus objetivos; dicho de otra forma, es necesario establecer controles con el propósito de detectar desviaciones o fallas y poder así aplicar la acción correctiva. La situación imperante en el sistema requiere de una efectiva - toma de decisiones.

Es por ello que sugerimos a la Auditoría Administrativa como uno de los medios más eficaces para controlar y evaluar las medidas y mecanismos que, para la resolución del problema de transporte, se están aplicando.

Nuestra investigación está encaminada a medir la eficiencia del sistema de transporte R-100 a nivel operativo - desde el punto de vista de los usuarios, utilizando técnicas de investigación de campo. Se busca lograr un patrón funcional para el logro de los objetivos básicos de este organismo, y obtener información confiable sobre cuál es el servicio que recibe finalmente el usuario.

En resumen, el trabajo pretende ser un retrato de la - situación actual del transporte en nuestra capital.

Para la realización de esta investigación se tomaron -

en cuenta las opiniones y sugerencias de expertos en distintas disciplinas sociales como: Economía, Estadística, Administración, etc.

También se intercambiaron ideas con profesionales de otras ramas del conocimiento humano, (Profesores y Catedráticos de la UNAM), que requieren de la investigación social para fines de planeación y programación.

## CAPITULO 1

## GENERALIDADES:

1.1.	ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL.....	11
1.2.	ESTATIZACION DEL AUTOTRANSPORTE URBANO.....	16
1.3.	AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100.	18
1.3.1.	ASPECTOS LEGALES.....	23
1.2.1.	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.....	33

## 1.1. ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO EN EL D. F.

En los años de 1916 a 1918, se inicia en la ciudad de México un nuevo sistema de transporte de pasajeros con automóviles adaptados en forma muy rudimentaria: los llamados -- "camioncitos".

Cuenta don Antonio de Icaza que estos primeros camiones de pasajeros que hubo en México fueron improvisados, adaptados de una forma "corriente" y en ocasiones burda. Estos vehículos comenzaron a circular por las rutas que tenían los tranvías e improvisaron otras en forma anárquica, ya que los permisos que otorgaba la "Oficina de Tráfico", no asignaban rutas ni horarios. El propietario del vehículo podía hacer su recorrido como mejor le convenía, retirándose a la hora que estimara más prudente.

Originalmente para hacer su recorrido, los transportistas se formaban diariamente en el Zócalo, en donde reconocían sus rutas y sus respectivas terminales y salían ya sea para Jamaica, Tacuba, Atzacapotzalco, Xochimilco, etc. Una vez fijada la ruta, se colocaba en los camiones un letrero hecho de papel lustre y cartón, indicando el rumbo que llevaban.

Los "camioncitos" gozaron rápidamente del favor del público, haciendo uso de ellos principalmente las personas que vivían

en calles y colonias alejadas de las paradas de los tranvías eléctricos. Los choferes se hicieron de gran clientela al -- esperar puntualmente a la hora de salida a los trabajadores de fábricas y talleres o a estudiantes en escuelas y hospitales. El éxito de los camiones fue asombroso, a pesar de los grandes inconvenientes que había que afrontar, ya que surgieron rivalidades entre los mismos choferes.

La fácil obtención de los permisos provocó un aumento -- exagerado de vehículos, llegando a tal punto que se hizo in-- costeable la explotación del servicio. Por este motivo, un -- grupo de camioneros organizó un acto de protesta en el año -- de 1922, con el fin de presionar a las autoridades y restringir el número de permisos expedidos. Como respuesta, el go-- bierno del General Obregón intervino en el asunto disponien-- do el cierre de rutas.

Fue hasta 1923 cuando surge la Alianza de Camioneros de México, A.C., en la que se integraron todos los sindicatos -- de permisionarios que prestaban servicio urbano en el D.F., se les adherieron más tarde las líneas foráneas y los grupos transportistas de la ciudades más importantes de la Repúbli-- ca.

Los camiones particulares continuaron circulando por la ciudad, aumentando su clientela y el número de sus rutas.

Los primeros camiones que aparecieron en 1926 tenían --

cupo para ocho o diez pasajeros sentados. Poco a poco fue -- aumentando la capacidad del transporte en estos coches y para el período 1942-55 el número de usuarios que podían transportar era de 26 a 32.

El notable aumento se debió a la llegada a México de -- unos camiones Ford de velocidades con carrocería especial, -- medio muelle en el chasis y otro igual en el calabazo. Eran los Truck-Ford. Más tarde vinieron los "International", "Diamond T", "Wardlafrance", "Red", "Federal", y otros muchos, hasta llegar "Los Verdes", después "Las vitrinas" o "Panorámicas", y finalmente los "Delphines" con capacidad para 42 pasajeros sentados y 40 de pie.

Va para la década de los 40, existían 92 sindicatos patronales y 92 choferes por cada ruta, todos ellos pertenecientes a las distintas centrales obreras como la CTM, CRCM, CGT, SOL, etc. Fue durante el gobierno del Presidente Lázaro Cárdenas cuando se dió la primer estructura de organización para el servicio en forma de sociedades cooperativas de auto transportes que, aunque funcionaron bien, posteriormente desaparecieron.

Se creó también el Banco Nacional del Transporte que -- tenía como antecedente la Cooperativa llamada Combustibles y Lubricantes formada en el año de 1942 por los permisionarios. Este Banco se encontraba en las calles de Balderas y se creó

con una participación monetaria de cada uno de los propietarios.

Posteriormente, el 28 de diciembre de 1959, se logró un paso de suma importancia en el servicio del transporte al publicarse la Ley en la cual se anuncia la creación de la Unión de Permisarios del Transporte de pasajeros en Camiones y Autobuses en el D.F. Institución pública de capital privado y patrimonios propios que agrupó a todos los dueños de autobuses al servicio del público, quedando bajo el control del Departamento del Distrito Federal.

Dicha Unión integraría su patrimonio con aportaciones de un peso diario por cada permiso expedido, ya sea que estuviera o no en explotación. Existían entonces siete mil quinientos permisos expedidos, por lo tanto las rutas pagaban en total \$7,500.- diarios, (aunque en realidad nunca llegaron a circular más de seis mil unidades), para poder seguir subsistiendo y obtener los beneficios del combustible y lubricantes subsidiados.

Era la Unión la única institución representante de los permisionarios ante el Gobierno. Ninguna gestión podía ser hecha por camioneros si no era a través de la mencionada institución. Este fue el primer paso dado para la estatización del transporte, ya que se comenzó a establecer un control sobre los camioneros y el reglamento de los sistemas de pago.



Las rutas de los concesionarios del servicio se habían convertido en el soporte básico del transporte para el desarrollo social y económico de la ciudad, ya que atendían a la mayoría de viajes que se generaban. (A)

---

(A) Información proporcionada por Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.

## 1.2. ESTATIZACION DEL AUTOTRANSPORTE URBANO.

El 25 de septiembre de 1981, se revocaron las concesiones a particulares para la prestación del servicio público del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de México. A partir de esa fecha se trasladó la responsabilidad a un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, denominado "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", creado el 3 de agosto de 1981.

Con esto terminó una etapa de 65 años de operación del servicio de autobuses en manos de la iniciativa privada.

Después de la estatización las terminales, aproximadamente 150, fueron reducidas lentamente abandonando las calles convertidas en terminales y concentrándolas en garages. Se iniciaba así un censo efectivo de unidades en servicio, que arrojó como resultado la existencia de un número no mayor de 4000 unidades en pésimas condiciones mecánicas y de presentación.

La estatización trajo como consecuencia que los administradores del estado a cargo del transporte iniciaran un conteo con censos efectivos de unidades clasificadas como sigue:

- a).- Unidades en buenas condiciones.
- b).- Unidades en regulares condiciones.
- c).- Unidades chatarra, consideradas así por encontrar-

se desgastadas en todos sus componentes mecánicos y de carrocería.

- d).- Unidades desmanteladas, llamadas así porque eran cascarrones de carrocerías con algunas partes mecánicas.
- e).- Unidades muertas por haber desaparecido físicamente.
- f).- Unidades permisos, porque contaron como parque -- vehicular (permisos sin unidad).

Al producirse el fenómeno legal de revocar las concesiones conocido como estatización, los que llevaron a la práctica el cumplimiento del decreto tomaron en cuenta los vehicu- los por el total de placas otorgadas, por las listas que --- existían en poder del Banco Nacional de Obras y Servicios Pú- blicos y porque contaron autobuses en servicio y fuera de -- servicio como unidades estatizadas en beneficio de algunos - permisionarios hasta más allá de las 7000 unidades.

### 1.3. AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS R-100.

Este organismo fue creado mediante decreto presidencial publicado en el diario oficial el 18 de agosto de 1981, con el fin de constituir el marco legal para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el D. F. y zonas conurbanas. (Se anexa decreto Pag.198).

"Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", única empresa de autobuses urbanos propiedad del Departamento del D.F., pasó a hacerse cargo del servicio, revocándose las concesiones e iniciando gestiones con los permisionarios para la recepción de autobuses e instalaciones, y el trámite de las indemnizaciones correspondientes.

R-100 unió todos los grupos de la alianza de camioneros y a los Sindicatos bajo una sola administración y un sólo objetivo y meta: "Proporcionar un servicio, suficiente y eficiente, de transportación colectiva en autobuses de pasajeros en la ciudad de México y zonas conurbanas, con un carácter de servicio social." Del mismo modo incrementar la eficiencia del transporte por medio de la coordinación del servicio y la adecuación de las rutas a las necesidades reales de los usuarios, contribuyendo a optimizar las frecuencias y el número de unidades de transportación reduciendo con ello la pérdida de horas hombre/día.

De esta manera se proponía alentar el uso del transporte colectivo, disminuyendo la saturación de la vialidad tanto primaria como secundaria.

La empresa descentralizada del Departamento del D.F., - se hizo cargo de cerca de 18,000 trabajadores, incluyendo al rededor de 12,000 operadores.

Para hacer frente a este problema se aplicó un plan de emergencia en los meses de septiembre, octubre y noviembre - de 1981. Por acuerdo del Presidente de la República, se incorporó a los trabajadores al apartado B del artículo 123 -- constitucional.

El programa que se elaboró para el desarrollo del organismo descentralizado "RUTA-100", incluye lo siguiente:

1.- Estructuración administrativa: integración de un sólo sindicato; crear el mecanismo de capacitación y adiestramiento del personal; fomentar la higiene y seguridad industrial; establecer la comunicación interna y externa; estructurar los aspectos financieros con un capital de trabajo; -- una inversión de activo para el aumento de autobuses, terminales, talleres y pago del pasivo generado por las indemnizaciones.

2.- Construcción de talleres de mantenimiento preventivo en varios puntos, así como almacenes y zonas de reconstrucción de autobuses y de partes.

3.- Operación: completar esquemas de rutas; analizar polígonos de carga; crear nuevos servicios; dar cursos de educación vial y seguridad; producir manuales sobre procedimientos de trabajo y llevar la estadística básica de operación del servicio.

Se requiere también la coordinación de la industria local para la producción de autobuses y reconstrucción de otros, así como la coordinación con el servicio de autobuses suburbanos. Por lo que respecta a autobuses y rutas, siguiendo el esquema propuesto en diciembre de 1981 de rutas ortogonales, se inició la aplicación de tres tipos de servicios:

- a). Sesenta rutas de servicios directos de la red ortogonal con una longitud individual de hasta 35 Kms.
- b). 48 rutas de servicio alimentador de la red ortogonal (SARC), que van de la periferia a estaciones del metro o a la red ortogonal.
- c). Servicios de frecuencia intensiva con aumento de oferta en tramos de máxima demanda.

El esquema anterior fue considerado una red básica de -transportación, que tendría que sufrir ajustes, según se presentaran las necesidades.

En lo que se refiere al equipo rodante de los 7,800 autobuses de que disponían los permisionarios, se estima que cerca de tres mil estaban en muy malas condiciones mecánicas

y sólo aproximadamente mil quinientas eran susceptibles de -- reconstrucción; cerca de cuatro mil unidades requerían alguna reparación y el resto estaba en buenas condiciones. La mayoría de las unidades contaba con motor diésel marca Cummins, modelo 210 y transmisión automática Allison modelo 643.

Para atender el problema se emprendió un programa intensivo de adquisición de equipo y habilitación de talleres.

Para diciembre de 1981, el sistema de autobuses contaba con 4,074 unidades en servicio, rutas con un desarrollo de - 4,300 Kms. y 7,542 paradas.

A partir de febrero y marzo de 1982 se inició la reconstrucción de rutas convirtiendo las anteriores a un esquema - básico de 60 rutas directas, trazadas en forma ortogonal, y 48 rutas alimentadoras (SAR) aprovechando los ejes viales.

El sistema tiene una cobertura de toda el área urbana - con rutas de autobuses y troleobuses circulando en recorridos lo más rectos posible, de norte a sur y dos orientales a poniente en carriles preferenciales con paradas definidas y -- oferta suficiente.

En la actualidad R-100 cuenta con 35 módulos y un parque vehicular de 5,200 (A) unidades en posibilidad de circular. Este número de unidades permite realizar una cifra superior de los 5.7 millones de viajes persona-día.

La red de transporte urbano que cubre R-100, suma ya 83 ru-

tas directas y 130 alimentadoras (SARO), con una extensión - de más de siete mil kilómetros, beneficiando a todas las delegaciones del D.F.

La plantilla de personal de R-100, está integrada de la siguiente forma:

11,577 Operadores de autobuses.  
 4,039 Personal de mantenimiento.  
 3,577 Personal Administrativo.

---

19,193 (A) Total.

Con estos elementos, R-100 pretende dotar a la ciudad - de un mayor número de unidades, proporcionar un mejor servicio y contar con una eficiente infraestructura de mantenimiento.

NOTA: Estas cifras se expresan con mayor claridad en el anexo No. 1.

---

(A) Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 en marcha el Plan Integral del Transporte. 1983.



### 1.3.1. ASPECTOS LEGALES DE LA ESTATIZACION.

#### INTRODUCCION.

La necesidad de planear, organizar, controlar y operar el transporte público en la Ciudad de México, ha hecho que se dicten a través de los años una serie de leyes, reglamentos, decretos, oficios y acuerdos en esta materia, que de alguna manera han ido respondiendo a las necesidades del momento.

En la capital de la República es el Departamento del Distrito Federal la autoridad a quién la Ley Orgánica de la propia dependencia le confiere la atribución relativa a determinar la actividad que debe considerarse de servicio público; (Fracción XII, del artículo 20 capítulo II y artículos 22 y 31 inclusive del capítulo III).

Asimismo, cuando el interés de la colectividad lo demanda, por que la acción privada resulte ineficaz e ilícita. El D.D.F. puede excluirla y encargarse directamente de proporcionar el servicio.

Lógicamente que para la validez y el eficaz ejercicio de esas atribuciones del Estado, estas deberán indefectiblemente ajustarse a los correspondientes instrumentos normativos; es decir, a las leyes y reglamentos sobre la materia de que se trate.

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, específicamente le concede a éste la facultad de :

-Determinar la actividad que debe considerarse de servicio público.

-Decidir si los servicios públicos deben ser prestados por sí o en colaboración de organismos descentralizados, empresas de participación estatal, particulares o bien mediante concesión limitada y temporal a quienes reúnan los requisitos correspondientes.

-Reglamentar la prestación de todo servicio público.

-Vigilar la debida prestación de los servicios públicos.

-Revocar unilateral y anticipadamente las concesiones y permisos.

-Ocupar en forma temporal el servicio público o intervenir en su administración, en los casos en que el concesionario no lo preste eficazmente o se niegue a seguir prestándolo.

Con fundamento en las últimas dos facultades que le --confiere la Ley Orgánica del D.D.F., el 25 de septiembre de 1981, se revocaron las concesiones a particulares para la -prestación del servicio público del transporte urbano de pasajeros, mediante resolución publicada en septiembre 30 de 1981 y que se presenta: En el Anexo No. 4 Pág. 207).

DECRETO

Diario Oficial 18 de agosto, 1981.

Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, -- que se denominará "Autotransportes Urbanos de Pasajeros ---- R-100".

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice:  
Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

José López Portillo, Presidente Constitucional de los - Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en - los artículos 3º frac. I, 32, 44 y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 2º de la Ley para el control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y

CONSIDERANDO: Que el Plan Global de Desarrollo 1980 -- 1982 en concordancia con el Plan de Desarrollo Urbano del -- Distrito Federal señala como uno de sus objetivos, propiciar las condiciones favorables para que la Población del D.F., - tenga acceso a los beneficios del desarrollo urbano entre -- otros aspectos, en materia de servicios públicos:

Que el Depto. del D.F., tiene intervenida a la Línea de Autobuses Urbanos "Lomas de Chapultepec-Reforma R-100", la que desde hace tiempo se ha venido manejando a través de la Unión de Permisosarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el D.F.:

Que es preocupación constante del Ejecutivo Federal optimizar la prestación de los servicios públicos para el beneficio de la población urbana siendo imperativo resolver adecuada y eficazmente los problemas que plantea el traslado colectivo de personas en el D.F., se ha estimado conveniente - crear un organismo público descentralizado que de manera segura rápida y cómoda coadyuve a su solución armónica dentro del marco general de reestructuración que en materia de tránsito, vialidad y transporte lleva a cabo el Gobierno del Departamento del Distrito Federal, por lo que ha tenido a bien expedir el siguiente,

DECRETO:

ART. Primero.- Se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios que se denominará "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", cuyo objeto será la prestación del servicio público de transporte de Pasajeros en el D.F., y zonas conurbanas.

ART. Segundo.- El patrimonio del organismo se integrará con:

2.1.- Los bienes muebles e inmuebles que le destinen el --

Gobierno Federal y el D.D.F.

2-II.- Las cantidades que le designen el Gobierno Federal y el D.D.F., con cargo a los respectivos presupuestos de --- egresos y

2-III.- Los demás bienes que adquiriera por cualquier otro tí tulo legal.

ART. Tercero.- "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", podrá utilizar los bienes públicos y otros inmuebles cuyo -- uso le conceda el D.D.F., para sus instalaciones servicios y actividades acatando las disposiciones legales a que está su jeto el régimen de dichos bienes y previas las autorizacio-- nes correspondientes.

ART. Cuarto.- Son órganos de dirección y administración de - Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100:

I.- El Consejo de Administración, y

II.- El Director General.

ART. Quinto.- El Consejo de Administración se integrará con -- los siguientes consejos propietarios:

5-a) El Jefe del D.D.F., quien será Presidente del Consejo y en caso de empate, tendrá voto de calidad:

5-b) El Secretario General de Obras y Servicios del D.D.F., quien fungirá como suplente del Presidente,

5-c) El Secretario de Gobierno "B" del D.D.F.

5-d) El Vocal Ejecutivo de transporte de la Comisión de --

Vialidad y Transportes Urbanos (COVITUR).

5-e) El Director General de Sistema de Transporte Colectivo (METRO).

5-f) El Director General de la Comisión de Desarrollo Urbano del Departamento del Distrito Federal, y

5-g) El Director General del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F.

5-h) Por cada consejero propietario habrá: un suplente.

ART. Sexto.- El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

6-I Administrar y representar legalmente al organismo por las facultades más amplias, en celebración de todos los actos propios de sus finalidades.

6-II Revisar y en su caso aprobar los anteproyectos de programas de trabajo y presupuesto del organismo que presente a su consideración el Director General.

6-III Nombrar y remover al Director General y si se estimare conveniente, nombrar uno o más Subdirectores.

6-IV Delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerza en el negocio o lugares que se designen. No serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento de Secretario, Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito:

- 6-V Nombrar y remover al Secretario del Consejo.
- 6-VI Expedir y reformar los Reglamentos interiores del organismo.
- 6-VII Designar y remover libremente a los funcionarios y empleados del organismo:
- 6-VIII Designar las personas que deban firmar en nombre del organismo.
- 6-IX Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y otorgar títulos de crédito en los términos -- del art. 9º de la Ley General de Títulos y Operaciones de -- Crédito:
- 6-x Otorgar poderes generales o especiales a las personas y con las facultades que estime convenientes incluyendo la -- de sustituir el mandato, y
- 6-XI En general las demás que sean necesarias para el cumplimiento de su objeto.

ART. Séptimo.- El Presidente del Consejo de Administración -- podrá representar legalmente a la institución y firmar documentos en su nombre para lo cual tendrá por sí sólo todas -- las facultades que se prevén en la fracción I del artículo sexto del presente ordenamiento.

ART. Octavo.- Para ser Director General o Subdirector se requiere ser ciudadano mexicano en el pleno ejercicio de sus --

derechos y tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad.

ART. Noveno.- El Director General tendrá las siguientes facultades:

- 9-a) Ejecutar las resoluciones del Consejo:
- 9-b) Representar legalmente al organismo con todos los poderes de un mandatario general para actos de administración y para pleitos y cobranzas con todas las facultades generales, y las especiales, que requieren cláusulas especiales - conforme a la ley, en los términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil para el D.F. y aquellas que de alguna manera expresa le asigne el Consejo en el poder que le otorgue:
- 9-c) Administrar los negocios y bienes del organismo, celebrando los convenios, contratos y ejecutando los actos que requiera su marcha ordinaria de acuerdo con los programas -- de inversión debidamente aprobados:
- 9-d) Establecer y organizar las oficinas del organismo, -- proponiendo al consejo, los nombramientos y remociones de -- funcionarios y apoderados.
- 9-e) Asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa.
- 9-f) Nombrar, remover, conceder licencias y toda clase de autorizaciones administrativas, al personal del organismo en



la forma y términos aprobados por el Consejo:

9-g) Preparar y someter al Consejo de Administración los proyectos de los presupuestos de ingresos y egresos del organismo y sus modificaciones, y

9-k) Las demás que el Consejo le señale.

ART. Décimo.- El personal de dirección, administrativo y de inspección que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de fondos y valores de "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", deberá caucionar debidamente el manejo mediante finanzas otorgadas por el monto que fije el Consejo de Administración.

ART. Décimo Primero.- Bajo la responsabilidad del Director General se formularán el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos empleando los catálogos de cuentas autorizadas expresamente por la Secretaría de Programación y Presupuesto y se entregará al Consejo de Administración y al Departamento del D.F. dentro de los treinta días siguientes a la terminación de los períodos respectivos, para su revisión y para la glosa de las cuentas: lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia conceda a la Secretaría antes mencionada, la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.

Decimo Segundo.- Las relaciones de trabajo entre el personal, se regirán por lo dispuesto en la Ley

la forma y términos aprobados por el Consejo:

- 9-g) Preparar y someter al Consejo de Administración los proyectos de los presupuestos de ingresos y egresos del organismo y sus modificaciones, y
- 9-k) Las demás que el Consejo le señale.

ART. Décimo.- El personal de dirección, administrativo y de inspección que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de fondos y valores de "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", deberá caucionar debidamente el manejo mediante finanzas otorgadas por el monto que fije el Consejo de Administración.

ART. Décimo Primero.- Bajo la responsabilidad del Director General se formularán el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos empleando los catálogos de cuentas autorizadas expresamente por la Secretaría de Programación y Presupuesto y se entregará al Consejo de Administración y al Departamento del D.F. dentro de los treinta días siguientes a la terminación de los períodos respectivos, para su revisión y para la glosa de las cuentas : lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia conceda a la Secretaría antes mencionada, la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.

ART. Décimo Segundo.- Las relaciones de trabajo entre el organismo y su personal, se regirán por lo dispuesto en la Ley

Federal del Trabajo, reglamentaria del Apartado "A" del art. 123 Constitucional.

TRANSITORIOS:

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación.

SEGUNDO.- Publíquese este Decreto en el "Diario Oficial" de la Federación y en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal.

TERCERO.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Formulará su Reglamento Interior en un término no mayor de 60 días - contados a partir de la fecha de vigencia del presente ordenamiento.

CUARTO.- El D.D.F., en su oportunidad promoverá lo conducente a efecto de que previas las gestiones correspondientes, "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100" así como los créditos que otorgó a dicha línea el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., por conducto de la Unión de Camiones y Autobuses en el Distrito Federal.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal en la Ciudad de México, D.F., a los tres días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y uno.- José López Portillo.- Rúbrica.- El Secretario de Programación y Presupuesto, Miguel de la Madrid H.- Rúbrica.- El Jefe del D.D.F. Carlos Hank González  
Rúbrica.- (Ver copia del Decreto en el Anexo No. 2 Pág. 1198).

## 1.3.2.

## ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.

La estructura del organismo fue diseñada en base a una combinación de organización lineal y consultiva, dada la escasez actual de personal capacitado para el desempeño idóneo de muchos de los puestos básicos de operación, así como la necesidad de conservar la simplicidad con una división clara de autoridad y responsabilidad.

Este tipo mixto de sistema de organización permite tener especialistas que proporcionen consejos expertos, y ofrece la posibilidad de que los directivos capaciten a aquellos que prestan directamente el servicio.

Está constituido por tres niveles básicos; el directivo se encarga sustantivamente de la planeación estratégica, la coordinación de áreas y la evaluación de resultados, generando también los objetivos y políticas de operaciones financieras.

El nivel normativo, que instrumenta los planes y programas de trabajo, proporciona los recursos y elabora los lineamientos, normas y estándares de operación, los procedimientos específicos y rutinas de trabajo, encargándose también de recolectar y analizar la información útil para la toma de decisiones.

El nivel operativo.- Está constituido por las geren--

cias modulares, o módulos, que administran 250 autobuses cada una de ellas.

Los módulos "tipo" pueden ser reproducidos, con características semejantes, de manera simultánea al incremento del número de autobuses.

Seis de estas gerencias modulares integran una gerencia divisional (1500 autobuses), y seis de las últimas conforman la Dirección de Operación (9000 autobuses).

Por las características específicas de los operadores, el control de ellos se realiza por separado a resto del personal. De igual manera, por así haberse convenido, no se incluye el área de tráfico.

#### OBJETIVOS DEL ORGANISMO.

##### Objetivos Primarios:

Proporcionar suficiente y eficientemente la transportación colectiva de usuarios de autobuses en el D.F. y zonas conurbanas con un carácter sustantivo de servicio social.

##### Objetivos Secundarios:

Incrementar la eficiencia del transporte por medio de la -- coordinación de servicios y la adecuación de las rutas a -- las necesidades reales de los usuarios.

Optimizar las frecuencias y números de unidades de transportación reduciendo la pérdida de horas-hombre día.

Proporcionar el incremento del uso del transporte colectivo, disminuyendo la saturación de la vialidad tanto primaria como secundaria.

Contribuir a la reducción de la contaminación ambiental por medio del mantenimiento adecuado de los autobuses.

Administrar el servicio de transporte urbano de autobuses - de manera que se establezca el equilibrio entre los requerimientos de la población, la rentabilidad del organismo y el mantenimiento de un servicio adecuado.

#### CONSEJO DE ADMINISTRACION

Descripción de funciones del consejo de administración.

1. Estructura financiera.

1.1. Aprobar cambios en la estructura del capital y cambios básicos en la política de endeudamiento.

1.2. Aprobar anualmente los límites máximos de deuda a corto plazo.

1.3. Recibir informes trimestrales sobre préstamos y líneas de crédito.

1.4. Aprobar todos los préstamos a largo plazo.

2. Objetivos políticas y programas.

2.1. Aprobar los objetivos del organismo a largo plazo (propuestos por el Director General).

- 2.2. Revisar el presupuesto anual de operación (relacionado con los objetivos a largo plazo).
- 2.3. Recibir anualmente un informe especial sobre actividades de investigación y desarrollo del transporte urbano.
- 2.4. Revisar anualmente la estrategia a largo plazo del organismo; confirmar su dirección o los cambios de dirección propuestos.
- 2.5. Recibir, a petición auditorías administrativas periódicas.
3. Función Directa.
  - 3.1. Evaluar el rendimiento del Director General y Subdirector General y revisar con ellos sus objetivos personales anuales. El Director del organismo informará anualmente al Consejo de su evaluación de Subdirector General.
  - 3.2. Proveer la sucesión ordenada al puesto de Director General de la empresa.
4. Relaciones Laborales.
  - 4.1. Aprobar los reglamentos básicos del organismo.
  - 4.2. Recibir pronto aviso del Director General, por medio de una carta especial, de cualquier posición o decisión que probablemente conduzca a una huelga en cualquier división, área o módulo.
5. Control.
  - 5.1. Reconocer o identificar necesidades que tenga el con

sejo de recibir información sobre el organismo y asegurar el suministro de la misma oportunamente.

- 5.2. Revisar el rendimiento de la empresa contra metas, políticas, objetivos y planes.
- 5.3. Investigar las causas de las deficiencias en el rendimiento.
6. El Consejo de Administración.
  - 6.1. Proponer el tamaño del Consejo de Administración.
  - 6.2. Fijar el límite de edad para ser consejero.
  - 6.3. Reclutar nuevos miembros del consejo y elegirlos según esté autorizado por el reglamento interior.
  - 6.4. Retirar a miembros del Consejo por causas justificadas.



## DIRECCION GENERAL

## FUNCIONES:

- Ejecutar las resoluciones del consejo de administración.
- Establecer la coordinación con organismos de transporte afines.
- Establecer, analizar y adecuar la estructura y la organización a las necesidades de la operación.
- Negociar los empréstitos y financiamientos.
- Desarrollar los objetivos y estrategias generales de operación e inversión.
- Analizar y proponer al consejo de administración el presupuesto de ingresos y egresos, así como sus modificaciones.
- Elaborar y proponer las políticas generales del organismo.
- Elaborar y presentar al consejo administrativo el programa general de trabajo.
- Evaluar íntegramente los resultados del organismo.
- Formular y presentar los estados financieros, tanto mensuales como anuales.
- Analizar y autorizar el manual interno de organización.

## SUBDIRECCION GENERAL

## FUNCIONES:

- Coordinar las áreas administrativas, financieras, técnica y de operación.
- Enlazar la dirección general con las direcciones de área.
- Evitar duplicidad de funciones con el VET, COVITUR\*, y otras dependencias afines.
- Supervisar los eventos y las relaciones públicas del organismo, internas y de trabajo.
- Participar en las relaciones laborales con el Sindicato de Trabajadores del Organismo.
- Orientar y participar en la planeación estratégica del organismo.
- Decretar, coordinar y evaluar las auditorías administrativas, financieras y contables a las diferentes áreas del organismo.
- Vigilar la concordancia entre los objetivos del organismo y los programas de trabajo.
- Coordinar, supervisar y evaluar las funciones de las unidades jurídicas, auditoría interna e información.
- Vigilar la ejecución de las políticas generales y el logro de los objetivos del organismo.
- Proponer ante el director general el nombramiento de los directores de área.

---

\*COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO.

COMISION INTERNA DE ADMINISTRACION  
Y PROGRAMACION.  
( C.I.D.A.P. )

**FUNCIONES:**

- Coordinar los recursos del organismo para lograr el mejor -- cumplimiento de las responsabilidades asignadas.
- Conducir las actividades del organismo en forma programada -- con base en las políticas, las prioridades y las restriccio-- nes que para el logro de los objetivos establezca el C. Presi-- dente de la República, ya sea directamente o a través de las dependencias competentes.
- Proponer y desarrollar las modificaciones en organización , estructura y actividades necesarias para incrementar la efi-- cacia y eficiencia administrativa.
- Realizar el diagnóstico global, análisis y adecuación de los sistemas administrativos y operativos del organismo, propi-- ciando el desarrollo de los recursos humanos.
- Asesorar al director general en la elaboración y control del presupuesto anual.
- Coordinar las acciones de reforma administrativa en las dife-- rentes áreas del organismo.
- Planear, coordinar y evaluar las normas jurídicas de recur-- sos humanos, materiales de información, evaluación y control.

-Con fundamento en el art. 1º del acuerdo presidencial en el que se establecen las "Bases para la promoción y coordinación de las reformas administrativas del sector público federal", - (Diario Oficial 28 de enero de 1977), la CIDAP. Deberá estar integrada por funcionarios que determine el director general, estando constituido el secretario técnico por el director de administración, el director de finanzas, el jefe del departamento de organización y métodos y el gerente de sistemas.

-El director general del organismo designará al encargado de coordinar las labores del secretario técnico para el programa interno de reforma administrativa, que deberá también ser el responsable el jefe del departamento de organización y métodos. Todas las funciones bajo un mismo mando o una estricta coordinación entre ellas.

## UNIDAD JURIDICA

### FUNCIONES:

-Formular, revisar y actualizar el marco jurídico-legal del organismo, así como la legislación y reglamentos gubernamentales que afectan al organismo.

-Asesorar y colaborar con alternativas de solución a los problemas de relaciones laborales del organismo.

-Determinar y recomendar las políticas legales de la operación.

- Es responsable de los litigios, incluyendo la prosecución y defensa de todas las acciones legales presentadas por el organismo o en contra del mismo, y la participación de éste en todos los procedimientos de tipo judicial así como administrativos y la presentación de pruebas, escritos o documentales y testimonios.
- Elaborar y tramitar los contratos de arrendamiento y escrituras, resolver los problemas legales relacionados con los bienes raíces o con patentes, marcas registradas o derechos de autor.
- Elaborar, revisar y aprobar los contratos y convenios del organismo.
- Determinar y vigilar el cumplimiento de políticas sobre aspectos legales de la operación.
- Diseñar y actualizar los formatos de contratación de personal y servicios.
- Supervisar y asesorar en los aspectos de su competencia la elaboración de reglamentos y normas.
- Asesorar a la dirección y subdirección general en la revisión de las condiciones generales de trabajo, conflictos o asuntos laborales.
- Asesorar en la solución de los problemas legales de la operación de las gerencias modulares.
- Tramitar y manejar los seguros y finanzas del organismo.

-Realizar las gestiones legales, ante las autoridades competentes.

-Realizar y tramitar los asuntos contenciosos del organismo.

### UNIDAD DE INFORMACION

#### FUNCIONES:

-Desarrollar e interpretar las políticas y programas del organismo, con el fin de crear una actitud favorable del público usuario del servicio.

-Establecer relaciones personales armónicas y canales de comunicación con los representantes de los medios masivos de difusión.

-Recolectar, evaluar y sintetizar las noticias, así como la información confidencial relativa al organismo.

-Elaborar, adecuando a las políticas del organismo y a los señalamientos de la dirección general, los informes y boletines de prensa.

-Detectar oportunamente los problemas existentes o en gestión tanto en las gerencias modulares como en las oficinas centrales.

-Recolectar, evaluar y sintetizar la información de tipo informal, útil para la toma de decisiones.

-Proporcionar y fomentar las relaciones humanas entre el personal directivo y el operativo, así como con los representantes -

o delegados sindicales.

- Comunicar adecuadamente las decisiones directivas al personal operativo.
- Representar al organismo en campañas o comités de servicio social.
- Organizar seminarios, cursos, congresos, etc. así como los eventos sociales y festejos del organismo.
- Coordinar y atender las visitas de pensionarios e invitados especiales y las giras del director y subdirección general.
- Recolectar e investigar las quejas y sugerencia de los usuarios del servicio y del personal.
- Coordinar las actividades de orientación e información al público.
- Coordinar la ejecución de todo tipo de trabajo fotográficos, para la prensa, T.V., exposiciones, etc.
- Programar el material informativo para divulgación técnica y turística.

## CONTRALORIA

### FUNCIONES:

- Salvaguardar los intereses del organismo.
- Controlar que los sistemas de control interno sean correctamente aplicados.
- Evaluar los costos del organismo.

- Controlar que los recursos humanos y materiales sean aprovechados al máximo posible.
- Revisar y evaluar que el presupuesto autorizado en el organismo sea operable y de no ser así, analizar las variaciones.
- Controlar que las funciones de las diversas áreas del organismo se realicen de conformidad con los objetivos institucionales.

### AUDITORIA INTERNA

#### FUNCIONES:

- Fiscalizar el movimiento contable del organismo para vigilar que las políticas de la dirección se cumplan y que los bienes del organismo estén debidamente controlados.
- Elaborar programas de auditoría administrativa, financiera y contable
- Practicar las auditorías con un enfoque preventivo en base a los procedimientos institucionales.
- Detectar desviaciones a las normas y sugerir alternativas de solución.
- Vigilar el control de existencia e inventarios.
- Revisar y evaluar la rectitud, propiedad de aplicación de la contabilidad, finanzas y controles de operación.
- Verificar el grado de observación a normas, programas y procedimientos establecidos



- Analizar la veracidad de la contabilidad.
- Evaluar la actuación en el desempeño de las responsabilidades asignadas a todo el personal del organismo.
- Verificar la existencia de activos del organismo y su apropiada guardia, vigilancia y aprovechamiento, así como prevenir y descubrir fraudes.
- Determinar y actualizar los controles administrativos.
- Informar a la subdirección general de las deficiencias detectadas que puedan afectar a la operación y a los resultados -- económicos del organismo.
- Medir y evaluar la efectividad de los controles del organismo.
- Verificar la realización y cumplimiento de los programas y objetivos del organismo.
- Comprobar la aplicación y vigencia de los procedimientos del organismo, evaluar los nuevos y las modificaciones de los mismos.
- Analizar las propuestas de modificación presupuestal y programáticas.
- Evaluar los registros de contabilidad.
- Presentar periódicamente los estados financieros dictaminados, así como los demás informes que les solicite el director general o el subdirector.
- Informar al director general y al subdirector sobre la efi--

ciencia del cuerpo directivo.

- Comprobar y revisar las facturas recibidas y desembolsadas - por Tesorería.
- Evaluar los principios y procedimientos internos de contabilidad.
- Desarrollar, analizar e interpretar la información estadística y contable para valorar los resultados de la operación en términos de costos.

#### DIRECCION DE ADMINISTRACION.

##### FUNCIONES:

- Coordinar y potenciar las gerencias de R.H., materiales, sistemas, relaciones sindicales y comercialización.
- Elaborar y supervisar el cumplimiento de las políticas generales del organismo en todo lo relativo a su competencia.
- Elaborar las normas y procedimientos administrativos.
- Supervisar, coordinar y evaluar los servicios generales administrativos.
- Elaborar y aplicar las políticas de personal y de salarios.
- Desarrollar y aplicar los procedimientos de selección, re-  
cruitment y contratación de personal.
- Planear y realizar la capacitación y desarrollo del personal.
- Proporcionar al Director General los nombramientos de los t  
tareas de las gerencias a su cargo.

- Realizar el inventario de R.H. actualizándolo periódicamente.
- Controlar el personal adscrito al área de su competencia.
- Supervisar la expedición de constancias y certificaciones -- administrativas.
- Participar en la elaboración y actualización de reglamento interior de trabajo del organismo.
- Planear, normar y evaluar las prestaciones y servicios al personal.
- Controlar y realizar la comercialización de refacciones usadas y otros desperdicios producidos por las gerencias modulares.

#### DIRECCION DE FINANZAS

##### OBJETIVOS:

- Coordinar y supervisar la planeación financiera y la programación del presupuesto de todas las áreas que conforme el organismo optimizando el control de los ingresos y egresos, así como contabilizar eficazmente los registros para formular los estados financieros e informes consolidados.

##### Funciones Específicas:

- Llevar un adecuado control de los recursos financieros del organismo.
- Realizar la planeación financiera y la programación del pre-

supuesto de oficinas centrales y gerencias modulares.

-Evaluar y seleccionar las alternativas de inversión que mejor convengan a los objetivos del organismo.

-Analizar los reportes de las recaudaciones, depósitos y disponibilidad en bancos y efectuar con oportunidad los pagos del organismo.

-Atender las demandas de información de las auditorías externas: D.D.F., Secretaría de Programación y Presupuesto, Auditor Externo y Contaduría Mayor de Hacienda, entre otros.

-Vigilar el exacto cumplimiento de las disposiciones en materia de presupuesto, contabilidad y gasto público.

-Elaborar y vigilar la aplicación y observancia de las políticas financieras que se emitan.

-Coordinar la contabilidad general, así como la consolidación de los estados financieros del organismo.

-Formar parte del Comité de Adquisiciones de conformidad con los lineamientos emitidos por la Dirección General de Normatividad, Obras Públicas, Adquisiciones y Bienes Muebles de la Secretaría de Programación y Presupuesto.

-Establecer una estrecha coordinación con la Secretaría de Programación y Presupuesto, Tesorería de la Federación, Oficina Mayor del Departamento del Distrito Federal, Contraloría Mayor del D.D.F., Dirección de Finanzas del D.D.F., Tesorería del D.D.F. y de varias dependencias relacionadas con la tramitación de las cuestiones

nes financieras del organismo.

- Negociar la autorización del presupuesto global del organismo ante las dependencias autorizadas del Gobierno Federal.
- Difundir a las áreas del organismo del presupuesto autorizado, así como los lineamientos y políticas para su ejercicio.
- Supervisar el desarrollo de las actividades de sus áreas y/o de sus subordinados.
- Informar a sus superiores respecto al desarrollo de sus actividades.
- Promover la capacitación y el desarrollo de su personal.

## DIRECCION TECNICA

## OBJETIVO:

Proporcionar oportunamente los recursos técnicos necesarios para mantener en óptimas condiciones de operación los autobuses y equipos automotores, talleres e instalaciones físicas del organismo, así como coordinar y supervisar la reconstrucción de unidades y sus partes.

## Funciones Específicas:

- Elaborar e implementar las normas y procedimientos para el mantenimiento preventivo, correctivo y reconstrucción integral o parcial de las unidades.
- Actualizar y/o realizar los estudios, investigaciones o nuevos proyectos técnicos, referentes al autotransporte urbano de Pasajeros.
- Controlar, evaluar, adecuar y/o mejorar los procedimientos operativos en el Departamento Técnico de las Gerencias Modulares.
- Promover la investigación tecnológica a fin de encontrar nuevos métodos, actividades y procedimientos tendientes a mejorar la prestación del servicio.
- Supervisar el avance de las obras que el propio organismo desarrolle o contrate con terceros.
- Determinar los criterios técnicos de renovación de equipo -

automotor en las áreas de mantenimiento modular.

- Analizar y evaluar diariamente los informes de las reparaciones mayores y/o menores realizadas a las unidades en los módulos.
- Establecer y vigilar el cumplimiento de las normas tendientes a mantener en buenas condiciones de limpieza y presentación a las unidades en servicio.
- Determinar las necesidades reales de importación de las partes y componentes automotrices.
- Registrar y controlar las unidades nuevas y/o reconstruidas que ingresen a los módulos.
- Supervisar el desarrollo de las actividades de sus áreas -- y/o de sus subordinados.
- Informar a sus superiores respecto al desarrollo de su personal.

#### DIRECCION DE OPERACION

##### OBJETIVO:

Planear y coordinar la prestación adecuada del servicio de transporte urbano público a cargo del organismo mediante la programación y control de rutas, el Sistema Alimentador Ortogonal (SARO) y el Sistema de Escape (SEFIS), en el área metropolitana y zonas conurbanas; así como supervisar la vigilancia y seguridad de oficinas centrales y módulos.

Funciones específicas:

- Establecer los mecanismos de coordinación en las diferentes gerencias modulares a fin de mantener al máximo el parque -- vehicular en servicio.
- Supervisar y controlar los servicios de mantenimiento operativo a las unidades que circulen en las rutas preestableci-- das, así como en los encierros de circuito.
- Elaborar y vigilar la aplicación de normas, reglamentos y - procedimientos de operación de los autobuses y unidades móviles de supervisión del organismo.
- Controlar la venta de servicios especiales a organizaciones públicas y privadas.
- Evaluar la actuación de las Gerencias Modulares con base en el parque vehicular disponible en servicio.
- Planear e implantar las rutas, el Sistema Alimentador de la Red Ortogonal y el Sistema de Escape de acuerdo a la frecuencia requerida.
- Realizar visitas periódicas a los módulos para verificar el estado operativo del parque vehicular y promover las medidas correctivas necesarias.
- Sugerir, con base a estudios formulados para tal fin, la -- adquisición de nuevas unidades que permitan incrementar la - cobertura del servicio.
- Supervisar el desarrollo de las actividades de sus áreas --



y/o de sus subordinados.

-Informar a sus superiores respecto al desarrollo de sus ac  
tividades.

-Promover la capacitación y el desarrollo de su personal.

Con el objeto de facilitar la comprensión de todo lo -  
anterior, a continuación se presenta la gráfica de la estructu  
ra de Autotransportes Urbanos de Pasajeros K-100.



## CAPITULO 2

## INVESTIGACION:

2.1.	REFLEXIONES INHERENTES A PROBLEMAS DEL AUTO-TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.....	57
2.2.	JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION.....	62
2.3.	PLANTEAMIENTO DE HIPOTESIS.....	67
2.4.	OBJETIVO DEL ESTUDIO.....	68
2.4.1.	ALCANCES Y LIMITACIONES.....	71
2.5.	PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACION.....	74
2.5.1.	POBLACION MUESTRAL.....	74
2.5.2.	PROGRAMA DE TRABAJO.....	79
2.5.3.	RECOPIACION DE LA INFORMACION....	79
2.5.4.	PROCESAMIENTO DE LA INFORMACION...	83

## 2.1. REFLEXIONES INHERENTES A PROBLEMAS DEL AUTOTRANSPORTE EN EL D.F.

El crecimiento demográfico del D.F., aunado a la migración rural, ha creado al Estado la necesidad de proporcionar bienes y servicios si no de calidad, al menos sí eficientes, aunque en ocasiones los esfuerzos que se despliegan -- para satisfacer tal demanda son casi imperceptibles.

En efecto, la rapidez del desarrollo urbano y la incapacidad de la economía para satisfacer las necesidades crecientes de la población, han generado en el Distrito Federal y zonas conurbanas la excesiva concentración de las inversiones, la cultura, los servicios, el poder y las oportunidades de trabajo.

Esta centralización del poder económico ha estimulado la concentración y el crecimiento de la población en un índice superior a la capacidad de la economía para proporcionar empleos y servicios adecuados.

Al efectuar un análisis detenido del proceso de desarrollo del Distrito Federal, es de importancia relativa contemplar la movilidad y limitantes que emanan de este renglón ya que los recursos nacionales, en su mayoría, se concentran en esta zona, haciendo el proceso de desarrollo lento y costoso.

Lo anterior está en estrecha correlación con diversos factores. Uno de ellos es el excesivo uso de vehículos parti

culares, calculado en dos millones, y que transporta sólo -- 1.8 personas por vehículo, cuando el promedio debería transportar 5 personas por cada unidad. (A)

En contraste, el sistema de autotransporte urbano de -- pasajeros R-100, cuenta con un parque vehicular de 5,200 unidades que tienen una demanda de más de 5.7 (A) millones de -- viajes persona-día. La desproporción trae como consecuencia grandes problemas de tráfico que provocan en la población -- agotamiento y malestar reflejado en agresividad y bajo rendimiento en el desempeño de sus labores.

Asimismo, los vehículos, considerados como fuente móvil, contribuyen al 83% (A) de la contaminación atmosférica, trayendo como consecuencia irritaciones en los ojos, nariz, garganta y en algunos casos ocasionando la muerte de hombre y -- plantas.

No olvidemos también que la falta de responsabilidad y la ignorancia, tanto de conductores como de público en general, de las políticas y procedimientos en materia de vialidad y transporte, provoca un elevado número de accidentes y por ende de pérdidas económicas y materiales.

Ante este panorama, el gobierno puso en marcha el Plan Integral de Transportación, que coordina y aprovecha al máxi

---

(A) D.D.F., COVITUR, plan rector de vialidad y transporte del Distrito Federal. 1982.

mo los medios recursos viales y económicos de la ciudad.

Entre 1979 y 1980 se modificó la estructura vial al ponerse en funcionamiento diecinueve ejes viales, (Avenidas -- que corren en sentido norte-sur y oriente poniente), a los -- que se les dio continuidad, en su mayor parte, dentro del -- circuito interior.

En la actualidad existen 34 ejes viales con una longitud total de 252 Km. (A) Estos ejes viales tienen como característica el ser avenidas preferenciales de un sentido, con uno o dos carriles de uso exclusivo para transporte colectivo, (incluyendo un carril en sentido contrario), y tres o -- más carriles para el transporte particular. El transporte -- colectivo utilizado está basado en los trolebuses, (transporte -- eléctrico no contaminante), y los autobuses.

Con su funcionamiento se pretende distribuir de manera -- uniforme el tránsito especialmente en el centro de la ciudad.

Fue en base a esta estructura vial que " AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100", diseñó un sistema de rutas con cobertura de toda el área urbana, funcionando mediante una red ortogonal de las calles principales que modifica radicalmente la situación anterior.

La multitud de rutas que existían obligaba a los pasajeros a efectuar múltiples transbordos con la consiguiente pérdida de tiempo y considerable gasto, ocasionando en el trabajo

(A) D.D.F., COVITUR, plan rector de vialidad y transporte del Distrito Federal. 1982.

jador agotamiento y malestar antes de iniciar sus labores.

Por ese motivo las 534 rutas de autobuses, que anteriormente circulaban en el D.F., quedaron reducidas a sólo 76 rutas directas con recorridos a lo largo del D.F., de norte a sur y de oriente a poniente, más de 47 rutas periféricas del sistema alimentador de la red ortogonal (SAR0), que permite comunicar prácticamente a cualquier punto de la ciudad con un mínimo de transbordos. (A)

A la fecha están en servicio 83 rutas directas y los -- 130 SAROS. Se cuenta con un parque vehicular de 5,200 unidades que transportan una proporción mayor de 5.7 millones de viajes persona-día. Las rutas tienen un desarrollo de 7,000 Km. y 7,542 puntos de paradas. (B)

Cabe destacar que dentro del transporte colectivo de -- superficie existen 18 rutas adicionales de trolebuses y tranvías que, conjuntamente, transportan 683,333 viajes persona-día. (C)

Pese a lo anterior, la movilidad en la ciudad todavía -- presenta un estado crítico que agudiza las tensiones, la --- frustración y la agresividad de sus habitantes; además de la contaminación y accidentes que implican un elevado costo económico y social.

---

(A) D.D.F., COVITUR, plan rector de vialidad y transporte del Distrito -- Federal. 1982.

(B) D.D.F., R-100, Avance del plan integral de transporte.

(C) D.D.F. COVITUR Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal 198

La infraestructura y el equipamiento del transporte --- colectivo son determinantes en el desplazamiento de la población hacia las fuentes de trabajo; ya que producción, empleo y mejores condiciones de desarrollo son tres de las varia--- bles que concurren en el logro del objetivo económico de todo el país.



## 2.2. JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION.

Con la presente investigación pretendemos contribuir en una mínima parte a la solución del creciente problema que -- vive la ciudad capital. Al mismo tiempo intentamos señalar -- la importancia significativa que representa la transportación colectiva de personas en el Distrito Federal.

A manera de justificante de nuestro trabajo, convendría observar las cifras y estadísticas que con relación al transporte se tienen.

Tenemos entonces, que en 1975 se produjo en el Distrito Federal una cifra superior a los 15.2 millones de viajes -- persona-día; en 1977 se sumaron 16.9 millones; en 1978 fue-- ron 17.7 millones, y hacia 1979 se generaban 18.4 millones. -- (A). En 1982 la zona metropolitana de la ciudad de México -- contaba con 15 millones de personas en una superficie urbanizada de 1,000 Km<sup>2</sup>, de la cual el D.F. ocupaba un área de -- 540 Km<sup>2</sup>, poblados con 9 millones de habitantes. En él circu-- laban 2 millones de vehículos, incluyendo los que provenían de los municipios conurbanos. (B)

---

(A) Anexo que acompaña el tercer informe de gobierno de la administración del Lic. José López Portillo.

(B) D.D.F., COVITUR, Anuario de vialidad o transporte del Distrito Fede-- ral. 1982.

Los medios de que disponía la ciudad para movilizar tal cantidad de viajes eran: los autobuses, que participaban con el 50.8% del total; los taxis con el 13%; el metro con el 11.4%; los trolebuses y tranvías con el 3.3%; los automóviles con el 19.2%; y otros vehículos, incluyendo bicicletas y motocicletas, participaban con el 2.3%. (A)

Al panorama mencionado se agregan las perspectivas que se tienen en el supuesto de que las condiciones continúen en la misma tendencia. En tal caso, se calcula que al finalizar el siglo los automóviles aumentarían su participación en el total de viajes del 19.2% al 29.5%; el metro apenas elevaría del 11.4% al 17.3%; los autobuses reducirían su participación del 50.8% al 38%, y los trolebuses bajarían del 3.3% al 1.6%. (A)

Asimismo se espera que para el año 2,000 la zona metropolitana de la ciudad de México tenga una población de 23,400,000 habitantes, de los cuales 14,300,000 residirán en el D.F. existirán 11.5 millones de vehículos, a los que solamente correspondería una vialidad de  $20\text{m}^2$  por vehículo; es decir, se tiene un panorama desalentador que concluiría en la paralización de la vida en la urbe. (A).

Lo anterior, implica un proceso de urbanización estrechamente ligado al desarrollo económico general, proceso que generalmente siempre concluye en otro similar de expansión.

(A) D.D.F., COVITUR, Plan rector de vialidad y transporte del D.F. 1982.

Los estratos sociales de mayores ingresos se han desplazado hacia áreas residenciales de la periferia que satisfacen sus necesidades de clase, (cuentan con la facilidad de vías de comunicación y medios de transporte).

Por su parte, la población de bajos ingresos, nativa o migrante, se ve obligada a segregarse en zonas periféricas donde la dotación de servicios es escasa e insuficiente. Así en la zona metropolitana de la ciudad de México se presentan más de cuatro problemas prioritarios: desempleo, marginación, escasez y carestía de la vivienda, falta de agua, exceso de ruido, aguda contaminación por gases y polvos, saturación vial y transporte deficiente.

La mayoría de estos problemas afectan directamente a la salud y el bienestar general de la población: propician neurosis, angustias, deterioro de las relaciones humanas cotidianas y desgaste personal.

Los capitalinos de bajos ingresos están entre "la espada y la pared". Como trabajadores y obreros viven en promedio de 2 a 4 horas del día en la calle y, al igual que el automovilista, viven en la misma trampa: una especie de telaraña vial que captura y tortura a sus habitantes debido a la deformidad del crecimiento, a la concentración de los servicios, de las actividades comerciales y administrativas; además de un sistema de transporte en el cual las rutas de autobuses siguen siendo el soporte básico del transporte

de superficie, atendiendo a la mitad de los viajes-persona--  
día que se generan.

No obstante, el servicio sigue siendo insuficiente debi--  
do a la falta de unidades, a la irregularidad de los interva--  
los de paso entre una unidad y otra, y por la tortuosidad de  
los recorridos ocasionada por el tráfico que genera el uso -  
irracional de los medios de transporte particular.

Ante tal situación la necesidad de ofrecer alternativas  
de solución al problema de transporte es urgente. Se requie--  
re contar con elementos suficientes que permitan determinar en  
que medida el organismo R-100 alcanza sus objetivos; dichos -  
de otra forma, establecer una estructura vial jerarquizada, -  
eficiente y segura; organizar un sistema óptimo de transporte  
público; adecuar el aprovechamiento de la red vial actual y de  
los transportes existentes; minimizar el número de viajes, acci--  
dentes, consumo de energía, contaminación ambiental, costos de  
transportes y tiempo de recorrido; dar preferencia al transpor--  
te público sobre el particular; evitar proyectos viales que no  
tomen en cuenta las necesidades futuras en cuanto a la accesi--  
bilidad a centro de trabajo, recreación y servicio.

Hay que subrayar que R-100 es el organismo público más --  
grande del mundo en materia de transporte (A), y que para empre--  
nder una activa participación para mejorar el servicio, el a---

---

(A) Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Entrevista con el Geren--  
te de Planeación Financiera 1984.

boró nuevos programas en los que incluye: la adaptación de equipos anticontaminantes a los autobuses existentes, adquisición de nuevas unidades, capacitación a su personal y construcción de instalaciones, terminales, talleres y cierres de circuito, necesarios para mejorar sustancialmente el servicio; así como proteger a los usuarios de transporte urbano mediante el seguro de viaje y daños a terceros.

La meta a corto plazo es ofrecer un servicio con 9,300 unidades, para transportar más de 10 millones de pasajeros diariamente y así satisfacer el 84% de la demanda total de viajes (A). De la capacidad, continuidad y regularidad del servicio de transporte dependerá la eficiencia de la circulación "sanguínea" del D.F.

Es por esto que la situación imperente en el Sistema de Transporte R-100, requiere de una efectiva toma de decisiones, precisas y positivas, para encontrar un equilibrio entre las funciones económicas, sociales, técnicas, culturales y humanas de la gran ciudad y sus habitantes, así como del medio físico en que se realizan.

Las anteriores consideraciones hacen idónea la participación del licenciado en administración en la Dirección de este tipo de organismo.

---

(A) D.D.F., COVITUR, Plan rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, 1982.

### 2.3. PLANTEAMIENTO DE HIPOTESIS.

"Una de las causas principales de la ineficiencia del sistema de transporte R-100 en la prestación del servicio, es la falta de unidades, lo cual no permite incrementar el parque vehicular y satisfacer la demanda de transporte en el Distrito Federal".

#### 2.4. OBJETIVO DEL ESTUDIO.

"MEDIR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100, A NIVEL OPERATIVO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS USUARIOS; MEDIANTE LAS TECNICAS DE INVESTIGACION DE CAMPO A FIN DE DOTAR DE UN PATRON FUNCIONAL PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS - BASICOS DE ESTE ORGANISMO".

#### OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- 1.- Identificar en base a la opinión de los usuarios si el sistema de transporte R-100 es eficiente o no.
- 2.- Detectar cuál es la causa fundamental de la ineficiencia del sistema de transporte R-100 y en base a esto, plantear alternativas de solución.
- 3.- Encontrar cuál es el principal problema que tiene el usuario al transportarse en los camiones de R-100.
- 4.- Determinar si han existido cambios en la prestación -- del servicio como consecuencia de la estatización del transporte.
- 5.- Identificar si el usuario está conciente del precio -- real del servicio y cuál será su respuesta ante un incremento del precio del pasaje para mejorar el servicio.
- 6.- Conocer cuál es la opinión del usuario acerca de la -- limpieza de las unidades.

- 7.- Saber si el sistema de transporte R-100 cuenta con operadores capaces para brindar un buen servicio, si respetan las paradas asignadas y si cumplen con sus funciones a fin de poder evaluar su desempeño.
- 8.- Determinar el trato que recibe la unidad por parte del operador y su influencia a la prestación del servicio.
- 9.- Identificar cuál o cuáles son los medios de transporte que utiliza la población para trasladarse y de esta manera establecer sistemas coordinados de transporte mediante la planeación de nuevas rutas.
- 10.- Obtener información que nos permita conocer la frecuencia diaria de uso del sistema para determinar: el número de personas transportadas y el grado de necesidad del usuario de este medio de transporte.
- 11.- Conocer cuál es el motivo principal del usuario para utilizar el sistema de transporte R-100.
- 12.- Conocer la frecuencia con que transitan los camiones por las diferentes rutas, (tiempo de espera), para determinar fallas en la programación de los recorridos.
- 13.- Determinar el tiempo promedio diario de transporte de los usuarios en los camiones de R-100.
- 14.- Saber si los usuarios conocen las rutas del sistema y si esto influye en el funcionamiento operativo de R-100.
- 15.- Detectar cuál es la causa principal por la que los usuarios desconocen las rutas del sistema e idear métodos -



para aumentar el conocimiento del mismo, (mapas, guías, etc.).

16.- Identificar cuáles serían las posibles alternativas de solución desde el punto de vista del usuario a fin de lograr un mejor servicio.

N O T A: Los objetivos de referencia se plantearon en cada una de las preguntas que se practicaron en el cuestionario definitivo mismo que presentamos en el anexo No. 4.

#### 2.4.1. ALCANCES Y LIMITACIONES.

I. Este estudio se realizó con un 96% de nivel de confianza y un 5% de nivel de precisión. Esto obedece básicamente a los objetivos que se persiguen: a que se pretende probar una hipótesis, y a la necesidad de obtener elementos debidamente sustentados para formular las sugerencias correspondientes.

II. Al iniciar el estudio se pretendía investigar a todo el nivel operativo de Autotransportes Urbanos de Pasajeros ---- R-100; es decir, se pensaba encuestar a todo el personal que está íntimamente relacionado con la prestación del servicio (Gerentes, Operadores y Personal de Mantenimiento), con el propósito de evaluar su desempeño y determinar su influencia en la eficiencia del sistema; pero debido a las dificultades que se nos presentaron en la recopilación, finalmente se decidió encuestar sólo a los usuarios del servicio.

#### ALGUNAS DE LAS DIFICULTADES QUE SE PRESENTARON EN LOS MODULOS:

1.- Aún cuando se contaba con la autorización (ANEXO NO. 9) de las oficinas administrativas de "AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100", para tener acceso a los módulos y que se nos proporcionaran todas las facilidades para la realización de este trabajo, los gerentes se negaron a proporcionar la información requerida.

2.- El personal de mantenimiento y los operadores se negaron abiertamente a colaborar y en muchos casos se apropiaron de los cuestionarios, según ellos porque no tenían autorización de su Sindicato para proporcionar información acerca del organismo.

III. Cabe destacar también que dentro de la realización de este trabajo no se analizaron a fondo los componentes internos, (planes y objetivos, estructuras orgánicas, políticas, sistemas y procedimientos métodos de control y formas de operación), de AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, pues como se mencionó anteriormente el estudio está encaminado a plantear la situación actual del servicio con base en la opinión de los usuarios y a medir la eficiencia del organismo encargado de prestarlo. Con esto se pretende dotar a la investigación de un carácter social que tiene el propósito de plantear soluciones realistas para los distintos problemas, que en materia de transporte, enfrenta día con día una considerable proporción de usuarios.

IV. La estructura organizativa presentada en el capítulo número I, no se encuentra actualizada debido a que AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, hasta la fecha, (abril de 1985), no ha actualizado sus manuales de organización.

V. Se cometieron algunos errores de muestreo en la aplicación de los cuestionarios pues no se definieron los paráme-

tros de ciertas variables. Tal es el caso de las clases sociales. Dado que sólo nos reducimos a preguntar al usuario a que clase social pertenecía, permitiendo que éste se ubicara en estratos superiores a los que en realidad pertenece, - falseando con ello la información.

Otro error cometido fue no encuestar la misma cantidad de usuarios de cada una de las zonas en las que dividimos el Distrito Federal; pero se incurrió en esta falla como consecuencia del tipo de muestreo utilizado, (aleatorio simple).

Es de especial importancia señalar que los errores cometidos en este trabajo no influyeron significativamente en el muestreo y resultado de la investigación, puesto que se considera que la muestra es representativa. A pesar de la aclaración, resulta pertinente mencionar estas fallas a efecto de que no se cometan en estudios subsecuentes.

## 2.5. PROCEDIMIENTO DE LA INVESTIGACION.

El procedimiento de la investigación comprendió las siguientes etapas:

- 2.5.1. a) Población muestral.
- 2.5.2. b) Programa de trabajo.
- 2.5.3. c) Recopilación de datos.
- 2.5.4. d) Procesamiento de la información.

### 2.5.1. DETERMINACION DE LA POBLACION MUESTRAL.

Uno de los problemas que preocupan más al investigador es dar respuesta a las siguientes interrogantes:

¿A quiénes y a cuántas personas se aplicará el instrumento de recolección de información? (cuestionario, entrevista, etc.)

Varios son las técnicas y procedimientos elaborados con el propósito de resolver tales interrogantes, pero un inadecuado manejo de los mismos puede conducir al diseño de muestras poco útiles para compilar la información requerida y -- efectuar el análisis del problema.

La utilización de técnicas de muestreo en el campo de la investigación social juega un papel primordial, debido a que en la mayoría de los casos el estudiante o experto no puede investigar a toda la población, pues ello elevaría los costos y procesamiento de la información. Además, es posible que --- ciertos aspectos se indaguen incompletos o sin la debida profundidad por falta de tiempo y recursos.

A excepción de los censos, las investigaciones sociales se llevan a cabo en base a un reducido número de casos deno-

minados muestras que sirven para conocer el comportamiento de las distintas variables, objeto de estudio, a nivel de la población. Resultan obvias las ventajas que representa investigar sólo una porción de los elementos, sin que ello signifique que los resultados carezcan de validez.

La teoría de muestreo establece que se puede trabajar con base en muestras para tener un conocimiento de la población.

Para correcto entendimiento de como se calculó el tamaño de la muestra en este estudio, es conveniente familiarizarse con algunos términos de la teoría de muestreo, mismos que definiremos a continuación para facilitar su manejo.

**MUESTRA;** Es una parte de la población que contiene teóricamente las mismas características que se desea estudiar en aquella. Sus medidas reciben el nombre de estadísticos.

**POBLACION:** Es la totalidad de los elementos que poseen las principales características objeto de análisis. Sus valores son conocidos con el nombre de parámetros.

Cuando se emplean muestras, los resultados obtenidos se generalizan hacia la población según el nivel de confianza y precisión especificados en el cálculo del tamaño de la muestra.

Contrariamente a lo que mucha gente piensa, el diseñar una muestra no implica únicamente calcular el número de casos e indicar quienes serán encuestados. Representa también, prever los problemas para el levantamiento de la encuesta tales como: el lugar donde se entrevistarán; la estrategia para sustituir a los individuos que se niegan a contestar o no se localicen, y las rutas que deben seguirse para la aplicación del cuestionario.

Dentro del campo de la investigación existen dos tipos de muestreo el probabilístico y el no probabilístico:

#### MUESTREO PROBABILISTICO:

Es aquel en el que cada elemento tiene la misma probabilidad de ser elegido y es posible conocer el error de muestreo; es decir, la diferencia entre las medidas de la muestra y las medidas poblacionales.

#### LOS TIPOS DE MUESTREO PROBABILISTICO SON:

- 1.- El aleatorio simple.
- 2.- El estratificado.
- 3.- Por racimos.
- 4.- El sistemático.

#### MUESTREO NO PROBABILISTICO.

Su utilización se justifica por la comodidad y la economía, pero tiene el inconveniente de que los resultados de la muestra no pueden generalizarse para toda la población,

Entre los tipos de muestreo no probabilísticos se encuentran:

- 1.- El de cuotas.
- 2.- El intencional o selectivo.

Para los efectos de nuestra investigación y de acuerdo a los objetivos que se persiguen, se utilizó el Muestreo Aleatorio Simple.

En este tipo de muestreo la selección de los usuarios a encuestar fue al azar, en los diferentes apeadores de los camiones de R-100 mediante la utilización de la tabla de nú-

meros aleatorios.

De acuerdo a los objetivos, al tipo de cuestionario --- y al plan de análisis estadístico de la investigación, se -- determinó el tamaño de la muestra para usuarios mediante la utilización de la siguiente fórmula.

$$n = \frac{z^2 \cdot PQ}{E^2} \quad \text{DONDE}$$

"Z" Es igual a nivel de confianza.

"E" Indica la precisión con que se generalizarán.

"PQ" Se refiere a la variabilidad del fenómeno estudiado. - Para el cálculo de la muestra se utilizó una precisión del 5% y un nivel de confianza del 96% = 2.06 en valores "Z" estandarizados.

En la determinación de la probabilidad de éxito (P) y fracaso (Q), se elaboró un cuestionario que se aplicó a una premuestra de 50 usuarios. Después de efectuado el conteo de respuestas la situación fue la siguiente: "P" fue igual a 60 por ciento y "Q" a 40 por ciento.

SUSTITUYENDO LOS VALORES.

$$n = \frac{(2.06)^2 \cdot (.6) \cdot (.4)}{(.05)^2}$$



$$n = \frac{4.2436(.24)}{.025}$$

n= 407 USUARIOS

Luego entonces el tamaño de la muestra al que se aplicó el instrumento de investigación (cuestionario) según el cálculo anterior fue de 407 Usuarios.

### 2.5.2. ELABORACION DEL PROGRAMA DE TRABAJO.

Este se encuentra integrado por 32 actividades programadas que se desarrollaron en 13 meses.

Véase el Diagrama de Gantt en el anexo No. 5 pág. (209 )

### 2.5.3. RECOPIACION DE LA INFORMACION.

La importancia que reviste el obtener información 100% confiable es de gran relevancia ya que influye en forma determinante en las posibles alternativas de solución al problema.

Lo anterior sólo puede lograrse cuando se aplican correctamente las reglas metodológicas, derivadas de un modelo teórico, en el diseño y aplicación de los instrumentos de recopilación de la información, misma que puede ser procesada y analizada sin mayores dificultades. Es así como la tergiversación de los objetivos e hipótesis nos condujeron a elegir dos técnicas que nos permitieran conceptualizar el problema. Dichas técnicas son:

1) Observación directa.

2) Cuestionario.

1) Observación directa.

Esta técnica se utilizó durante la aplicación de los cuestionarios al público usuario, con el propósito de observar sus reacciones y de verificar la autenticidad y veracidad de sus respuestas.

2) Estructura y Aplicación del Cuestionario.

Para el diseño del cuestionario fue necesario entrar en una tormenta de ideas que generó las preguntas del mismo, - sin olvidar la asesoría de expertos en la materia, con el -- fin de lograr un mejor dominio de su estructura y de sus fi- nes. Inicialmente se diseñó un cuestionario que fue conside- rado como pre-cuestionario piloto, el cual contenía 5 pregun tas de identificación de la persona interrogada y 20 pregun tas en forma totalmente abierta, (anexo No. 6 pág. 210), pa- ra conocer en forma amplia el criterio de la población sobre el problema. Se aplicaron entonces 50 cuestionarios, conside<sup>z</sup> rados representativos tomando en cuenta el tiempo que se re- quería para contestarlo.

Una vez estudiada y analizada la información obtenida - en estos cuestionarios, se procedió al diseño de un cuestio- nario piloto; corrigiendo los errores, eliminando las pregun tas inútiles, agregando cuestiones que no se habían tomado - en cuenta y que resultaron importantes para la investigación. Es así como se determinó aplicar un total de 15 cuestiona--- rios, que resultaron lo suficientemente representativos ya - que contemplaban, en nuestro criterio, toda la información - necesaria para avalar nuestra investigación. (Anexo No. 7 pág. 213).

Se observó únicamente el problema de extensión y prese<sup>z</sup> ntación del cuestionario, ya que según fuera dicha extensión y presentación las personas mostraban apatía y desinterés al contestarlo.

Sólo con la experiencia obtenida en los cuestionarios -- anteriormente aplicados, y el impacto que causó un problema - de esta magnitud, logramos estructurar el cuestionario defini<sup>z</sup> tivo adaptándolo a las necesidades de la investigación: ca-- racterísticas de la población, lo suficientemente sencillo -

para ser comprendido con eficacia por el público usuario, --- y diseñado de tal manera que facilite en gran medida su con-- testación y codificación.

Con respecto al tamaño de la muestra ésta es ampliamente explicada en el capítulo 2.5.

La estructura del cuestionario definitivo se presenta de acuerdo a la clasificación de las preguntas como sigue: - -- (Anexo No. 4 pág. 207 ).

-10 Preguntas literales: sobre datos personales, para co nocer el perfil del entrevistado.

-16 Preguntas estructuradas o cerradas: que mencionan al ternativas de respuesta a la persona interrogada.

Finalmente se estructuró el cuestionario, contemplando - los puntos principales, tal como se describen a continuación:

- 1.- Opinión del servicio, preguntas 1 a 3 y 7.
- 2.- Comparación del sistema actual vs. expermisiona--- rios, pregunta 4.
- 3.- Dosificación de rutas, preguntas 14-15.
  - a) Conocimiento de la red o distribución de rutas.
  - b) Causas del desconocimiento de las rutas.
- 4.- Habitualidad en uso del transporte, preguntas 9 a 13.
  - a) Frecuencia de uso.
  - b) Tiempo de espera.
  - c) Tiempo de transportación.
- 5.- Conservación de las unidades, preguntas 6 y 8.

- a) Limpieza de las unidades
- b) Forma de conducir del operador.

6.- Costo del pasaje.

- a) Costo real del pasaje.
- b) Impresión en el incremento del pasaje, preguntas 5-5 bis.

7.- Posibles alternativas de solución al problema de transporte, pregunta 16.

#### 2.5.4 PROCESAMIENTO DE LA INFORMACION.

No resulta difícil comprender las limitaciones que entraña interpretar y comunicar información directamente de los instrumentos de recopilación (cuestionario).

Por esta razón, los datos de una investigación deben ser procesados convenientemente. Para ello es menester tabularlos, medirlos y sintetizarlos.

Procedimiento de tabulación de datos.- La tabulación de datos comprendió los pasos de codificación y vertido.

a) Codificación de datos.- Consistió en clasificar los datos de conformidad con los indicadores establecidos en el marco teórico de esta investigación; entendiéndose como indicador toda variable que puede explicar el fenómeno en estudio. No hay que perder de vista que los indicadores se dividen en alternativas de elección y éstas fueron numeradas para efecto de facilitar el vertido de los datos (ver recopilación de la información 2.5.3. pág. 79 ).

b) Vertido de datos.- El vertido de datos se efectuó directamente de los cuestionarios a una cédula de tabulación previamente diseñada.

Esta cédula contiene el número del cuestionario (Para efectos de control) y todas las variables que se manejan en el mismo, lo cual facilita la captura de los datos. (ver anexo No. 8 pág. 213).

Una vez tabulados los datos, y tal como se había previsto en el capítulo No. II, se recurrió al centro de informática de la Facultad de Contaduría y Administración de la ---

U.N.A.M. (CIFCA), en donde se procedió a la captura de los datos haciendo uso del programa estadístico con que cuenta la computadora (STATISTICS POCKET SOCIAL SCIENCE).

Es de especial importancia mencionar los grandes beneficios que se obtuvieron como consecuencia de la utilización de dicho programa, reduciéndose en gran parte la medición lo cual se tradujo en un considerable ahorro de tiempo.

Como resultado de la aplicación del método de procesamiento de la información se obtuvo lo siguiente:

- 1.- Tablas de frecuencia.
- 2.- Gráficas de Gantt.
- 3.- Medias estadísticas.
  - 3.1. Media.
  - 3.2. Moda
  - 3.3. Mediana
  - 3.4. Desviación estandar
  - 3.5. Varianza
  - 3.6. Rangos (máximos y mínimos)
- 4.- Cuadros de correlación y
- 5.- Pruebas de significación.

Todos estos resultados se presentan en la parte de --- análisis e interpretación ( 3.1. pág.86 ).

## CAPITULO 3

## ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

3.1.	ANALISIS E INTERPRETACION DE LA INFORMACION.	86
3.2.1.	TABLAS DE FRECUENCIA.....	88
3.2.2.	CUADROS DE CORRELACION.....	145
3.2.	LA AUDITORIA ADMINISTRATIVA COMO INSTRUMENTO DE EVALUACION PARA DETECTAR, PROPONER Y CORRIGIR PROBLEMAS EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.....	177
3.3.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	189
3.4.	ANEXOS.....	196



### 3.1. ANALISIS E INTERPRETACION DE LA INFORMACION.

Este apartado constituye una de las fases más importantes de la investigación, ya que gran parte del éxito de la misma depende fundamentalmente de los métodos de análisis y de una adecuada interpretación de la información.

Para los fines de esta investigación los métodos más utilizados para el análisis e interpretación de la información fueron:

I.- El análisis descriptivo utilizado en las tablas de frecuencia, así como dibujos relacionados con el problema que facilita al lector la comprensión e interpretación de la información.

II.- La estadística: valioso instrumento para la reunión, organización, análisis e interpretación de resultados; así como las medidas estadísticas, ( DE DESCENTRALIZACION Y DISPERSION), indispensable en toda investigación para un adecuado análisis.

III.- Cuadros de correlación que permiten observar la relación existente entre dos o más variables.

IV.- Medidas de significación o pruebas de hipótesis.

Todos estos elementos jugaron un papel muy importante en el análisis e interpretación de los resultados y en la formulación de las conclusiones; detectando los hallazgos principales del problema que, finalmente nos llevaron al planteamiento de las recomendaciones.

A continuación se presentan los resultados de la investigación mediante la utilización de tablas de frecuencia, -- acompañadas de un análisis descriptivo y un comentario, que permitirán al lector juzgar la situación actual del sistema de transporte.

3.1.1. "TABLAS DE FRECUENCIAS"

"ANALISIS DESCRIPTIVO"

"COMENTARIOS"

# RUTA 100

VI

SEXO

CATEGORIA	CODIGO	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ	ADJUSTED FREQ	CUM FREQ
MASCULINO	1.	231	56.8	56.8	56.8
FEMENINO	2.	176	43.2	43.2	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.432	MODA	1.000	DESV. STD.	0.496	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.381	RANGO	1.000	VARIANZA	0.246	MAXIMO	2.000

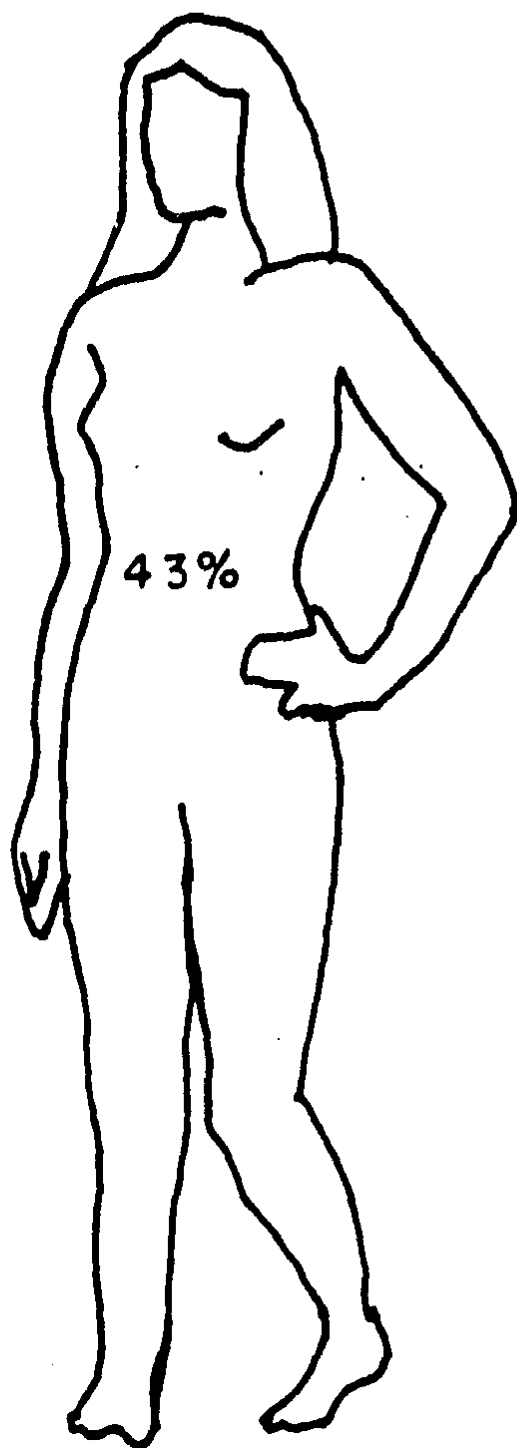
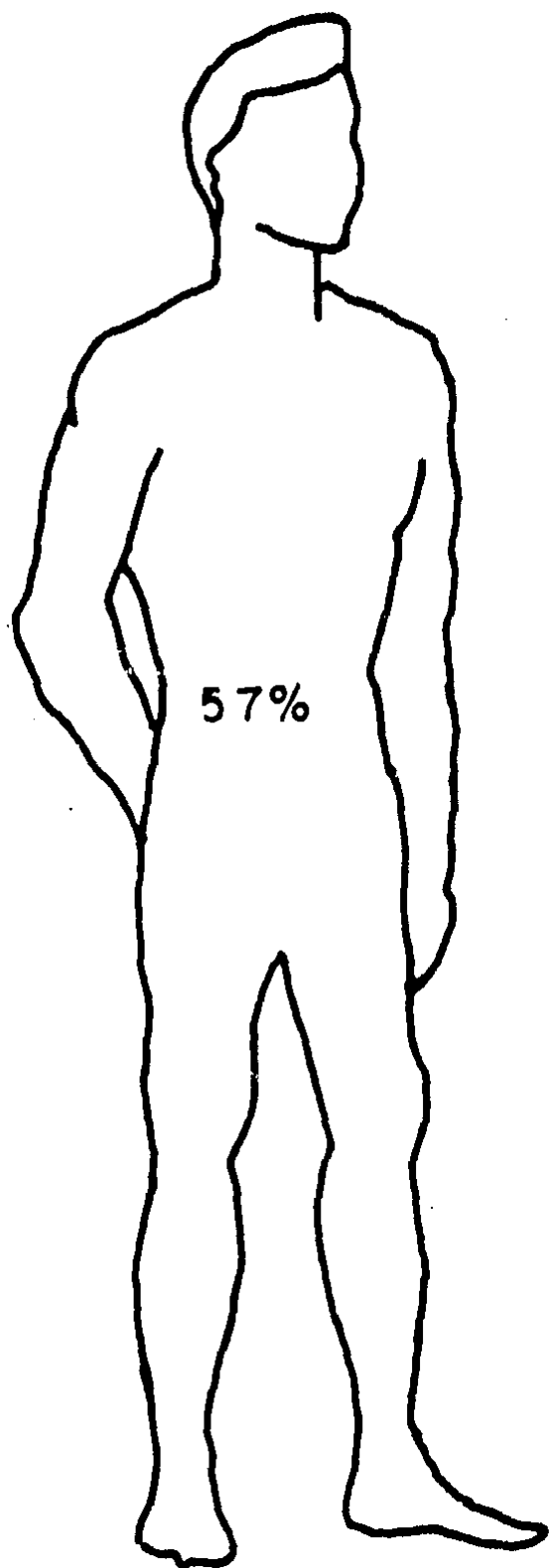
### ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION, SE ENTREVISTO A UN 57% DE HOMBRES Y UN 47% DE MUJERES.

### COMENTARIO

NO RESULTA DE IMPORTANCIA CONSIDERAR EL SEXO ANTE LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE, PUESTO QUE TANTO HOMBRES COMO MUJERES COINCIDEN EN SU OPINION ACERCA DEL SERVICIO.

SEXO DE LA POBLACION ENCUESTADA



CATEGORY	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ	ADJUSTED FREQ	CUM FREQ
	18.	1	0.2	0.2	0.2
	24.	1	0.2	0.2	0.5
	25.	2	0.5	0.5	1.0
	27.	1	0.2	0.2	1.2
	28.	1	0.2	0.2	1.5
	30.	1	0.2	0.2	1.7
	31.	5	0.7	0.7	2.5
	33.	5	1.2	1.2	3.7
	34.	2	0.5	0.5	4.2
	35.	3	0.7	0.7	4.9
	36.	1	0.2	0.2	5.2
	37.	4	1.0	1.0	6.1
	38.	3	0.7	0.7	6.9
	39.	7	1.7	1.7	8.6
	40.	3	0.7	0.7	9.3
	41.	1	0.2	0.2	9.6
	42.	6	1.5	1.5	11.1
	44.	4	1.0	1.0	12.0
	45.	6	1.5	1.5	13.5
	46.	1	0.2	0.2	13.8
	47.	2	0.5	0.5	14.3
	48.	8	2.0	2.0	16.2

49.	8	2.0	2.0	18.2
50.	15	3.7	3.7	21.9
51.	10	2.5	2.5	24.3
52.	3	0.7	0.7	25.1
53.	15	3.7	3.7	28.7
54.	9	2.2	2.2	31.0
55.	12	2.9	2.9	33.9
56.	12	2.9	2.9	36.9
57.	17	4.2	4.2	41.0
58.	18	4.4	4.4	45.5
59.	17	4.2	4.2	49.6
60.	31	7.6	7.6	57.2
61.	26	6.4	6.4	63.6
62.	22	5.4	5.4	69.0
63.	23	5.7	5.7	74.7
64.	23	5.7	5.7	80.3
65.	25	6.1	6.1	86.5
66.	20	4.9	4.9	91.4
67.	14	3.4	3.4	94.8
68.	10	2.5	2.5	97.3
69.	4	1.0	1.0	98.3
70.	3	0.7	0.7	99.0
71.	2	0.5	0.5	99.5
72.	1	0.2	0.2	99.8
73.	1	0.2	0.2	100.0
	407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	56.673	MODA	60.000	DESV. STD.	9.676	MINIMO	18.000
MEDIANA	59.548	RANGO	55.000	VARIANZA	93.624	MAXIMO	73.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

MAS DE LA MITAD DE LA POBLACION ENCUESTADA (59%) TIENEN EDADES ENTRE 21 Y 34 AÑOS LA TERCERA PARTE (31%) TIENEN ENTRE 35 Y 44 AÑOS Y UNA CUARTA PARTE (15%) TIENEN ENTRE 45 Y 54 AÑOS

### COMENTARIO

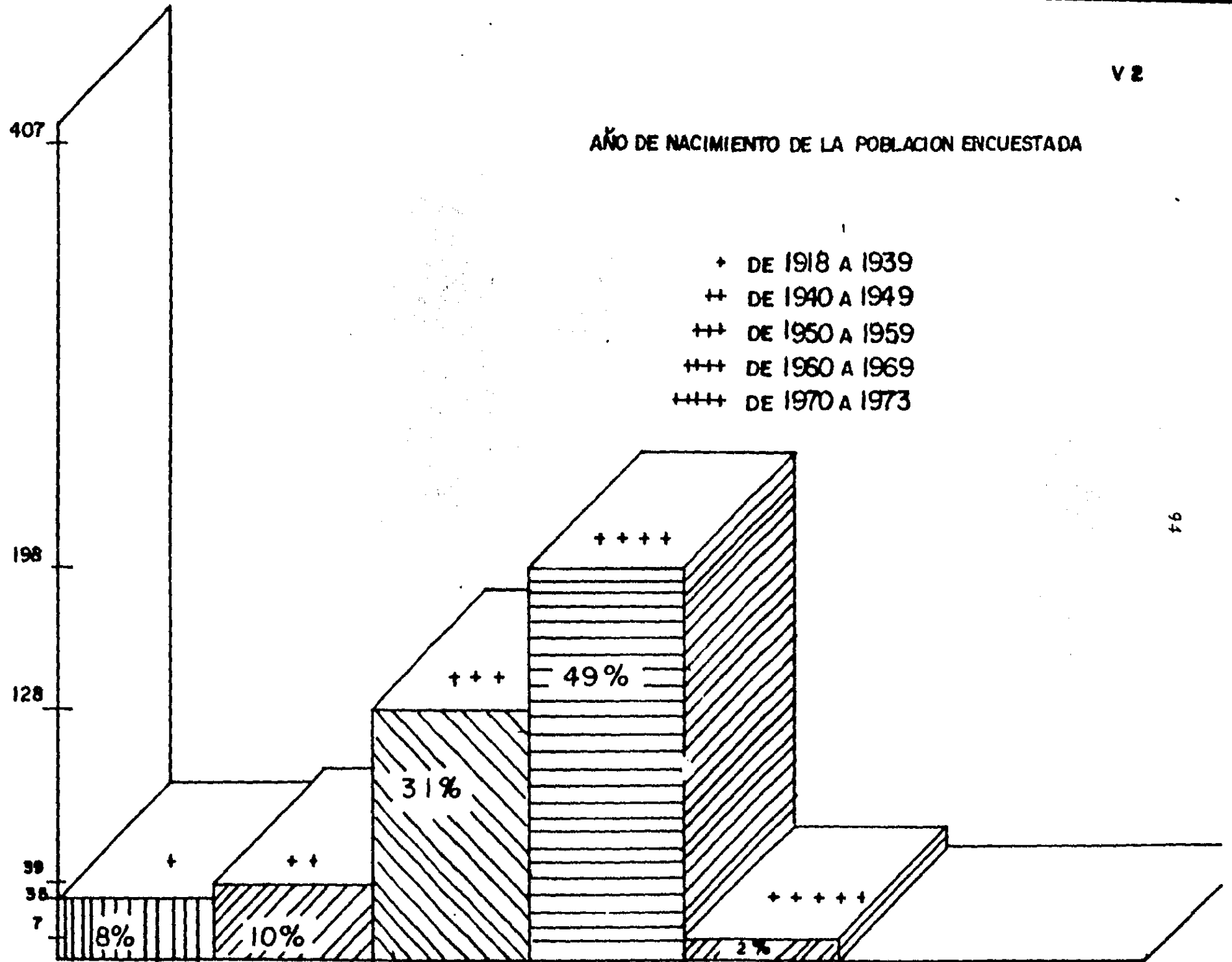
ES IMPORTANTE CONSIDERAR LA EDAD DE LOS ENCUESTADOS PARA OBSERVAR SU CRITERIO EN CUANTO AL SISTEMA DE TRANSPORTE.

NO. DE CASOS VALIDOS 407



### AÑO DE NACIMIENTO DE LA POBLACION ENCUESTADA

- + DE 1918 A 1939
- ++ DE 1940 A 1949
- +++ DE 1950 A 1959
- ++++ DE 1960 A 1969
- ++++ DE 1970 A 1973



# RUTA 100

V 3

## LUGAR DE NACIMIENTO

CATEGORY	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
D.F.	1.	291	71.5	71.5	71.5
INTERIOR	2.	107	26.3	26.3	97.8
EXTRANJERO	3.	9	2.2	2.2	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.307	MODA	1.060	DESV. STD.	0.508	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.199	RANGO	2.000	VARIANZA	0.258	MAXIMO	3.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

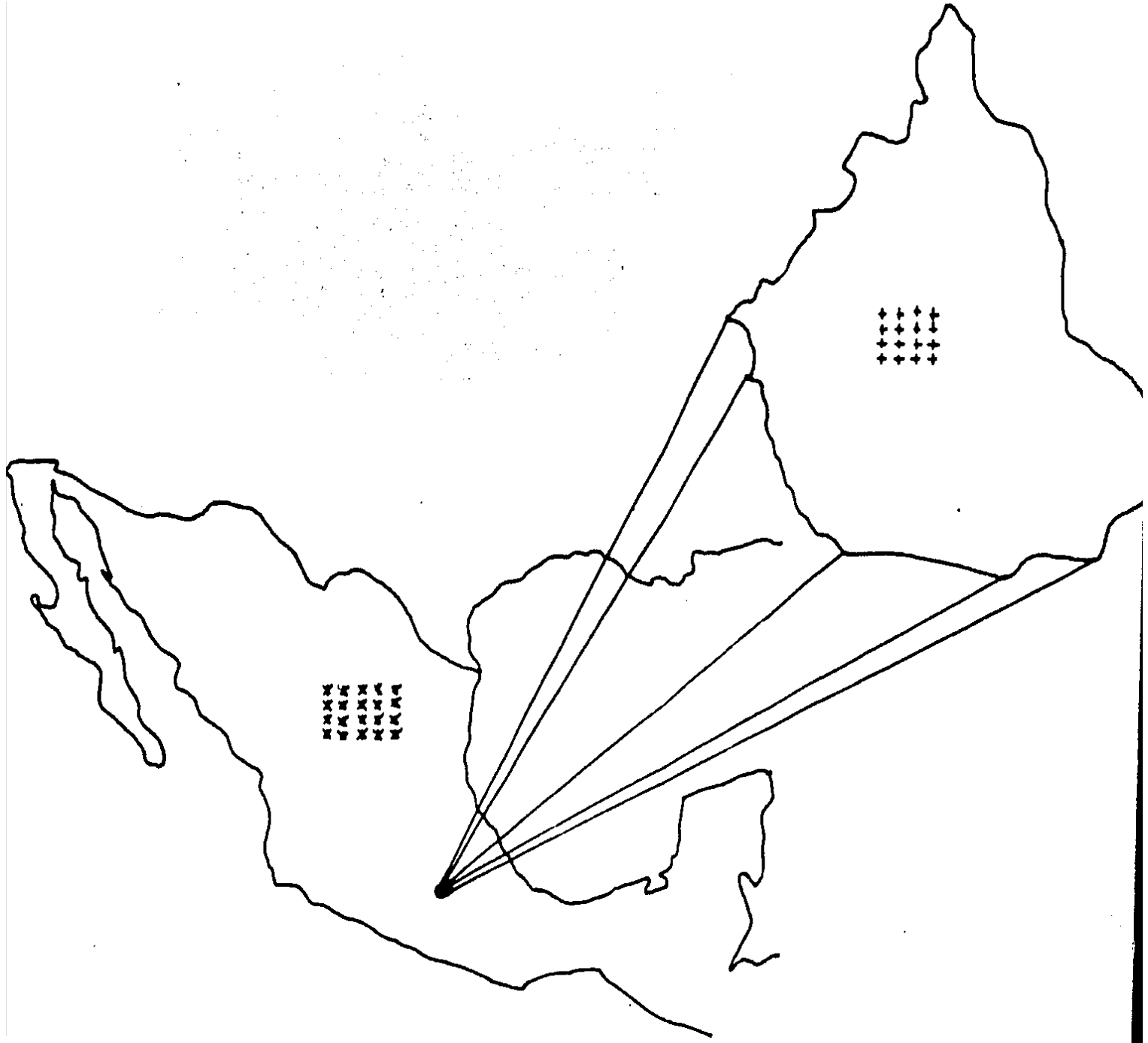
EL 72% DE LA POBLACION ENCUESTADA NACIO EN EL DISTRITO FEDERAL, MENOS DE LA TERCERA PARTE (26%) EN EL INTERIOR Y SOLO UNA MINIMA PORCION (2%) EN EL EXTRANJERO

### COMENTARIO

ES IMPORTANTE CONSIDERAR QUE SE CONTO CON UNA POBLACION HETEROGENEA QUE NOS PERMITE TENER MAYOR CONFIABILIDAD Y PUNTOS DE VISTA DIFERENTES.

NO. DE CASOS VALIDOS 407

LUGAR DE NACIMIENTO DE LA POBLACION ENCUESTADA



++++	DISTRITO FEDERAL	72%
xxxx	INTERIOR DE LA REP.	26%
	EXTRANJERO	2%

# RUTA 100

V 4

## ESTADO CIVIL

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
SOLTERO	1.	234	57.5	57.5	57.5
CASADO	2.	141	34.6	34.6	92.1
DIVORCIADO	3.	16	3.9	3.9	96.1
VIUDO	4.	5	1.2	1.2	97.3
UNION LIBRE	5.	11	2.7	2.7	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.570	MODA	1.000	DESV. STD.	0.851	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.370	RANGO	4.000	VARIANZA	0.724	MAXIMO	5.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

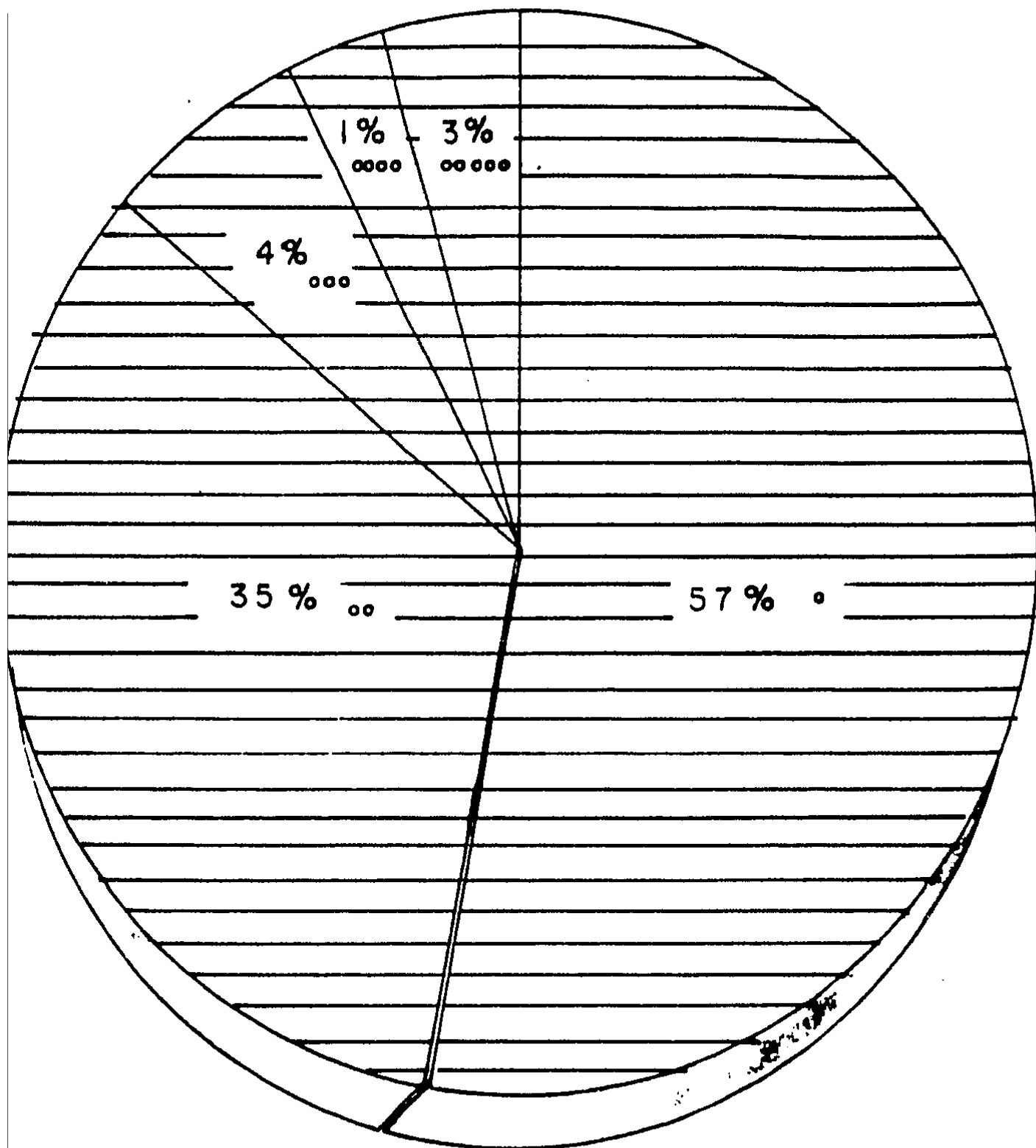
POCO MAS DE LA MITAD DE LOS ENCUESTADOS (58%) SON SOLTEROS, UNA CUARTA PARTE DE LOS MISMOS (35%) SE ENCUENTRAN CASADOS, Y EL 8% RESTANTE SE ENGLOBA ENTRE LOS DIVORCIADOS, UNION LIBRE Y VIUDOS

### COMENTARIO

PARA EFECTOS DE INTERPRETACION, EL ESTADO CIVIL DE LOS ENCUESTADOS NO ES FACTOR DETERMINANTE EN EL USO DEL SISTEMA (R-100) YA QUE, COMO SE PUEDE OBSERVAR, LO UTILIZAN CASADOS, SOLTEROS, DIVORCIADOS, ETC...

NO DE CASOS VALIDOS 407

### ESTADO CIVIL DE LA POBLACION ENCUESTADA



- SOLTEROS
- ∞ CASADOS
- DIVORCIADOS
- VIUDOS
- UNION LIBRE

# R U T A 1 0 0

V 5

## M E D I O S O C I O E C O N O M I C O

CATEGORY	CODE	ABSOLUT E FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ALTO	1.	6	1.5	1.5	1.5
MEDIO ALTO	2.	51	12.5	12.6	14.0
MEDIO	3.	260	63.9	64.0	78.1
MEDIO BAJO	4.	68	16.7	16.7	94.8
POPULAR	5.	21	5.2	5.2	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

### M E D I D A S E S T A D I S T I C A S

MEDIA	3.116	MODA	3.000	DESV. STD.	0.740	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.062	RANGO	4.000	VARIANZA	0.547	MAXIMO	5.000

### A N A L I S I S D E S C R I P T I V O

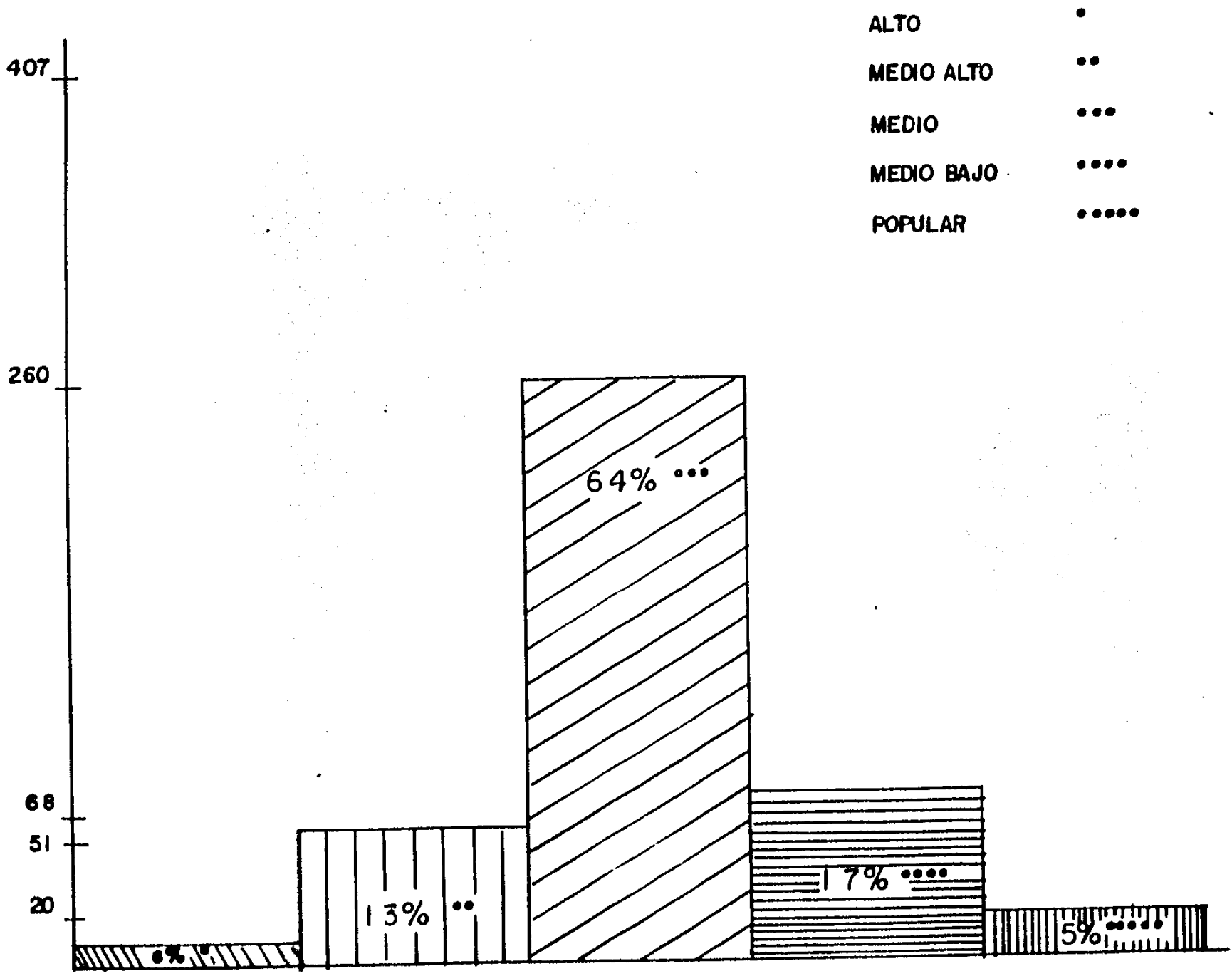
MAS DE DOS TERCERAS PARTES DE LOS ENCUESTADOS (64%) PERTENECEN A LA CLASE SOCIAL MEDIA, UNA CUARTA PARTE DE ELLOS (17%) PERTENECEN A LA CLASE SOCIAL MEDIA BAJA Y UNA MINIMA PARTE (7%) SE ENGLOBAN EN LAS CLASES SOCIALES ALTA Y POPULAR.

### COMENTARIO

PUEDE OBSERVARSE QUE LA MAYOR PARTE DE LOS ENCUESTADOS SE ENCUENTRAN UBICADOS EN LA CLASE SOCIAL MEDIA. SIN EMBARGO, HABRA QUE CONSIDERAR QUE MUCHA GENTE PERTENECIENTE A UNA CLASE SOCIAL MAS BAJA, SE UBICO EN DENTRO DEL ESTRATO MEDIO.

### NIVEL SOCIOECONOMICO DE LA POBLACION ENCUESTADA

C  
U  
E  
S  
T  
I  
O  
N  
A  
R  
I  
O  
S



# RUTA 100

V 6

## OCUPACION

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
ESTUDIANTE	1	128	31.4	31.4	31.4
PROPIETARIO	2	8	2.0	2.0	33.4
TBJC. POR MI CTA.	3	32	7.9	7.9	41.3
EMPLEADO SIN CARGO	4	111	27.3	27.3	68.6
OBRERO	5	34	8.4	8.4	76.9
SUPERVISOR	6	21	5.2	5.2	82.1
GERENTE	7	7	1.7	1.7	83.8
AMA DE CASA	8	23	5.7	5.7	89.4
ALTO FUNCIONARIO	9	3	0.7	0.7	90.2
NO TRABAJO	10	2	0.5	0.5	90.7
OTRO	11	38	9.3	9.3	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	4.123	MODA	1.000	DESV. STD.	3.046	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.820	RANGO	10.000	VARIANZA	9.280	MAXIMO	11.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

EL (58%) DE LOS ENCUESTADOS SON ESTUDIANTES Y EMPLEADOS, EL (14%) SON AMAS DE CASA, GENTE QUE TRABAJA POR SU CUENTA QUE NO TRABAJAN, Y EL (13%) ESTA REPRESENTADO POR OBREROS Y SUPERVISORES.

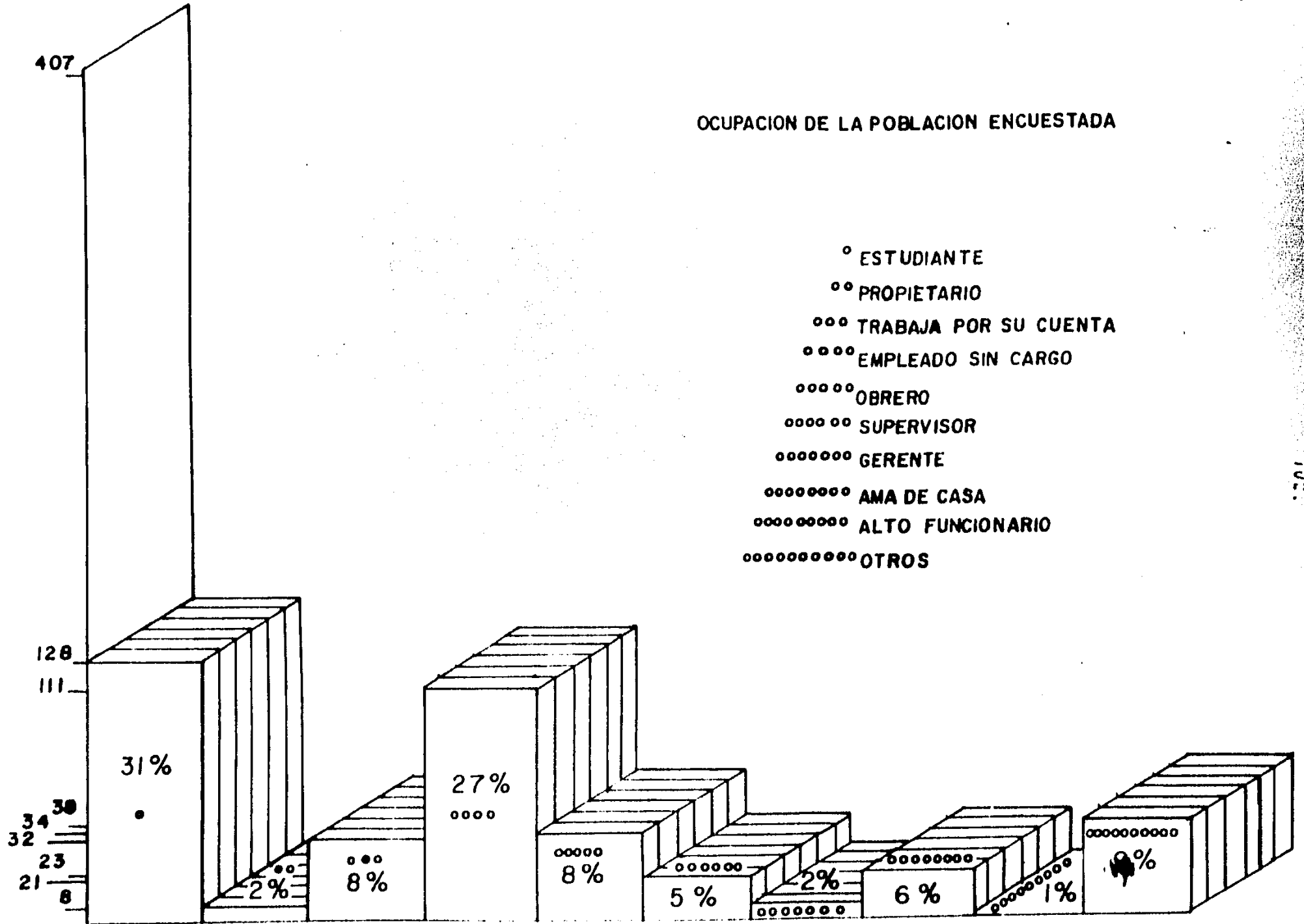
### COMENTARIO

PARTIENDO DE QUE LA MAYOR PARTE DE LOS ENCUESTADOS SON ESTUDIANTES Y EMPLEADOS, PODEMOS INFERIR QUE CUENTAN CON UN CRITERIO MAS AMPLIO PARA DAR UNA OPINION ACERCA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100



### OCUPACION DE LA POBLACION ENCUESTADA

- ° ESTUDIANTE
- °° PROPIETARIO
- °°° TRABAJA POR SU CUENTA
- °°°° EMPLEADO SIN CARGO
- °°°°° OBRERO
- °°°°°° SUPERVISOR
- °°°°°°° GERENTE
- °°°°°°°° AMA DE CASA
- °°°°°°°°° ALTO FUNCIONARIO
- °°°°°°°°°° OTROS



102.

# R U T A 1 0 0

V 7

## HORAS QUE TRABAJAS O ESTUDIAS

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
	2.	10	2.5	2.6	2.6
	3.	3	0.7	0.8	3.4
	4.	12	2.9	3.1	6.5
	5.	16	3.9	4.2	10.7
	6.	72	17.7	18.8	29.6
	7.	31	7.6	8.1	37.7
	8.	177	43.5	46.3	84.0
	9.	23	5.7	6.0	90.1
	10.	22	5.4	5.8	95.8
	11.	5	1.2	1.3	97.1
	12.	9	2.2	2.4	99.5
	14.	1	0.2	0.3	99.7
	16.	1	0.2	0.3	100.0
	0.	25	6.1	MISSING	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	7.740	MODA	8.000	DESV. STD.	1.896	MINIMO	2.000
MEDIANA	7.766	RANGO	14.000	VARIANZA	3.596	MAXIMO	16.000

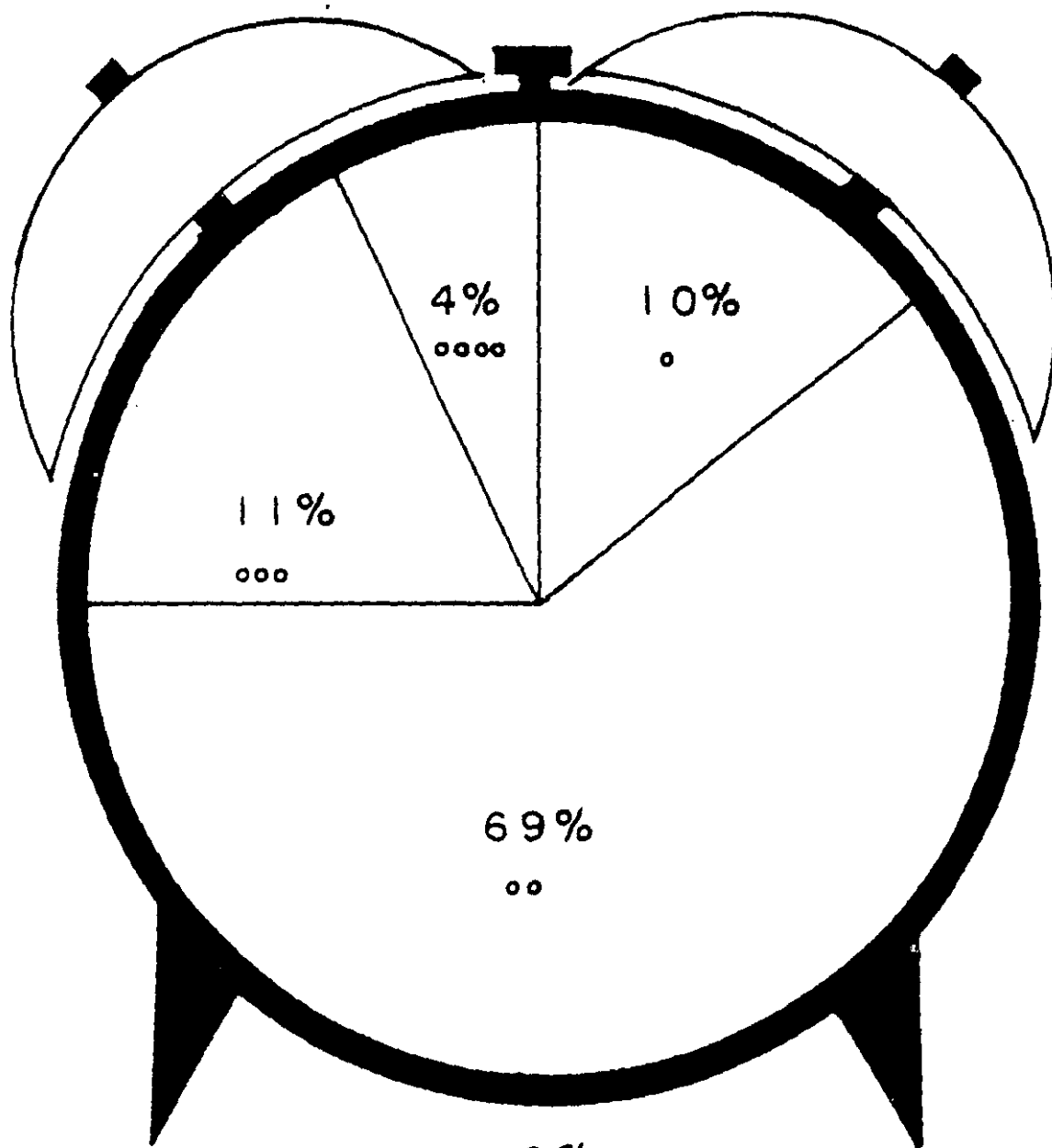
### ANALISIS DESCRIPTIVO

DOS TERCERAS PARTES DE LOS ENCUESTADOS (65.%) LABORAN DE 6 A 8 HORAS, UNA CUARTA PARTE (12%) LABORAN DE 9 A 10 HORAS Y LOS RESTANTES(10%) LABORAN ENTRE 2 Y 5 HORAS.

### COMENTARIO

RESULTA IMPORTANTE CONSIDERAR LAS HORAS QUE LABORAN LOS ENCUESTADOS PARA PROGRAMAR EL RECORRIDO DE LAS UNIDADES Y HACER MENOS CONFLICTIVAS LAS HORAS PICO.

HORAS QUE TRABAJA O ESTUDIA LA POBLACION ENCUESTADA



ABSTENCION 6%

- POBLACION QUE TRABAJA O ESTUDIA DE 2 A 5 HRS,
- POBLACION QUE TRABAJA O ESTUDIA DE 6 A 8 HRS,
- POBLACION QUE TRABAJA O ESTUDIA DE 9 A 10 HRS,
- POBLACION QUE TRABAJA O ESTUDIA MAS DE 10 HRS,

# R U T A 1 0 0

V 8

## ZONA DONDE TRABAJAS O ESTUDIAS

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
NORTE	1.	51	12.5	12.9	12.9
SUR	2.	181	44.5	45.9	58.9
CENTRO	3.	95	23.3	24.1	83.0
ORIENTE	4.	49	12.0	12.4	95.4
PONIENTE	5.	18	4.4	4.6	100.0
	0.	13	3.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	2.497	MODA	2.000	DESV. STD.	1.017	MINIMO	1.000
MEDIANA	2.307	RANGO	4.000	VARIANZA	1.034	MAXIMO	5.000

### ANALISIS DE SCRIPTIVO

MAS DE LA TERCERA PARTE DE LA POBLACION ENCUESTADA (45%) REALIZAN SUS ACTIVIDADES AL SUR DE LA CIUDAD, MENOS DE TERCERA PARTE (25%) LABORAN EN EL NORTE Y ORIENTE Y EL (23%) LABORA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD.

### COMENTARIO

DETERMINAR LA ZONA EN DONDE REALIZAN SUS ACTIVIDADES LOS ENCUESTADOS RESULTA OPTIMO PARA CONOCER SU DESPLAZAMIENTO DIARIO Y HACER UNA MEJOR DISTRIBUCION DE LAS UNIDADES, BUSCANDO SATISFACER SU DEMANDA.

NO. DE CASOS VALIDOS 394

NO. DE CASOS ELIMINADOS 13

DISTRITO

FEDERAL

13%

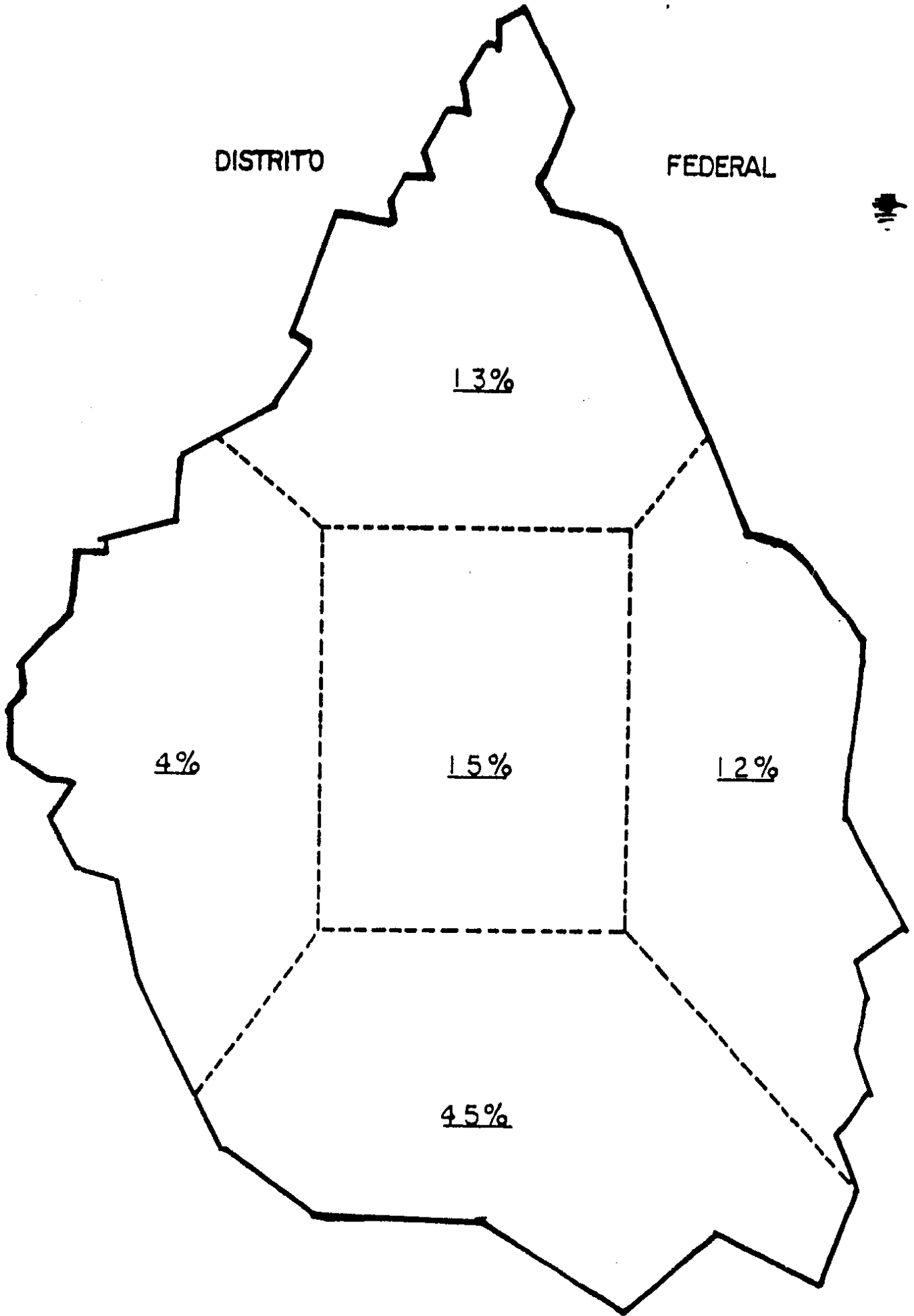
4%

15%

12%

45%

ABSTENCION 3%



# RUTA 100

V 9

## ZONA DONDE VIVES

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
NORTE	1.	98	24.1	24.1	24.1
SUR	2.	159	39.1	39.1	63.1
CENTRO	3.	61	15.0	15.0	78.1
ORIENTE	4.	68	16.7	16.7	94.8
PONIENTE	5.	21	5.2	5.2	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	2.398	MODA	2.000	DESV. STD.	1.170	MINIMO	1.000
MEDIANA	2.164	RANGO	4.000	VARIANZA	1.368	MAXIMO	5.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

MAS DE LA TERCERA PARTE DE LA POBLACION ENCUESTADA (39%) VIVE EN LA ZONA SUR DE LA CIUDAD, MENOS DE LA MITAD (41%) VIVEN EN LAS ZONAS NORTE Y ORIENTE, Y EL (15%) VIVEN EN EL CENTRO DE LA CIUDAD.

### COMENTARIO

ES IMPORTANTE CONSIDERAR LA ZONA DONDE VIVEN LOS ENCUESTADOS PARA CONOCER EL ORIGEN QUE TIENEN SUS VIAJES COTIDIANOS, CON LA FINALIDAD DE OPTIMIZAR LA ASIGNACION DE UNIDADES.

NO. DE CASOS VALIDOS 407

DISTRITO

FEDERAL

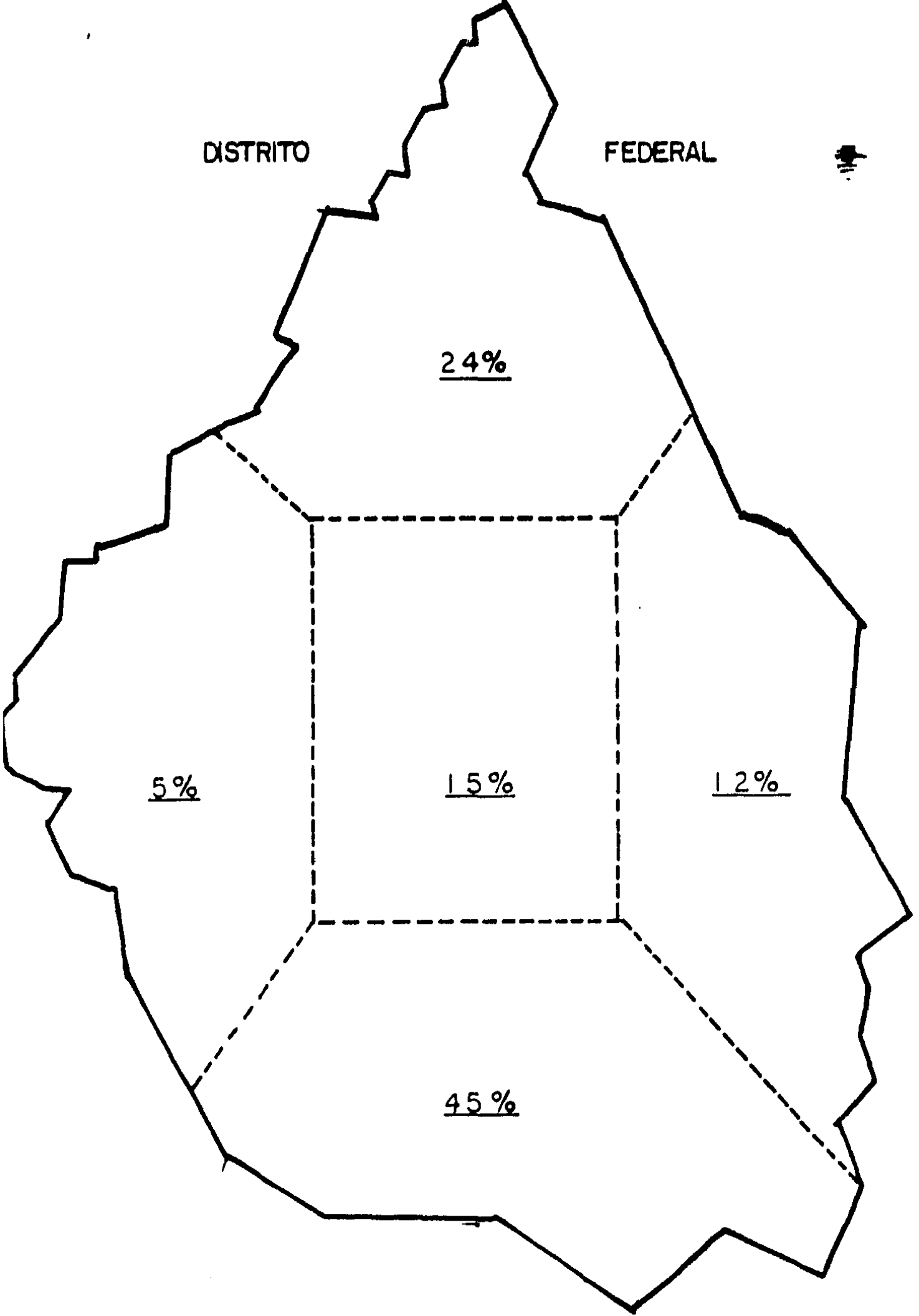
24%

5%

15%

12%

45%



# RUTA 100

## ESCOLARIDAD

V 10

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
PRIMARIA	1.	40	9.8	9.9	9.9
SECUNDARIA	2	78	19.2	19.2	29.1
PREPARATORIA	3	103	25.3	25.4	54.4
COMERCIAL	4	60	14.7	14.8	69.2
TECNICA	5.	36	8.8	8.9	78.1
PROFESIONAL	6.	88	21.6	21.7	99.8
OTRA	7.	1	0.2	0.2	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	3.596	MODA	3.000	DESV. STD	1.652	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.325	RANGO	6.000	VARIANZA	2.730	MAXIMO	7.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

CASI LA MITAD DE LOS ENCUESTADOS (47%) TIENE UNA ESCOLARIDAD A NIVEL MEDIO SUPERIOR. EL 44% TIENE UN NIVEL COMPRENDIDO ENTRE SECUNDARIA, ESTUDIOS COMERCIALES Y CARRERAS TECNICAS. MIENTRAS QUE EL RESTO (9%) TIENE ESTUDIOS MINIMOS DE PRIMARIA.

### COMENTARIO

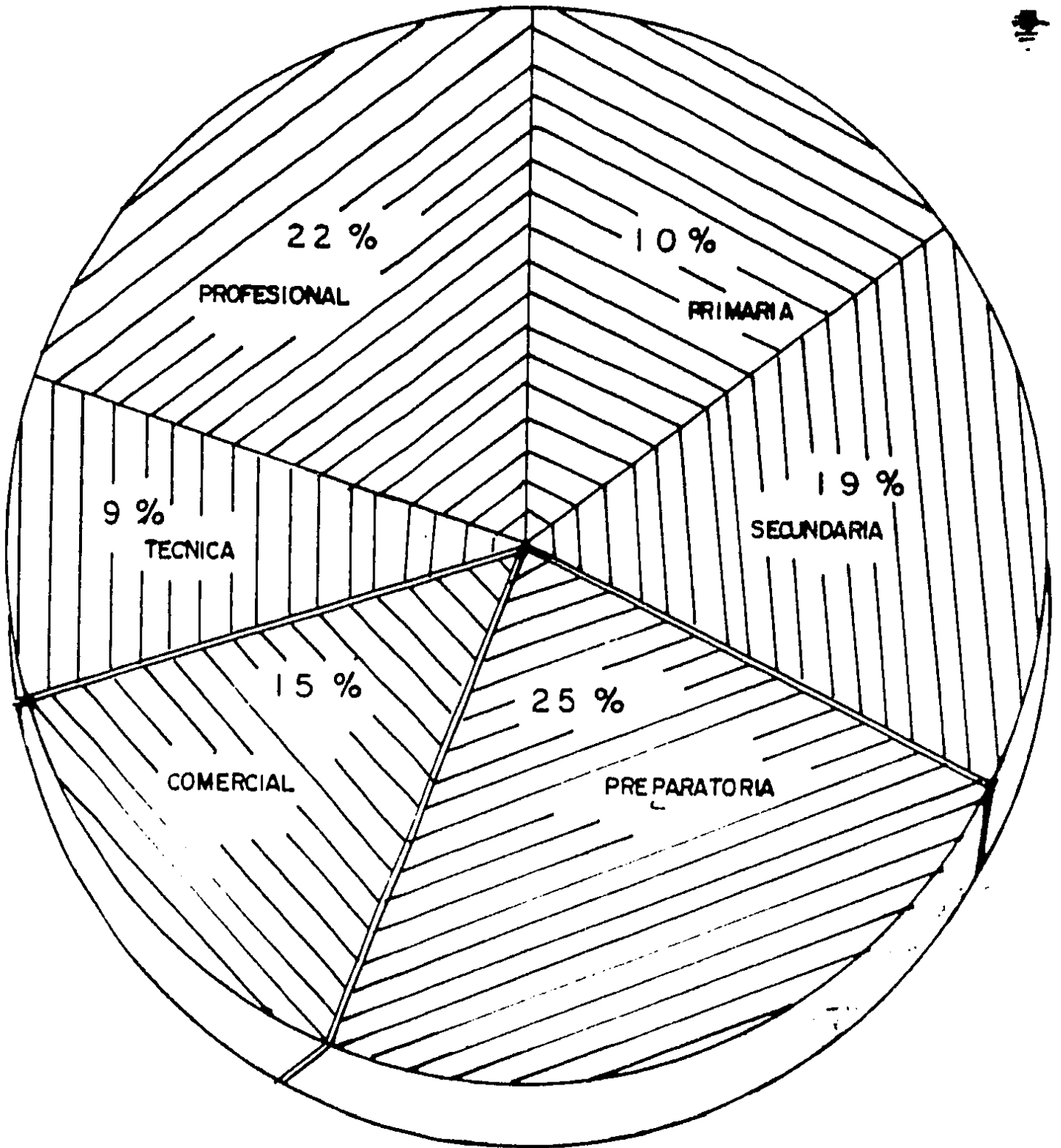
LA ESCOLARIDAD DE LOS ENCUESTADOS PUEDE AYUDARNO A DETERMINAR LA INFLUENCIA DE SU OPINION ACERCA DEL SERVICIO.

NO DE CASOS VALIDOS 406

NO DE CASOS ELIMINADOS 1



### ESCOLARIDAD DE LA POBLACION ENCUESTADA



# RUTA 100

V II

COMO CONSIDERA LA POBLACION A R-100

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
BUENO	1	153	37.6	37.6	37.6
MALO	2	254	62.4	62.4	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.624	MODA	2.000	DESV. STD.	0.485	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.699	RANGO	1.000	VARIANZA	0.235	MAXIMO	2.000

## ANALISIS DESCRIPTIVO

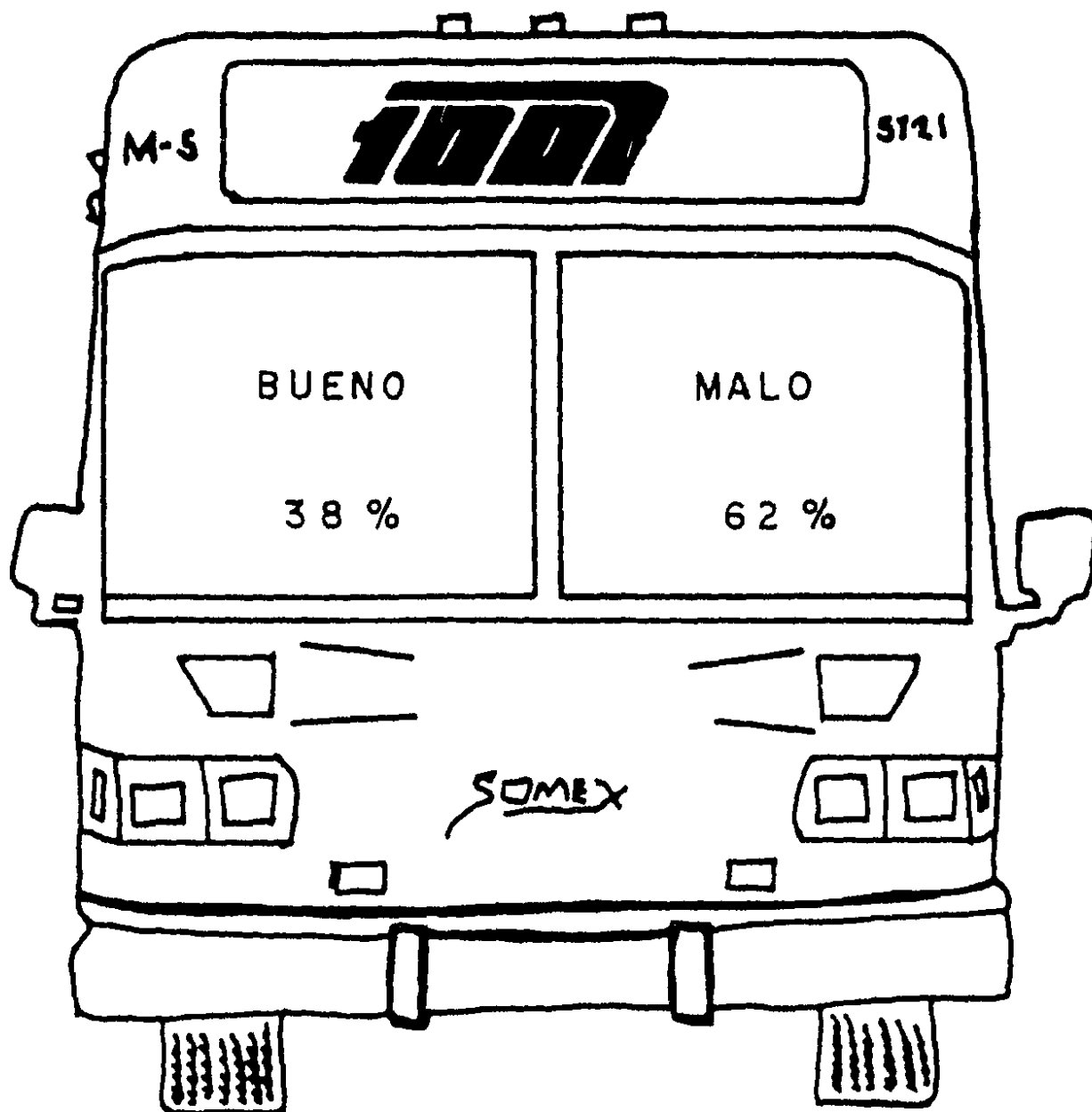
UN 62% DE LA POBLACION ENCUESTADA OPINA QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 ES MALO (INEFICIENTE)

## COMENTARIO

CONVIENE HACER RESALTAR QUE ESTE PORCENTAJE ES MUY SIGNIFICATIVO Y QUE DEBE CONSIDERARSE PARA EFECTO DE MEJORAR EL SERVICIO.

NO. DE CASOS VALIDOS 407

OPINION DE LA POBLACION SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100



CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
FALTA DE UNIDADES	1	137	33.7	33.7	33.7
MALA PLANEAC. RUTAS	2	43	10.6	10.6	44.2
FALTA DE REC. ECO.	3	13	3.2	3.2	47.4
MALA UBIC. F DE TBJO	4	13	3.2	3.2	50.6
SIST. BUROCRATICO	5	49	12.0	12.0	62.7
USO EXCES. AUTO PART	6	21	5.2	5.2	67.8
FALTA EDUC VIAL DPER	7	65	16.0	16.0	83.8
PROB DE TRAFICO	8	44	10.8	10.8	94.6
OTRAS	9	22	5.4	5.4	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	4.152	MODA	1.000	DESV. STD.	2.886	MINIMO	1.000
MEDIANA	4.308	RANGO	8.000	VARIANZA	8.326	MAXIMO	9.000

## ANALISIS DESCRIPTIVO

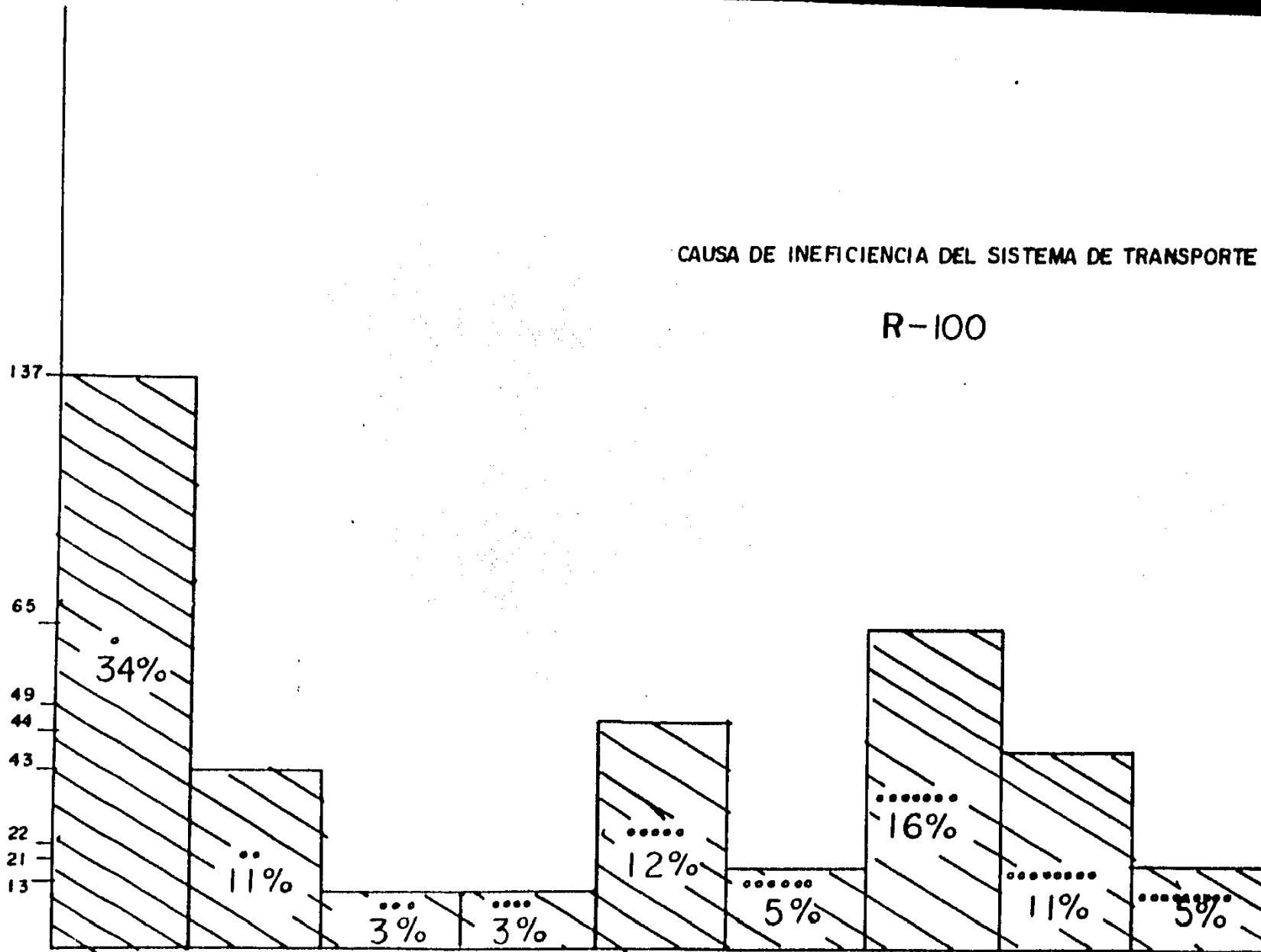
EL 34% DE LA POBLACION ENCUESTADA AFIRMA QUE LA CAUSA PRINCIPAL DE LA INEFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 ES LA FALTA DE UNIDADES. MIENTRAS QUE UN 28% CONSIDERA QUE ES LA FALTA DE EDUCACION VIAL Y EL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO EL 22% SEÑALA QUE ES LA MALA PLANEACION DE LAS RUTAS Y LOS PROBLEMAS DE TRAFICO.

## COMENTARIO

ES IMPORTANTE JERARQUIZAR LAS CAUSAS DE LA INEFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 A FIN DE DETECTAR AQUELLA O AQUELLAS QUE TENGA (N) MAYOR INFLUENCIA EN EL SERVICIO, CON EL PROPOSITO DE APLICAR LAS ACCIONES CORRECTIVAS NECESARIAS PARA RESOLVER EL PROBLEMA.

CAUSA DE INEFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

R-100



° FALTA DE UNIDADES   °° MALA PLANEACION DE RUTAS   °°° FALTA DE RECURSOS ECONOMICOS   °°°° MALA UBICACION DE FUENTES DE TRABAJO

°°°°° SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO   °°°°°° USO EXCESIVO DEL AUTO PARTICULAR

°°°°°°° FALTA DE EDUCACION VIAL DE OPERADORES   °°°°°°°° PROBLEMAS DE TRAFICO   °°°°°°°°° OTRAS

# R U T A 1 0 0

## V 13      P R I N C I P A L   P R O B L E M A   Q U E   E N F R E N T A   L A   P O B L A C I O N   P A R A   T R A S L A D A R S E

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
DEMASIADA GENTE	1	110	27.0	27.1	27.1
MALA UBIC DE PARADAS	2	17	4.2	4.2	31.3
LOS CAMIONES NO PAS	3	153	37.6	37.7	69.0
FALTA DE UNIDADES	4	73	17.9	18.0	86.9
DEMASIADO TRAFICO	5	32	7.9	7.9	94.8
OTRO	6	21	5.2	5.2	100.0
	0	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### M E D I D A S   E S T A D I S T I C A S

MEDIA	2.909	MODA	3.000	DESV. STD.	1.443	MINIMO	1.000
MEDIANA	2.997	RANGO	5.000		2.033	MAXIMO	6.000

### A N A L I S I S   D E S C R I P T I V O

OCHO DE CADA DIEZ ENCUESTADOS(83%) AFIRMAN QUE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS QUE TIENEN PARA TRASLADARSE EN AUTOBUS(R-100) SON : LA FALTA DE UNIDADES, LOS INTERVALOS DE FRECUENCIA ENTRE UNA Y OTRA UNIDAD Y EXCESO DE GENTE .

### C O M E N T A R I O

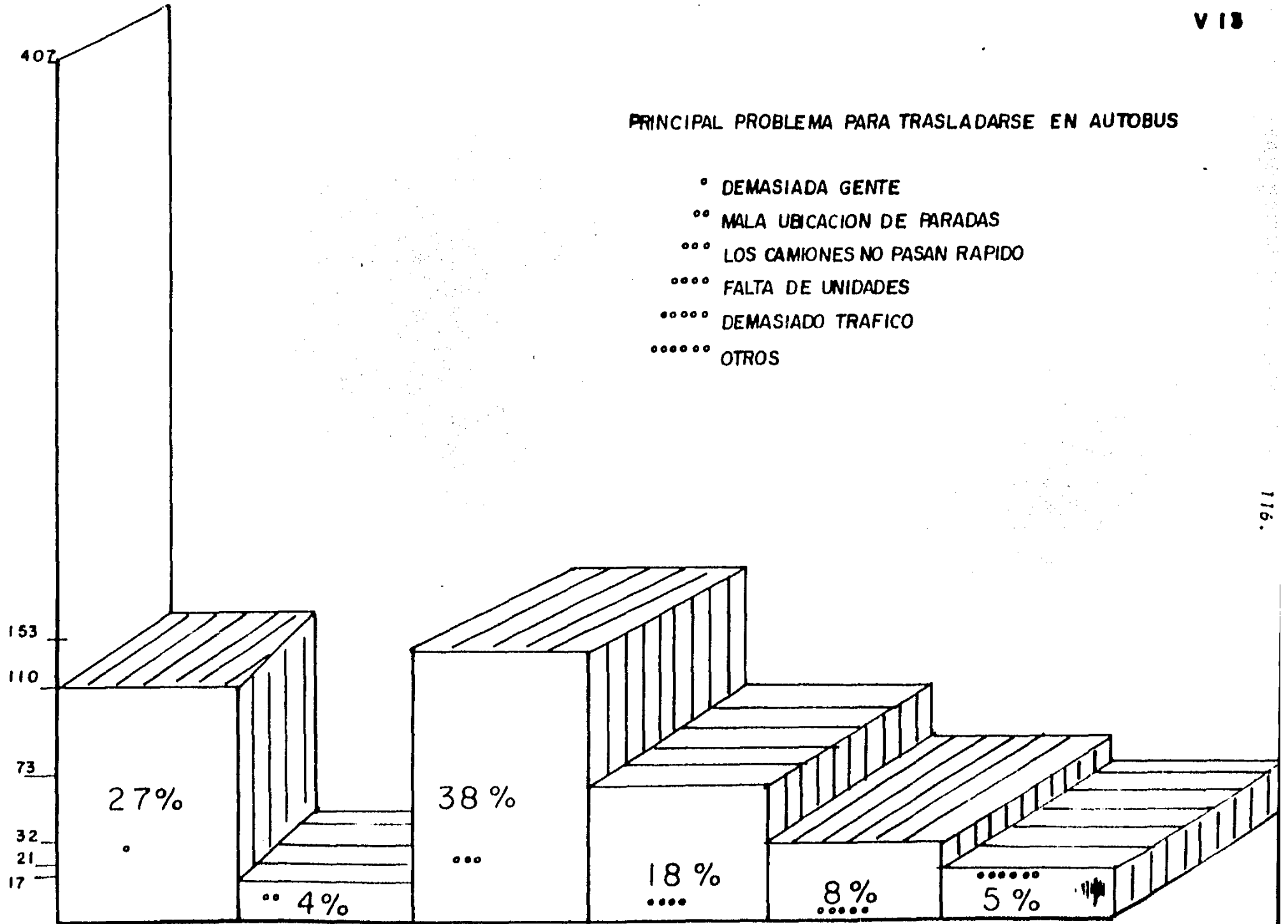
UNA VEZ IDENTIFICADOS LOS PROBLEMAS PRINCIPALES QUE TIENE EL USUARIO PARA TRASLADARSE EN LOS CAMIONES DE R-100 SE ESTARA EN POSIBILIDADES DE ELABORAR PLANES TENDIENTES A SOLUCIOLARLOS DE ACUERDO A SU MAGNITUD Y GRADO DE IMPORTAN CIA.

NO DE CASOS VALIDOS 406

NO. DE CASOS ELIMINADOS 1

PRINCIPAL PROBLEMA PARA TRASLADARSE EN AUTOBUS

- ° DEMASIADA GENTE
- °° MALA UBICACION DE PARADAS
- °°° LOS CAMIONES NO PASAN RAPIDO
- °°°° FALTA DE UNIDADES
- °°°°° DEMASIADO TRAFICO
- °°°°°° OTROS



# RUTA 100

V 14

## DIFERENCIAS EN EL SERV. AHORA DEL GOBIERNO

CATEGORY LABEL	CODE	FRECUENCIA ABSOLUTA FREQ	FRECUENCIA RELATIVA FREQ	FRECUENCIA AJUSTADA FREQ	FRECUENCIA ACUMULADA FREQ
HA MEJORADO	1	134	32.9	32.9	32.9
HA EMPEORADO	2	81	19.9	19.9	52.8
SIGUE IGUAL	3	192	47.2	47.2	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	2.143	MODA	3.000	DESV. STD.	0.885	MINIMO	1.000
MEDIANA	2.358	RANGO	2.000	VARIANZA	0.783	MAXIMO	3.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

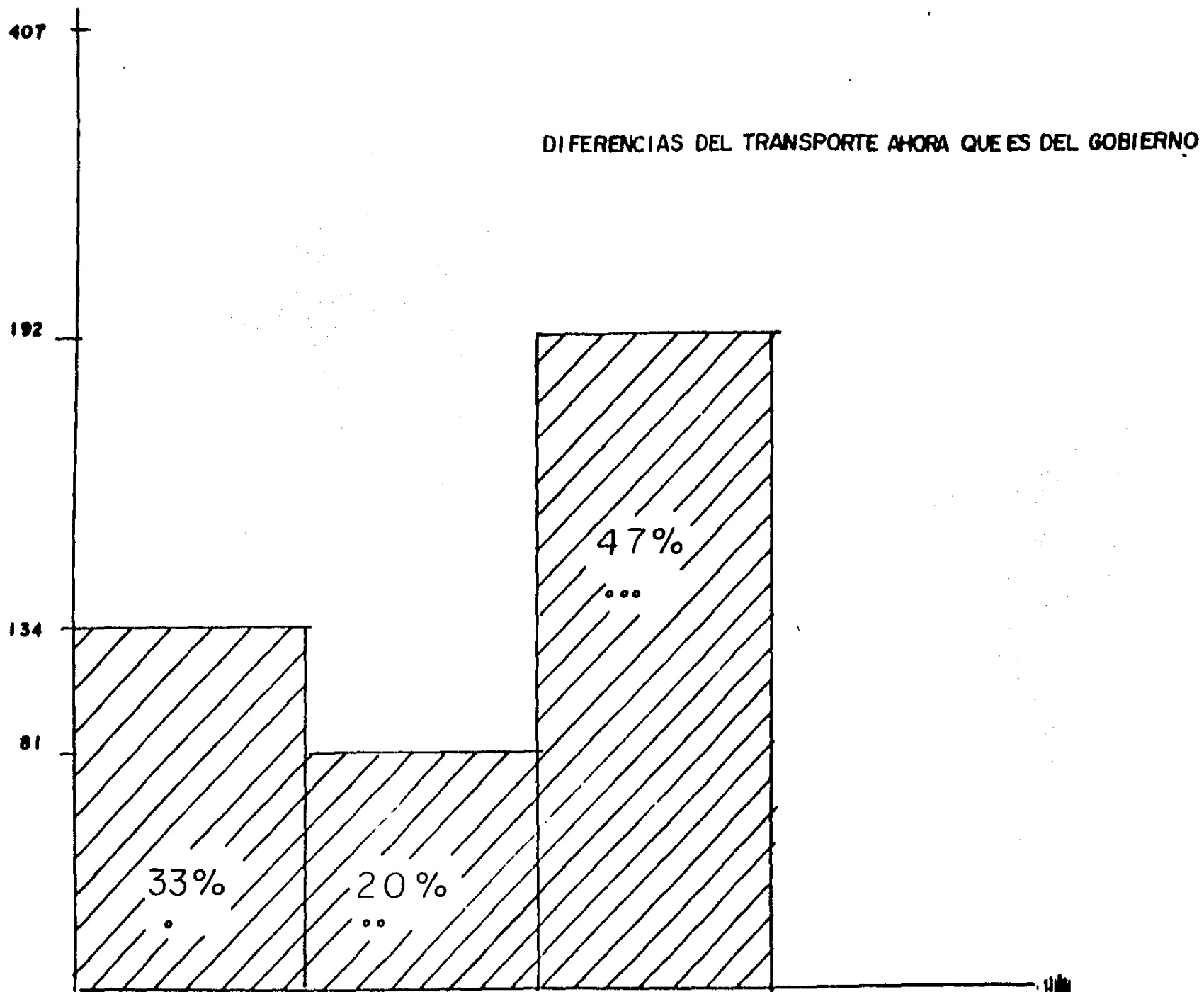
DOS TERCERAS PARTES DE LA POBLACION ENCUESTADA ASEGURAN QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE, AHORA EN MANOS DE R-100, NO A MEJORADO (SIGUE IGUAL QUE ANTES Y HA EMPEORADO).

### COMENTARIO

RESULTA DE INTERES GENERAL CONOCER SI A LO LARGO DE LA EXISTENCIA EL SISTEMA DE TRANSPORTE SE HAN PRESENTADO CAMBIOS TRASCENDENTALES PARA MEJORAR EL SERVICIO, CON EL OBJETO DE MEDIR LA EFICIENCIA DEL ORGANISMO QUE ACTUALMETE SE ENCARGA DE ESTE SERVICIO.

NO. DE CASOS VALIDOS 407





• HA MEJORADO EL SERVICIO

•• HA EMPEORADO EL SERVICIO

# RUTA 100

V 15 ESTA DE ACUERDO CON UN AUMENTO EN PRECIO

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
NO	1.	213	52.3	52.5	52.5
SI	2.	193	47.4	47.5	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	475	MODA	000	DESV. STD.	0.500	MINIMO	1.000
MEDIANA	453	RANGO	000	VARIANZA	0.250	MAXIMO	2.000

## ANALISIS DESCRIPTIVO

HAY QUE DESTACAR QUE UN PORCENTAJE MUY SIGNIFICATIVO DE LOS ENCUESTADOS (47%) ESTA DE ACUERDO CON UN INCREMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE PARA MEJORAR EL SERVICIO.

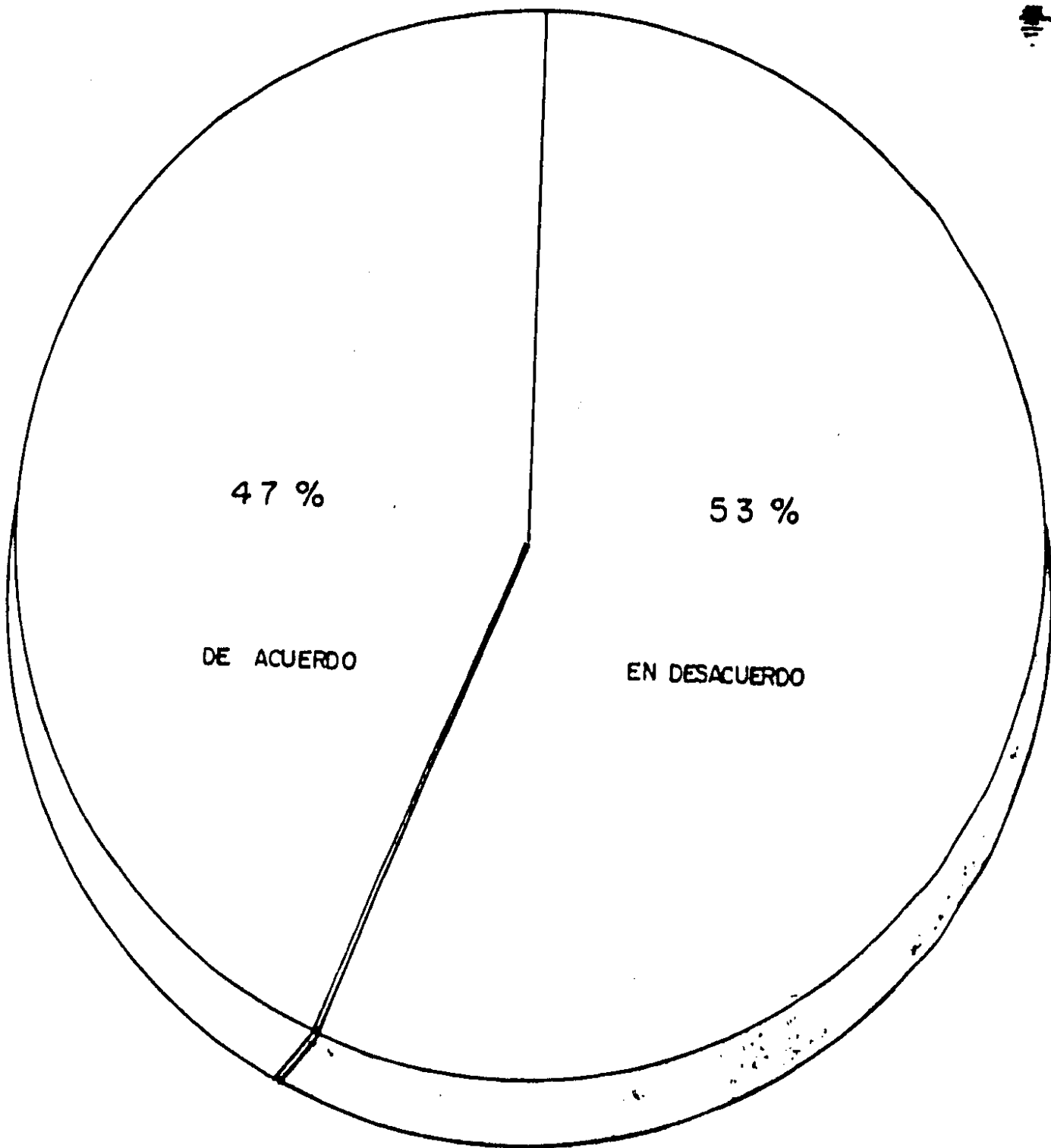
## COMENTARIO

RESULTA RELEVANTE CONOCER LA ACTITUD QUE MUESTRA EL USUARIO, DENTRO DE SUS DIFERENTES ESTRATOS SOCIALES, PARA ACEPTAR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL SERVICIO.

NO. DE CASOS VALIDOS 406

NO. DE CASOS ELIMINADOS 1

OPINION DE LOS USUARIOS ACERCA DE UN AUMENTO EN  
EL PRECIO DEL PASAJE ( R - 100 )



# RUTA 100 DE CUANTO

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
	1.	4	1.0	2.1	2.1
	2.	23	5.7	12.1	14.2
	3	18	4.4	9.5	23.7
	4	7	1.7	3.7	27.4
	5.	92	22.6	48.4	75.8
	6.	17	4.2	8.9	84.7
	7	6	1.5	3.2	87.9
	9	2	0.5	1.1	88.9
	10.	20	4.9	10.5	99.5
	15.	1	0.2	0.5	100.0
	0.	217	53.3	MISSING	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

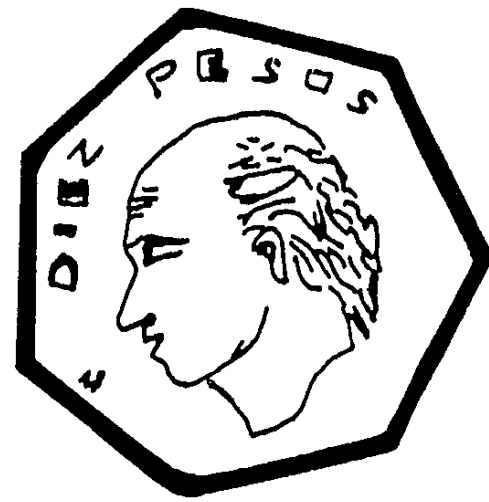
MEDIA	5.100	MODA	5.000	DESV. STD.	2.324	MINIMO	1.000
MEDIANA	4.967	RANGO	14.000	VARIANZA	5.403	MAXIMO	15.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION QUE ESTA DISPUESTA A ACEPTAR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE (47%), 28% PAGARIA UN AUMENTO COMPRENDIDO ENTRE CINCO Y SIETE PESOS, EL 13% ENTRE UNO Y CUATRO PESOS Y EL 6% RESTANTE ESTARIA DISPUESTA A PAGAR MAS DE LOS SIETE PESOS.

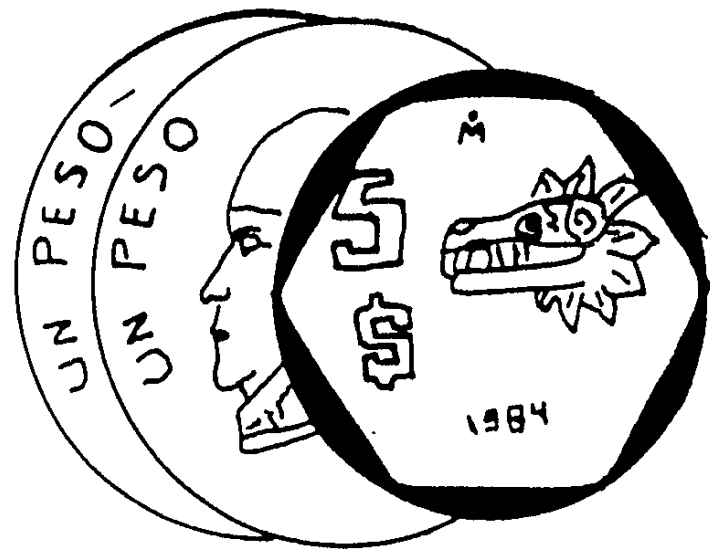
AUMENTO SOBRE EL PASAJE ACTUAL ( \$ 3,00 ) QUE LOS USUARIOS ESTARIAN  
DISPUESTOS A PAGAR SI EL SERVICIO MEJORARA

HASTA \$ 10.00



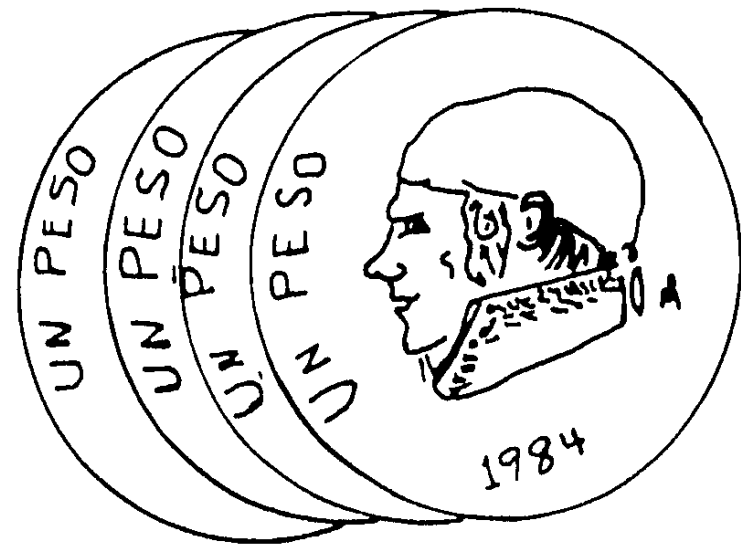
5 %

DE \$ 5.00 A \$ 7.00



29 %

DE \$ 1,00 A \$ 4,00



13 %

# RUTA 100

V 17

## LIMPIEZA EN LAS UNIDADES

CATEGORY LABEL.	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
EXCELENTE	1	5	1.2	1.2	1.2
BUENA	2	50	12.3	12.3	13.5
MEDIANAMENTE BUENA	3	177	43.5	43.6	57.1
MALA	4	132	32.4	32.5	89.7
PESIMA	5	42	10.3	10.3	100.0
	0	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	3.384	MODA	3.000	DESV. STD.	0.875	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.336	RANGO	4.000	VARIANZA	0.766	MAXIMO	5.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

UN 86% DE LA MUESTRA CONSIDERA QUE LA LIMPIEZA EN LAS UNIDADES SE ENCUENTRA ENTRE PESIMA Y REGULAR.

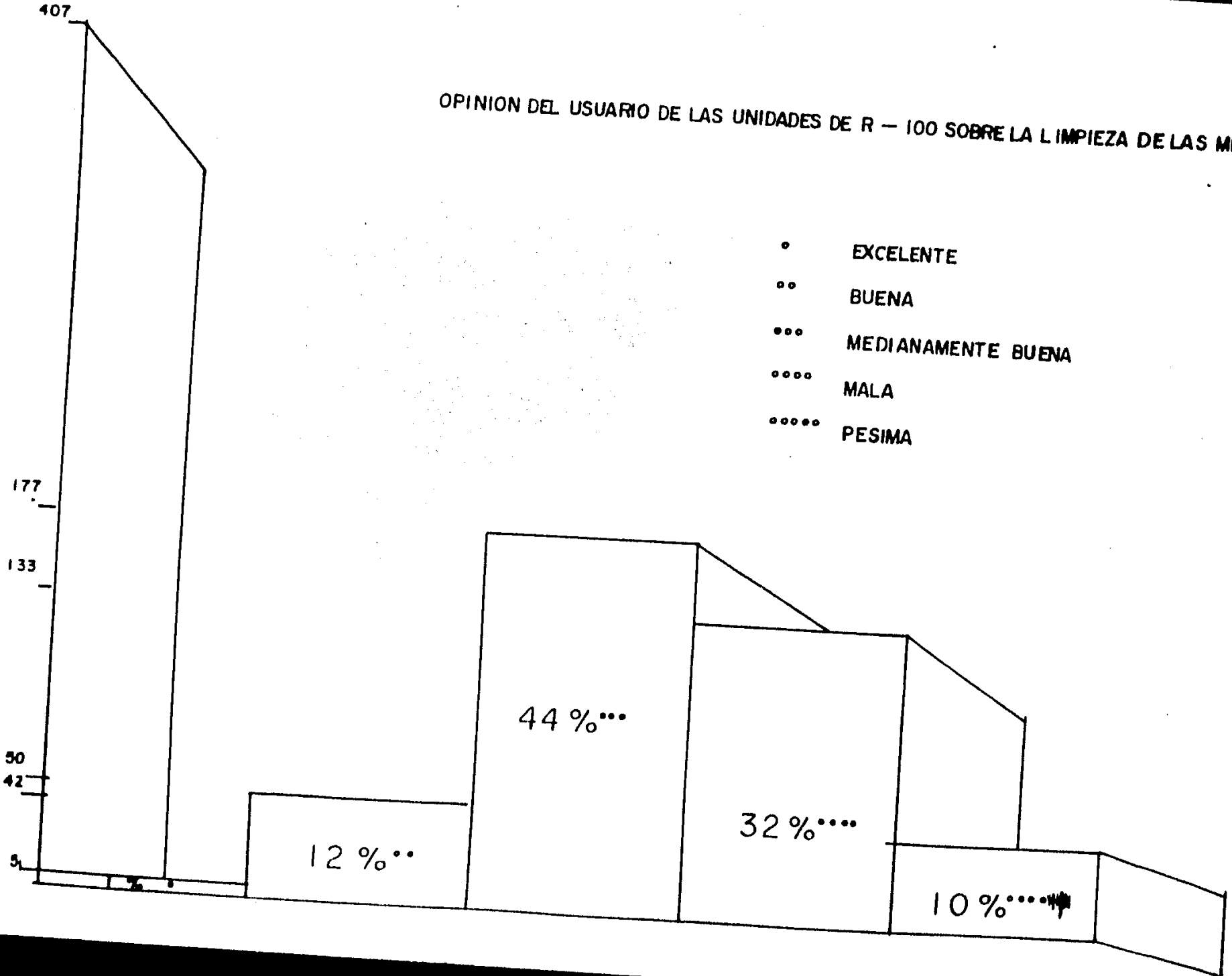
### COMENTARIO

ES DE UTILIDAD IDENTIFICAR LA FORMA EN QUE SE MANIFIESTA LA FALTA DE LIMPIEZA EN LAS UNIDADES DE R-100, PUESTO QUE ES UNA FORMA MAS EN QUE SE ENFATIZA LA FALTA DE UN BUEN SERVICIO DE TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.

NO. DE CASOS VALIDOS 406

NO. DE CASOS ELIMINADOS 1

OPINION DEL USUARIO DE LAS UNIDADES DE R - 100 SOBRE LA LIMPIEZA DE LAS MISMAS



124

# R U T A 1 0 0

V 18

RESPE TA EL OPERADOR LAS PARADAS

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
SI	1.	237	58.2	58.2	58.2
NO	2.	170	41.8	41.8	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.418	MODA	1.000	DESV. STD.	0.494	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.359	RANGO	1.000	VARIANZA	0.244	MAXIMO	2.000

## ANALISIS DESCRIPTIVO

UN GRAN NUMERO DE LOS ENCUESTADOS (42%) OPINA QUE NORMALMENTE EL OPERADOR NO RESPETA LAS PARADAS ASIGNADAS.

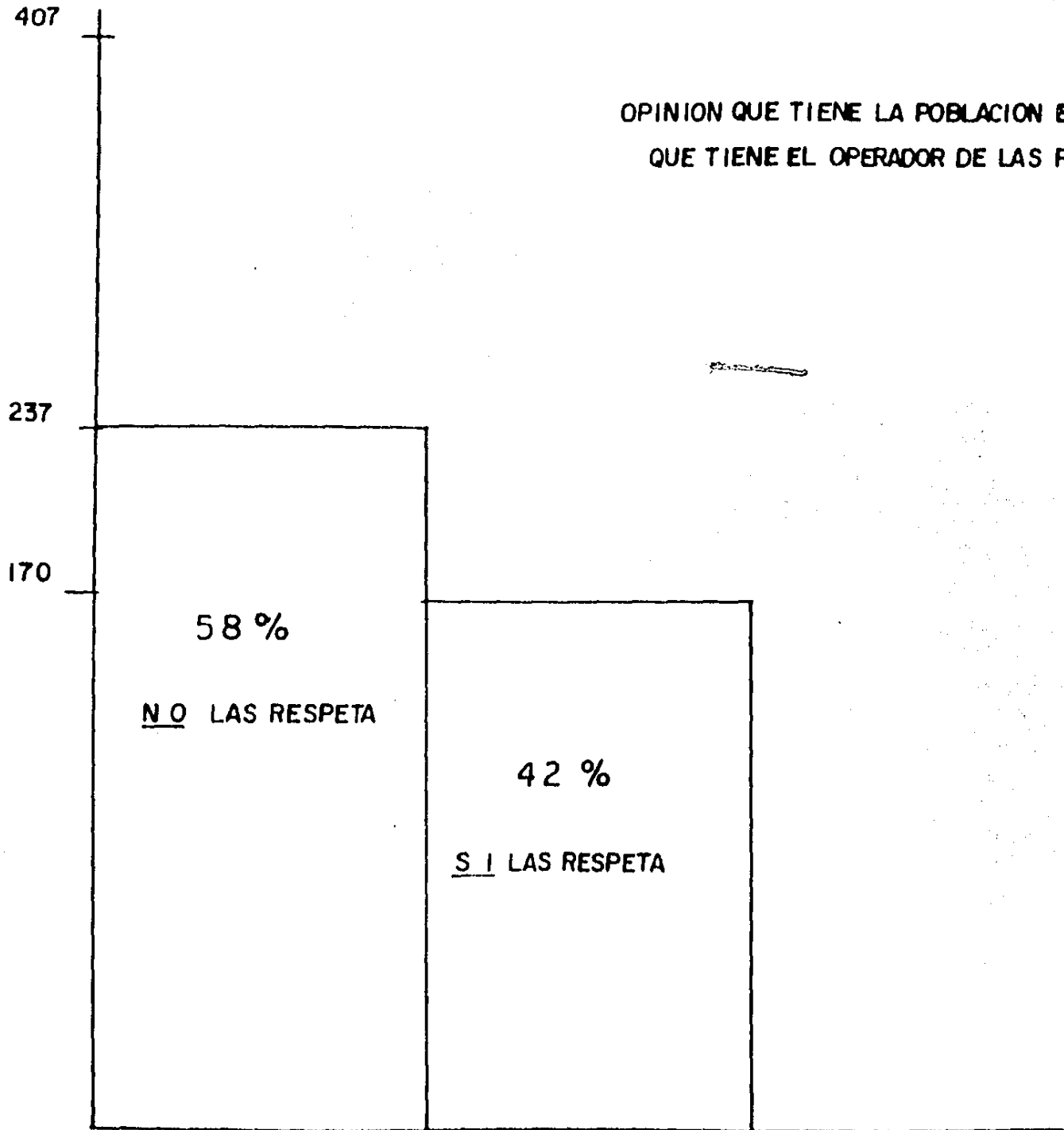
## COMENTARIO

ES IMPORTANTE CONOCER SI LOS RESPONSABLES DIRECTOS (CHOFERES) DE OFRECER EL SERVICIO CUMPLEN CON LOS LINEAMIENTOS ESTABLECIDOS POR R-100, A EFECTO DE EVALUAR SU DESEMPEÑO.

NO. DE CASOS VALIDOS 407



OPINION QUE TIENE LA POBLACION ENCUESTADA DEL RESPETO  
QUE TIENE EL OPERADOR DE LAS PARADAS ASIGNADAS



125.

# RUTA 100

V 19

## FORMA DE CONDUCIR DEL OPERADOR

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
CON PRECAUCION	1.	95	23.3	23.3	23.3
CON EXCESO DE VEL.	2.	82	20.1	20.1	43.5
CON AGRADO	3.	35	8.6	8.6	52.1
COMPLET. ENOJADO	4.	43	10.6	10.6	62.7
SIN RESP. PEAT Y AUT	5.	114	28.0	28.0	90.7
OTRO	6.	38	9.3	9.3	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	3.278	MODA	5.000	DESV. STD.	1.770	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.257	RANGO	5.000	VARIANZA	3.132	MAXIMO	6.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

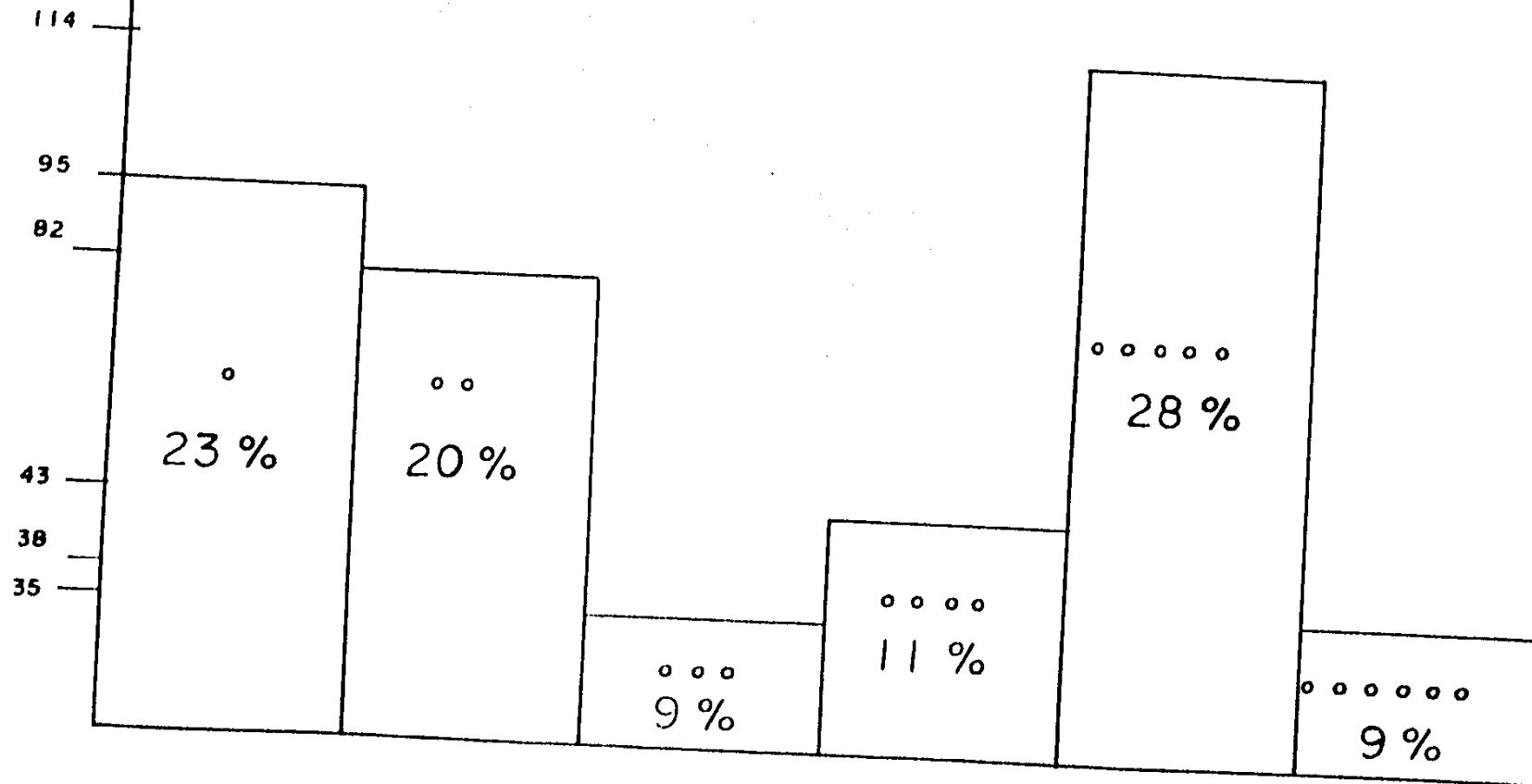
DEL 100% DE LA POBLACION ENCUESTADA EL 60% OPINO QUE LA FORMA DE CONDUCIR DEL OPERADOR ES NEGATIVA YA QUE NO RESPETA PERSONAS, VEHICULOS Y LIMITES DE VELOCIDAD, ADEMAS DE HACER SU TRABAJO CON DESAGRADO.

### COMENTARIO

ES NECESARIO CONOCER LA OPINION DE LA POBLACION ACERCA DEL TRATO QUE DAN LOS OPERADORES A LAS UNIDADES, CON EL FIN DE BUSCAR CORRECTIVOS PARA EVITAR PERDIDA DE TIEMPO EN TALLERES, Y GASTOS INNECESARIOS POR LA NEGLIGENCIA DE LOS OPERADORES.

AL CONDUCIR LA UNIDAD DE R - 100 EL CHOFER LO HACE

- CON PRECAUCION ○
- CON EXCESO DE VELOCIDAD ○ ○
- CON AGRADO ○ ○ ○
- COMPLETAMENTE ENOJADO ○ ○ ○ ○
- SIN RESPETAR A LOS PEATONES Y AUTOMOVILES ○ ○ ○ ○ ○
- OTROS, ○ ○ ○ ○ ○ ○



125.

# R U T A 100

## V 20 MEDIOS DE TRANSPORTE QUE UTILIZA LA POBLACION A DIARIO

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
CAMION	1	113	27.8	27.8	27.8
METRO	2	14	3.4	3.4	31.3
PESERO	3	31	7.6	7.6	38.9
CAMION - METRO	4	102	25.1	25.1	64.0
CAMION - PESERO	5	51	12.5	12.6	76.6
METRO - PESERO	6	12	2.9	3.0	79.6
CAMION - METRO - PESERO	7	83	20.4	20.4	100.0
	0	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	3.818	MODA	1.000	DESV. STD.	2.187	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.941	RANGO	6.000	VARIANZA	4.782	MAXIMO	7.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

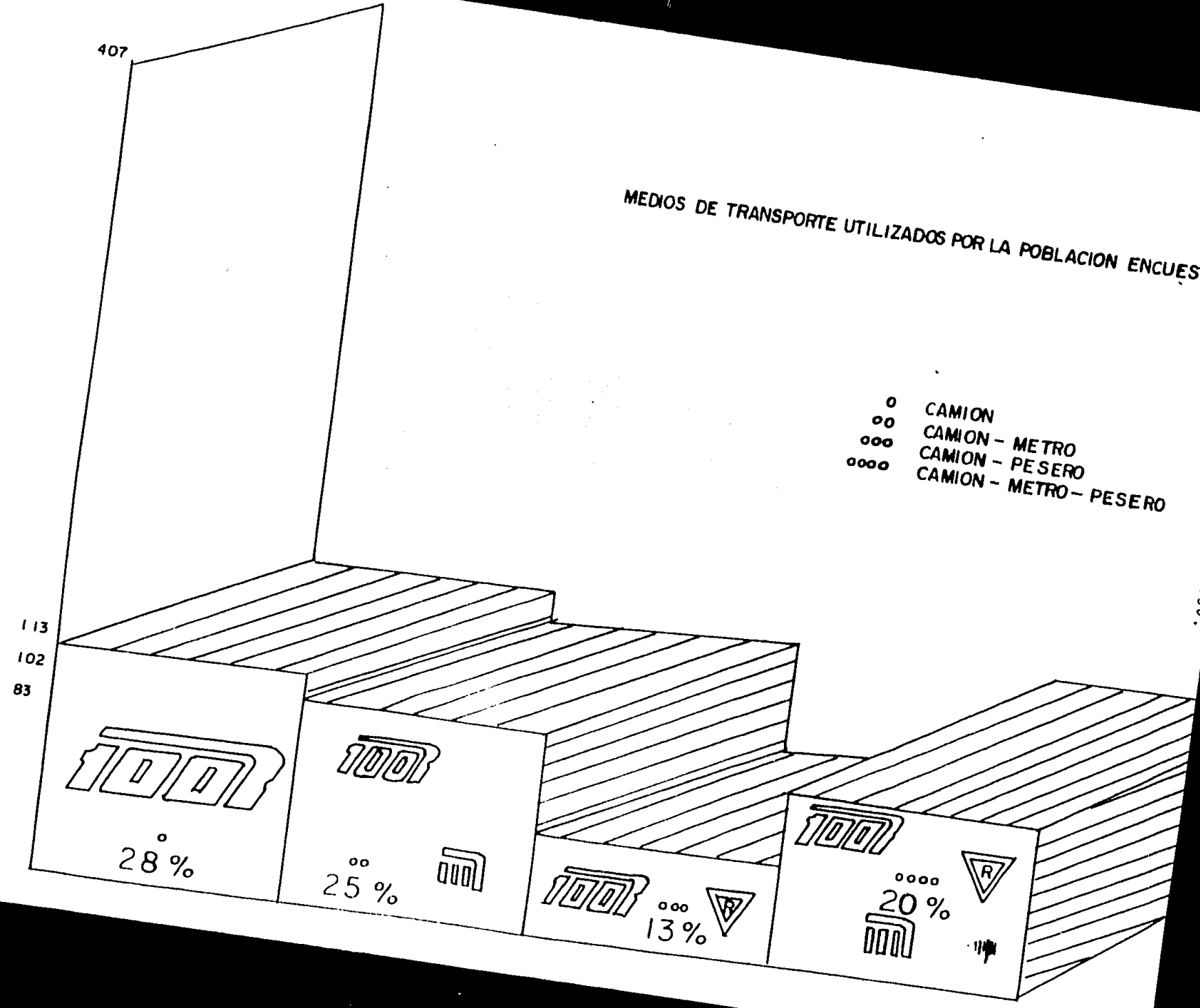
LA MAYOR PARTE DE LA POBLACION (86%) UTILIZA EL CAMION COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN COMBINACION CON OTROS SISTEMAS COMO SON EL METRO Y LOS "PESEROS."

### COMENTARIOS

SE PUEDE OBSERVAR QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R— 100 ES DE LOS MAS UTILIZADOS POR LA POBLACION, DE ALLI QUE PUEDA CONSIDERARSE COMO UNO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO MAS IMPORTANTE JUNTO CON EL METRO, SIN OLVIDAR OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE TAMBIEN COADYUDAN EN EL DESPLAZAMIENTO HACIA LAS FUENTES DE TRABAJO Y CENTROS DE ESTUDIO, COMO ES EL CASO DE LOS PESEROS.

# MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS POR LA POBLACION ENCUESTADA

- o CAMION
- oo CAMION - METRO
- ooo CAMION - PESERO
- oooo CAMION - METRO - PESERO



407

113  
102  
83

150

# RUTA 100

V 21                      FRECUENCIA DE USO DIARIO DE CAMION R — 100

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
1 A 3 VECES	1	319	78.4	78.6	78.6
4 A 6	2	70	17.2	17.2	95.8
MAS DE 6 VECES	3	17	4.2	4.2	100.0
	0	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.256	MODA	1.000	DESV STD	0.524	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.136	RANGO	2.000	VARIANZA	0.275	MAXIMO	3.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

MAS DE LAS TRES CUARTAS PARTES DE LA POBLACION ENCUESTADA (79%) UTILIZA DE UNA A TRES VECES EL TRANSPORTE DE R-100 MIENTRAS QUE EL RESTO (21%) LO UTILIZA DESDE CUATRO HASTA MAS DE SEIS VECES

### COMENTARIO

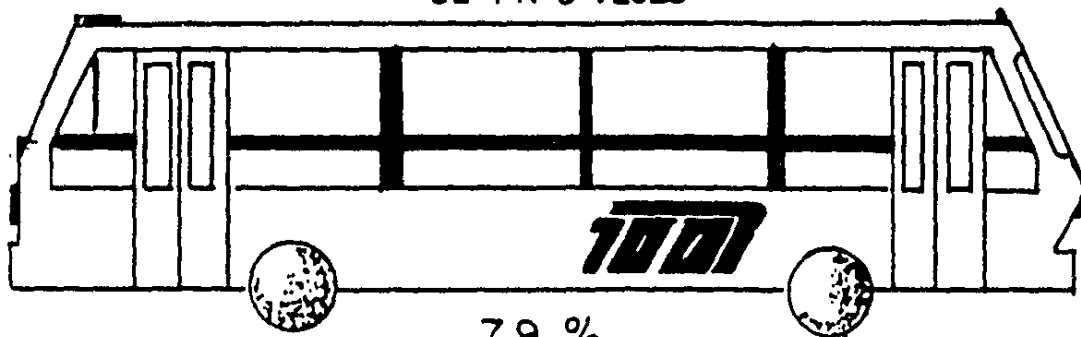
ES DE UTILIDAD CONOCER LA FRECUENCIA DE USO DEL SISTEMA PARA DETERMINAR LA POBLACION REAL TRANSPORTADA Y LAS ZONAS DONDE SE GENERA EL MAYOR NUMERO DE VIAJES, CON EL FIN DE SABER SI SE SATISFACE LA DEMANDA EN DICHAS ZONAS.

NO. DE CASOS VALIDOS    406

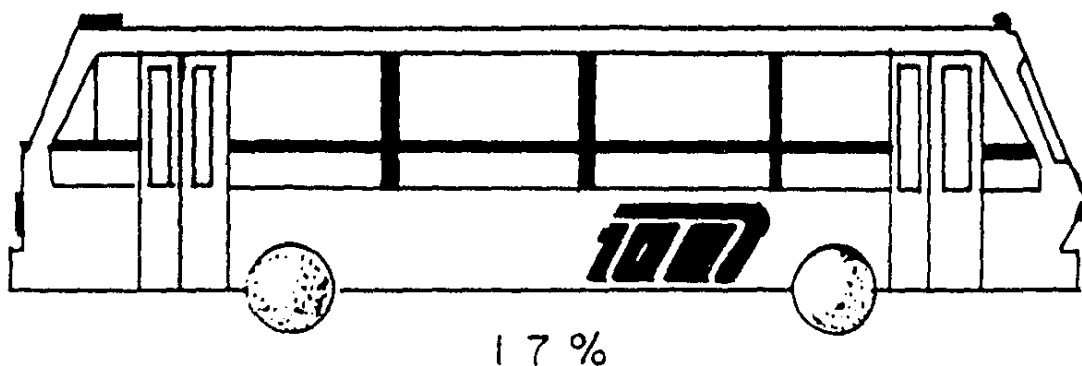
NO. DE CASOS ELIMINADOS    1

FRECUENCIA DE USO DIARIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R- 100

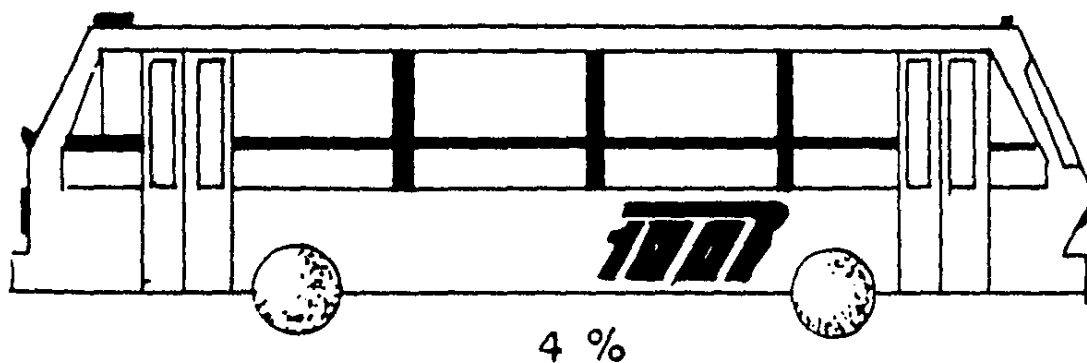
DE 1 A 3 VECES



DE 4 A 6 VECES



MAS DE 6 VECES



CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
IR AL TRABAJO	1.	194	47.7	47.8	47.8
IR A LA ESCUELA	2.	109	26.8	26.8	74.6
IR AL TRABAJO Y ESCUELA	3.	65	16.0	16.0	90.6
IR DE DIVERSION	4.	21	5.2	5.2	95.8
OTRA	5.	17	4.2	4.2	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.911	MODA	1.000	DESV. STD	1.103	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.583	RANGO	4.000	VARIANZA	1.217	MAXIMO	5.000

## ANALISIS DESCRIPTIVO

EL 91% DE LA POBLACION ENCUESTADA UTILIZA EL CAMION BASICAMENTE PARA IR AL TRABAJO Y A LA ESCUELA Y EL 9% RESTANTE LO UTILIZA PARA IR DE DIVERSION.

## COMENTARIO

ES CONVENIENTE CONOCER CUAL ES EL MOVIL DEL USUARIO AL HACER USO DEL SISTEMA, PARA ASI AUMENTAR LA OFERTA DEL TRANSPORTE EN LOS LUGARES DONDE SE REQUIERA (FUENTES DE TRABAJO Y CENTROS DE ESTUDIO)

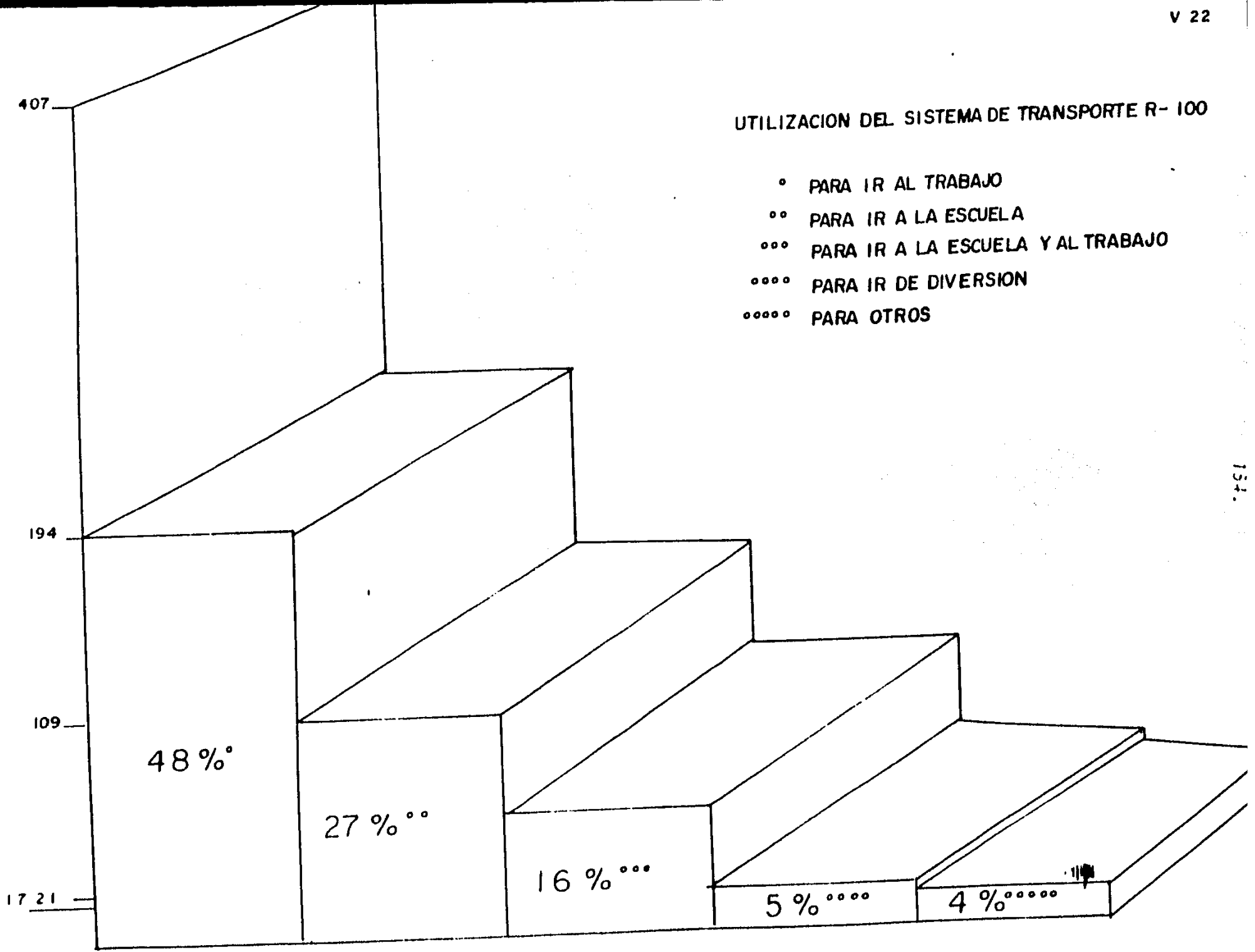
NO. DE CASOS VALIDOS 406

NO. DE CASOS ELIMINADOS 1



### UTILIZACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R- 100

- ° PARA IR AL TRABAJO
- °° PARA IR A LA ESCUELA
- °°° PARA IR A LA ESCUELA Y AL TRABAJO
- °°°° PARA IR DE DIVERSION
- °°°°° PARA OTROS



154.

# RUTA 100

V 23

TIEMPO QUE TARDA EN PASAR EL CAMION

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
5 A 10 MINUTOS	1.	103	25.3	25.4	25.4
11 A 15	2.	137	33.7	53.7	59.1
16 A 20	3.	93	22.9	22.9	82.0
MAS DE 20 MINUTOS	4.	73	17.9	18.0	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	2 335	MODA	2 000	DESV. STD.	1.045	MINIMO	1.000
MEDIANA	2 230	RANGO	3 000	VARIANZA	1.092	MAXIMO	4.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

EL 59% DE LOS ENCUESTADOS AFIRMA QUE EL TIEMPO QUE ESPERA LA LLEGADA DE LAS UNIDADES ES DE CINCO A QUINCE MINUTOS Y EL 41% AFIRMA QUE ES DE DIECISEIS A MAS DE VEINTE MINUTOS.

### COMENTARIO

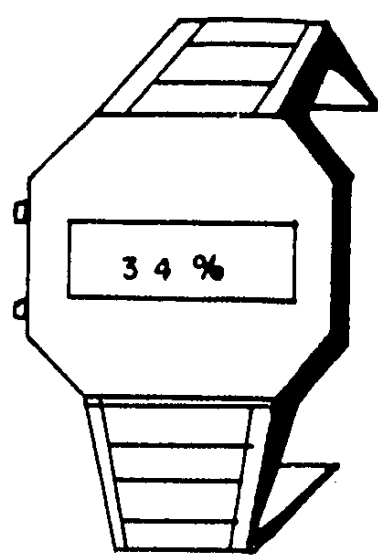
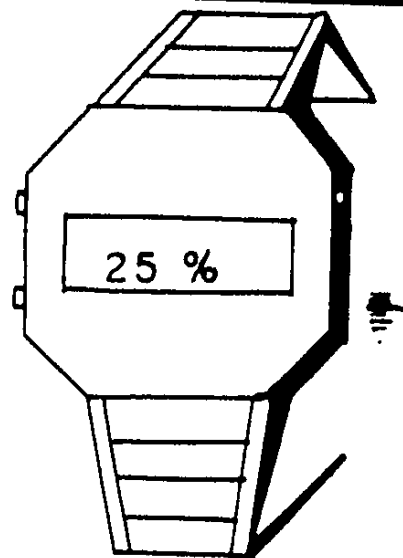
RESULTA DE GRAN INTERES DETERMINAR EL TIEMPO QUE TARDA EN PASAR EL CAMION CON EL PROPOSITO DE PROGRAMAR EFICIENTEMENTE LOS INTERVALOS DE FRECUENCIA ENTRE LAS UNIDADES Y DISMINUIR LAS PERDIDAS DE TIEMPO PARA LOS USUARIOS.

NO. DE CASOS VALIDOS 406

NO. DE CASOS ELIMINADOS 1

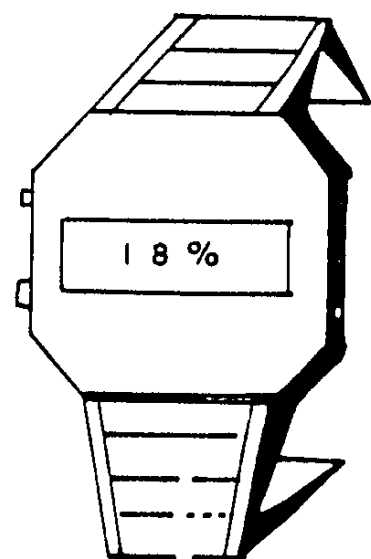
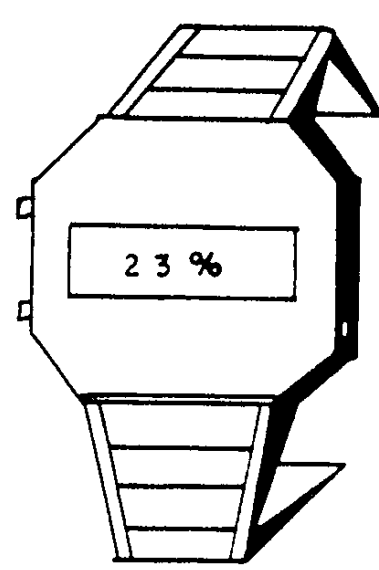
TIEMPO QUE TARDA EN PASAR EL AUTOBUS DE R- 100

DE 5 A 10 MINS



DE 11 A 15 MIN

DE 16 A 20 MIN



MAS DE 20 MIN

# RUTA 100

V 24

## TIEMPO DIARIO UTILIZADO EN TRANSPORTE

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
DE 1 A 2 HRS.	1	310	76.2	76.5	76.5
DE 2 A 3	2	62	15.2	15.3	91.9
DE 3 A 4	3	18	4.4	4.4	96.3
MAS DE 4 HORAS	4	15	3.7	3.7	100.0
	0	2	0.5	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	1.353	MODA	1.000	DESV. STD.	0.735	MINIMO	1.000
MEDIANA	1.153	RANGO	3.000	VARIANZA	0.541	MAXIMO	4.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION ENCUESTADA EL 76% UTILIZA EL TRANSPORTE URBANO DE UNA A DOS HORAS DIARIAS MIENTRAS QUE EL 29% LO UTILIZA MAS DE TRES HORAS AL DIA.

### COMENTARIO

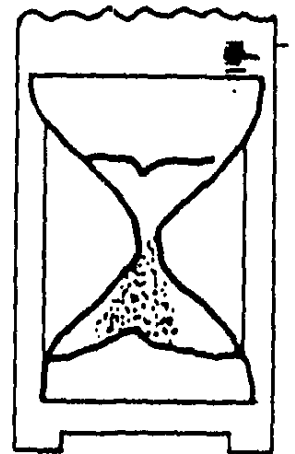
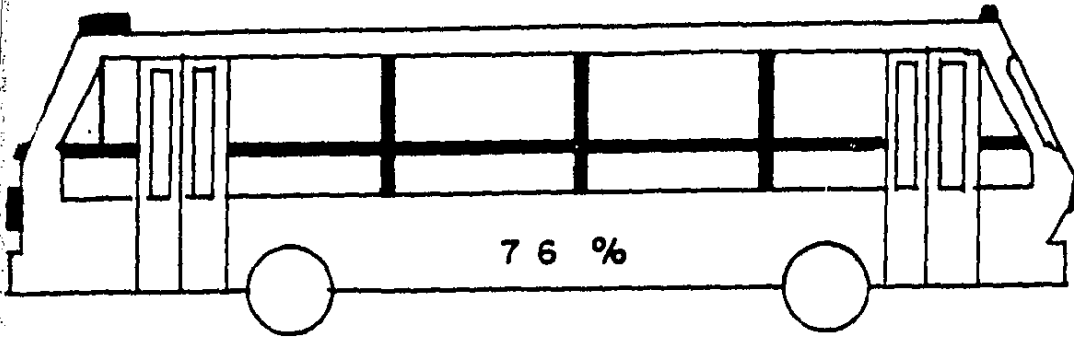
ES DE GRAN IMPORTANCIA DETERMINAR CUALES SON LOS FACTORES QUE PROVOCAN QUE EL USUARIO UTILISE GRAN PARTE DE SU TIEMPO EN TRANSPORTARSE, CON EL PROPOSITO DE ADOPTAR LAS MEDIDAS CORRECTIVAS NECESARIAS Y DISMINUIR AL MAXIMO LAS DEMORAS EN LOS RECORRIDOS.

NO. DE CASOS VALIDOS 405

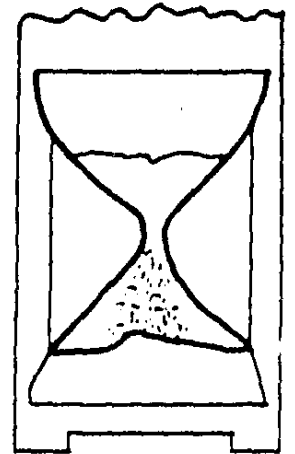
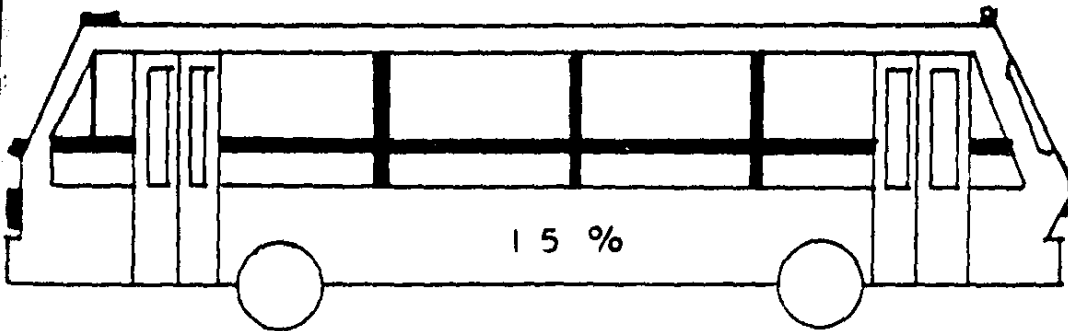
NO. DE CASOS ELIMINADOS 2

TIEMPO EMPLEADO PARA TRASLADARSE EN LOS AUTOBUSES DE R-100

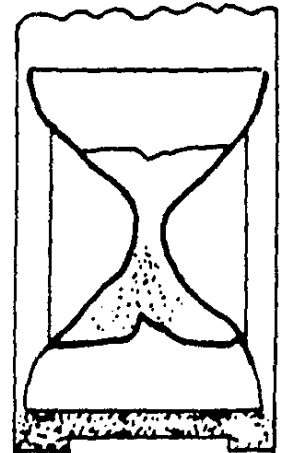
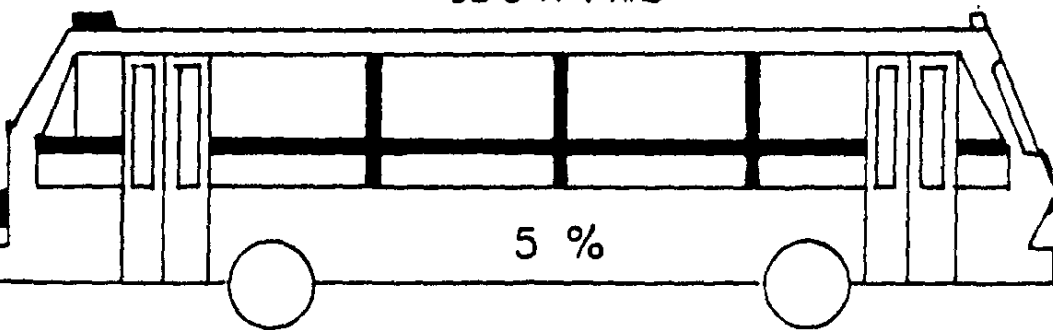
DE 1 A 2 HRS.



DE 2 A 3 HRS



DE 3 A 4 HRS



MAS DE 4 HRS = 4 %

# RUTA 100

V 25

CONOCE LAS RUTAS DE R-100

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
SI, TODAS	1	3	0.7	0.7	0.7
LA GRAN MAYORIA	2.	22	5.4	5.4	6.2
SOLO ALGUNAS	3.	240	59.0	59.1	65.3
LAS QUE UTIL. DIARIO	4.	124	30.5	30.5	95.8
NINGUNA	5.	17	4.2	4.2	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

## MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	3.320	MODA	3.000	DESV. STD.	0.675	MINIMO	1.000
MEDIANA	3.242	RANGO	4.000	VARIANZA	0.455	MAXIMO	5.000

## ANALISIS DESCRIPTIVO

MAS DE LA MITAD DE LA POBLACION (59%) CONOCE SOLO ALGUNAS RUTAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 Y EL 31% CONOCE LAS QUE UTILIZA DIARIAMENTE.

## COMENTARIO

JUEGA UN PAPEL MUY IMPORTANTE EL QUE LOS USUARIOS CONOSCAN GRAN PARTE DE LAS RUTAS DEL SISTEMA PUES CON ELLO SE EVITARIAN AGLOMERACIONES OCASIONADAS POR TRANSBORDOS INNECESARIOS.

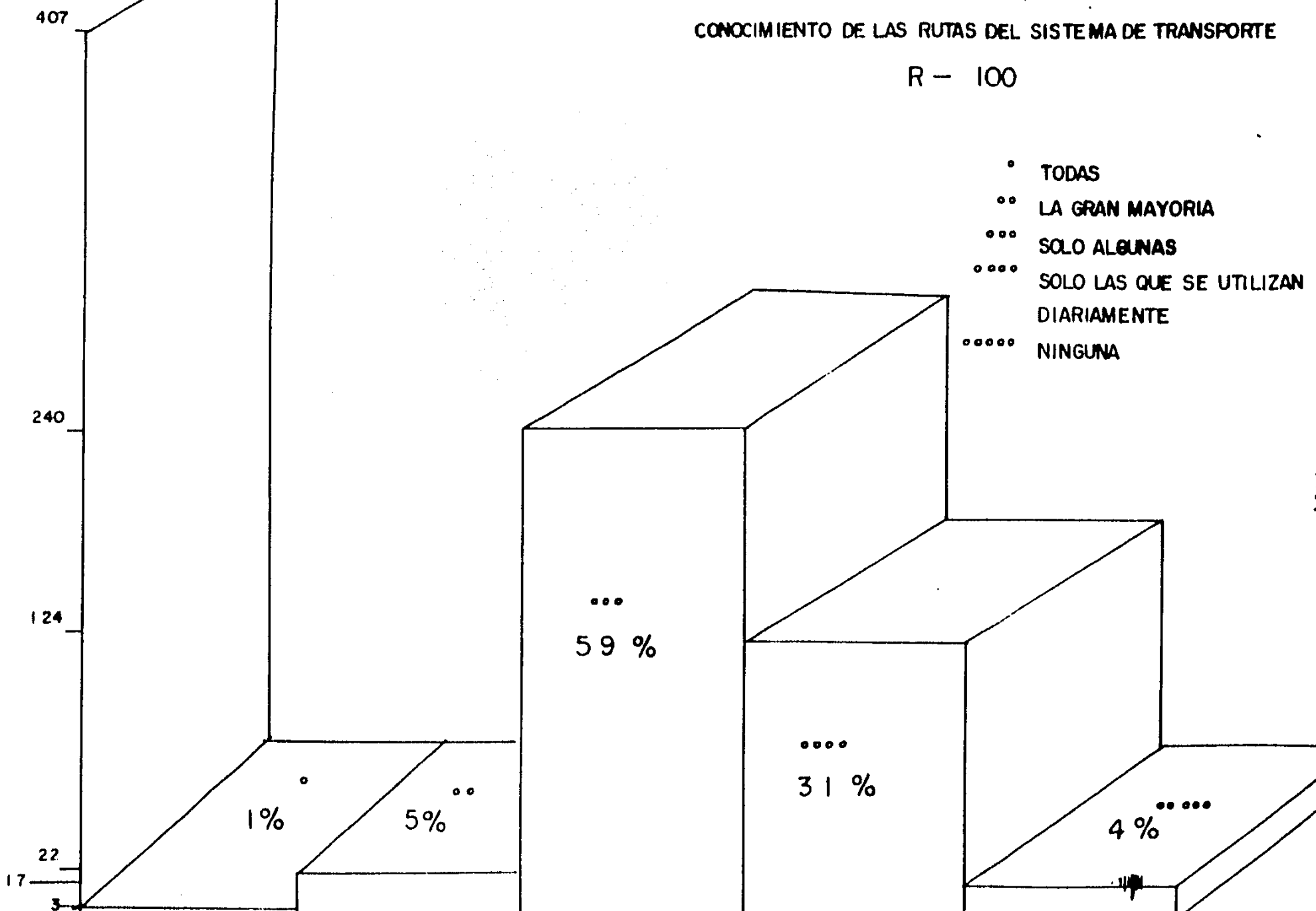
NO. DE CASOS VALIDOS 406

No DE CASOS ELIMINADOS 1

### CONOCIMIENTO DE LAS RUTAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

R - 100

- ° TODAS
- °° LA GRAN MAYORIA
- °°° SOLO ALGUNAS
- °°°° SOLO LAS QUE SE UTILIZAN DIARIAMENTE
- °°°°° NINGUNA



# RUTA 100

V 26

## CAUSA DEL DESCONOCIMIENTO DE RUTAS

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ (PCT)	ADJUSTED FREQ (PCT)	CUM FREQ (PCT)
FALTA INF DE R-100	1	110	27.0	27.1	27.1
FALTA DE INTERES MIO	2	116	28.5	28.6	55.7
FALTA DE TIEMPO	3	163	40.0	40.1	95.8
OTRA	4	17	4.2	4.2	100.0
	0	1	0.2	MISSING	100.0
TOTAL		407	100.0	100.0	

### MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA	2.214	MODA	3.000	DESV. STD.	0.892	MINIMO	1.000
MEDIANA	2.302	RANGO	3.000	VARIANZA	0.796	MAXIMO	4.000

### ANALISIS DESCRIPTIVO

MAS DE UNA TERCERA PARTE DE LA POBLACION (40%) DESCONOCE LAS RUTAS POR FALTA DE TIEMPO, Y MAS DE LA MITAD (56%) AFIRMA QUE LAS DESCONOCE POR FALTA DE INTERES PROPIO Y POR CARECER DE INFORMACION DE PARTE DEL ORGANISMO.

### COMENTARIO

ES IMPORTANTE CONOCER LAS CAUSAS DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS RUTAS CON EL FIN DE ELABORAR LAS CAMPAÑAS PUBLICITARIAS CORRESPONDIENTES E IDEAR NUEVOS METODOS PARA CONTRARRESTAR EL PROBLEMA.

NO. DE CASOS VALIDOS 406

NO DE CASOS ELIMINADOS 1



407

### CAUSAS DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS RUTAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100

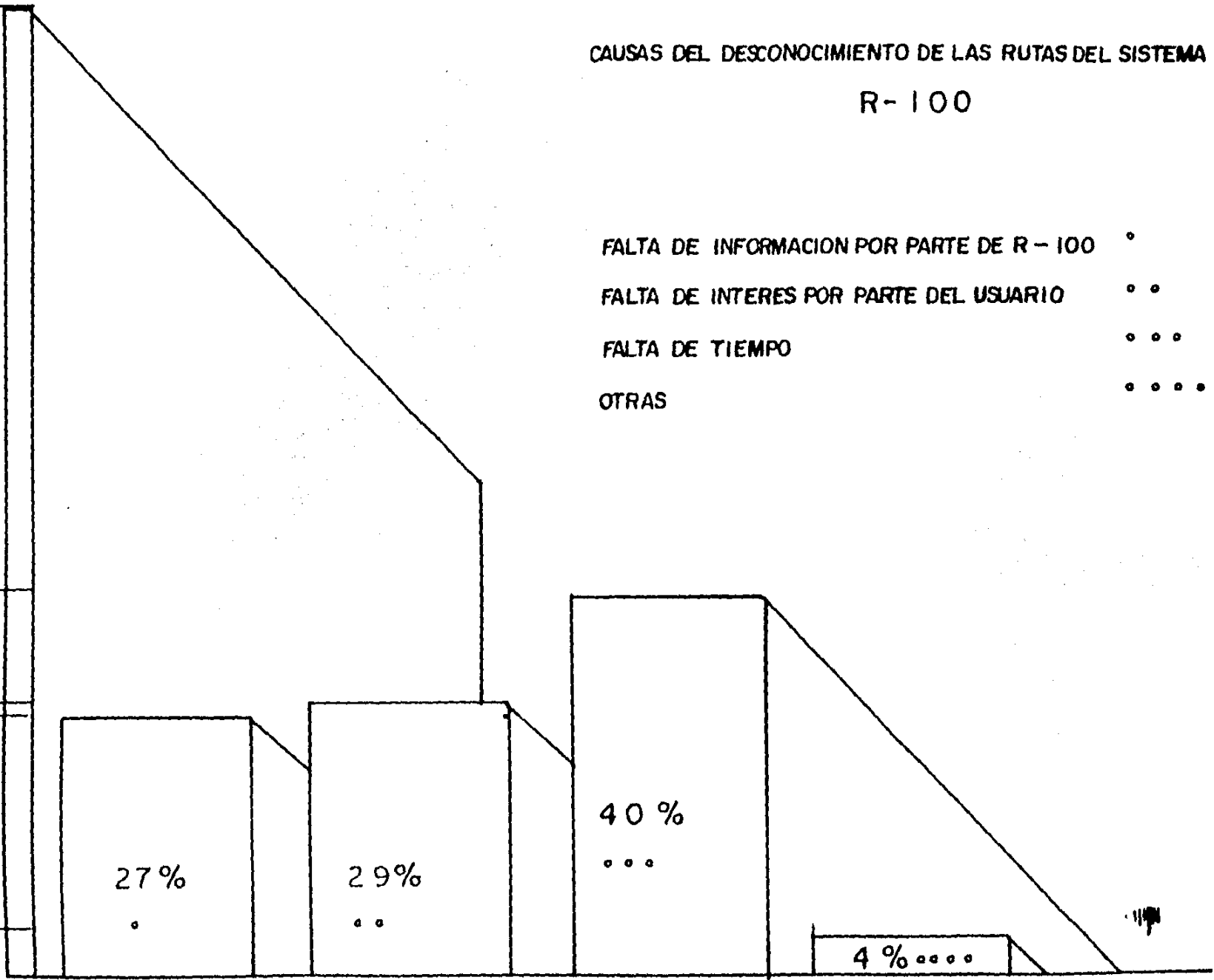
164

116

110

17

- FALTA DE INFORMACION POR PARTE DE R-100 °
- FALTA DE INTERES POR PARTE DEL USUARIO ° °
- FALTA DE TIEMPO ° ° °
- OTRAS ° ° ° °



27 %

29 %

40 %

4 %

V 27 SOLUCIONES AL PROBLEMA DE TRANSPORTE

CATEGORY LABEL	CODE	ABSOLUTE FREQ	RELATIVE FREQ	ADJUSTED FREQ	CUM FREQ
MEJOR TRATO USUARIO	1.	46	11,3	11.3	11.3
AUMENTAR PASAJE	2.	10	2.5	2.5	13.8
MAS UNIDADES	3.	122	30.0	30.0	43.8
MEJOR DIST. UNIDADES	4.	113	27.8	27.8	71.7
REGLAM. USO AUTOMOVIL	5.	20	4.9	4.9	76.6
EXIG. CUMP. OBLIG. RESP.	6.	73	17.9	18.0	94.6
OTRO	7.	22	5.4	5.4	100.0
	0.	1	0.2	MISSING	100.0
	TOTAL	407	100.0	100.0	

MEDIDAS ESTADISTICAS

MEDIA 3.882 MODA 3.000 DESV. STD. 1.833 MINIMO 1.000  
 MEDIANA 3.721 RANGO 6.000 VARIANZA 2.667 MAXIMO 7.000

ANALISIS DESCRIPTIVO

MAS DE LA MITAD DE LA POBLACION(58%) CONSIDERA QUE UNA DE LAS SOLUCIONES MAS VIABLES ES INCREMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES Y LA OPTIMIZACION DE LAS MISMAS. EL 42% OPINAN QUE ES NECESARIO EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES A LOS RESPONSABLES DEL SERVICIO, MEJORAR EL TRATO A LOS USUARIOS Y EN ULTIMA INSTANCIA AUMENTAR EL PRECIO DEL SERVICIO.

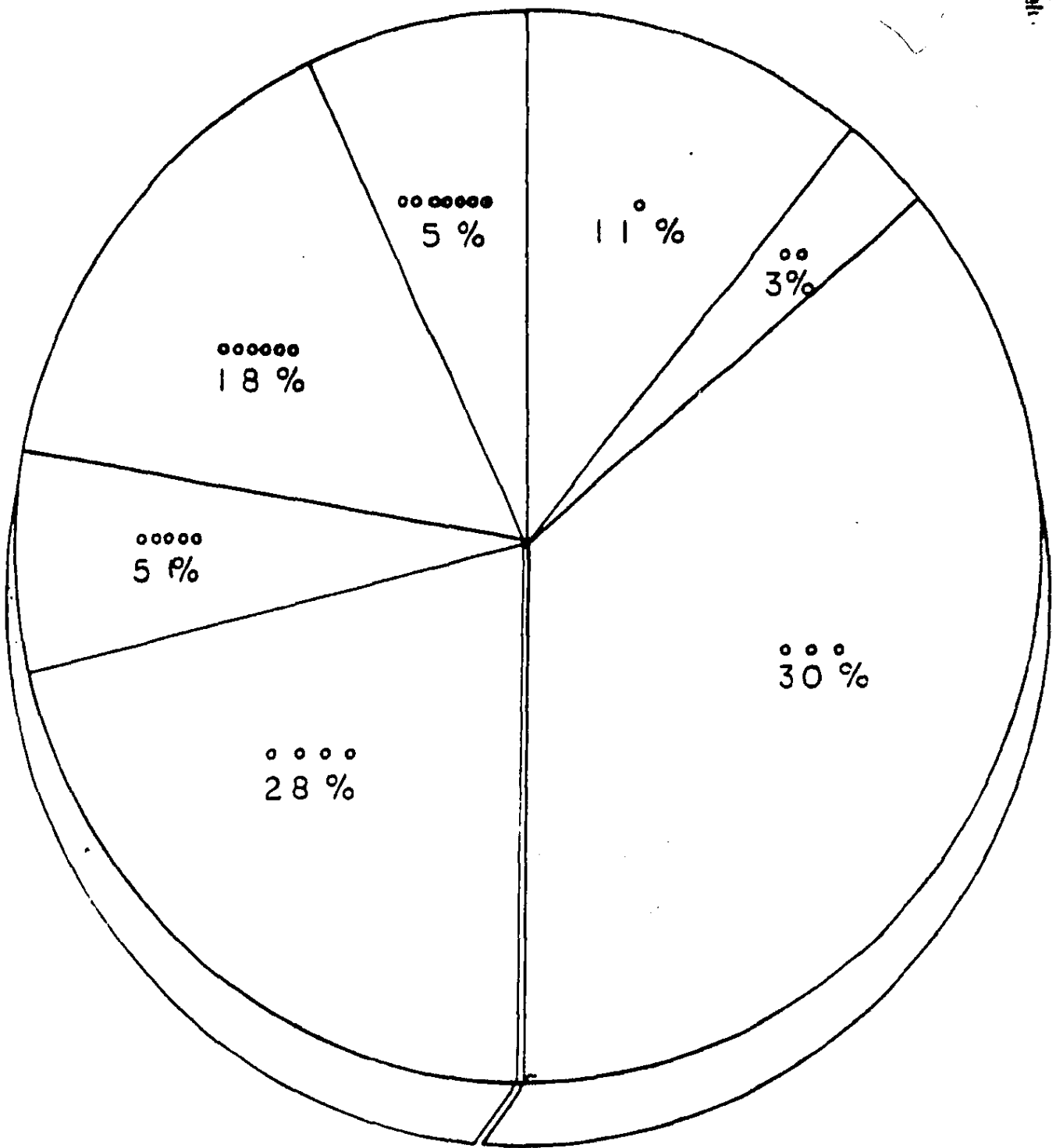
COMENTARIO

ES IMPORTANTE CONSIDERAR LA OPINION DEL USUARIO DEL SISTEMA EN EL PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS DE SOLUCION AL PROBLEMA.

NO. DE CASOS VALIDOS 406

NO DE CASOS ELIMIANDOS 1

OPINIONES DE LOS USUARIOS PARA QUE R - 100 SATISFAGA LA NECESIDAD DE TRANSPORTE EN EL D.F.



- MEJORAR EL TRATO A LOS USUARIOS
- ELEVAR EL PRECIO DEL SERVICIO
- AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES
- MEJORAR LA DISTRIBUCION DE UNIDADES
- REGLAMENTAR EL USO DEL AUTOMOVIL
- EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE SUS -- OBLIGACIONES A LOS RESPONSABLES
- OTRAS

### 3.1.2. ANALISIS DESCRIPTIVO Y CONCLUSIONES

CON EL PROPOSITO DE FUNDAMENTAR MAS AUN NUESTRA HIPOTE-  
SIS, MOSTRAR LA RELACION E INFLUENCIA ENTRE ALGUNAS VA-  
RIABLES Y COMPLETAR EL PRESENTE ESTUDIO, SE PRESENTAN A  
CONTINUACION LOS SIGUIENTES CUADROS DE CORRELACION QUE  
SON EL RESULTADO DE UN ANALISIS PROFUNDO Y EXHAUSTIVO  
DE LA INFORMACION RECOPI LADA, DE LA EXPERIENCIA ADQUI-  
RIDA, Y DE LA PROBLEMATICA OBJETO DE ESTE ESTUDIO.

# RUTA 100

CUADRO No. 1

OPINION DE LAS CLASES SOCIALES SOBRE LA CAUSA PRINCIPAL DE LA INEFICIENCIA DE R-100

V 5 BY V 12

		V 12									
V 5	COUNT	FALTA DE	MALA PLA-	FALTA DE	MALA UBIC.	SIST. BU-	USO EXCES.	FALTA EDUC.	PROB. DE	OTRAS	ROW TOTAL
	ROW PCT	UNIDADES	NEAC. RUTAS	REC. ECO	F DE TBUO.	ROCRATICO	AUTO PART.	VIAL OPER.	TRAFICO		
	COL PCT	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	
	TOT PCT										
ALTO	1.	3 50.0 2.2 0.7	0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0	1 16.7 7.7 0.2	1 16.7 2.0 0.2	0 0.0 0.0 0.0	1 16.7 1.5 0.2	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	6 1.5
MEDIO ALTO	2.	14 27.5 10.3 3.4	6 11 8 14 0 1 5	2 3 9 15 4 0 5	1 2.0 7.7 0.2	7 13.7 14.3 1.7	4 7.8 19.0 1.0	8 15.7 12.3 2.0	5 9.8 11.4 1.2	4 7.8 18.2 1.0	51 12.6
MEDIO	3.	82 31.5 60.3 20.2	30 11 5 69 8 7.4	9 3 5 69 2 2 2	11 4 2 84 6 2.7	32 12 3 65 3 7.9	14 5.4 66.7 3.4	43 16.5 66.2 10.6	27 10.4 61.4 6.7	12 4 6 54.5 3.0	260 64.0
MEDIO BAJO	4.	31 45.6 22.8 7.6	6 8 8 14 0 1 5	1 1 5 7 7 0 2	0 0 0 0 0 0 0	7 10.3 14.3 1.7	2 2.9 9.5 0.5	7 10.3 10.8 1.7	9 13.2 20.5 2.2	5 7.4 22.7 1.2	68 16.7
POPULAR	5.	6 28.6 4.4 1.5	1 4 8 2 3 0 2	1 4 8 7 7 0 2	0 0 0 0 0 0 0	2 9.5 4.1 0.5	1 4.8 4.8 0.2	6 28.6 9.2 1.5	3 14.3 6.8 0.7	1 4.8 4.5 0.2	21 5.2
COLUMN TOTAL		136 33.5	43 10.6	13 3.2	13 3.2	49 12.1	21 5.2	65 16.0	44 10.8	22 5.4	406 100.0

CHI SQUARE = 23.47969 WITH 32 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.8626

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS

( CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA )

## ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION DEL MEDIO SOCIOECONOMICO ALTO QUE EXTERNO SU OPINION EN RELACION A LAS CAUSAS PRINCIPALES DE LA INEFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100, - EL 50% AFIRMA QUE ES DEBIDO A LA FALTA DE UNIDADES. LA POBLACION RESTANTE, EN IGUAL PROPORCION (17%), AFIRMAN QUE ES DEBIDO A LA MALA UBICACION DE FUENTES DE TRABAJO, AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO Y A LA FALTA DE EDUCACION VIAL DE LOS OPERADORES.

DEL MEDIO SOCIOECONOMICO MEDIO ALTO EL 28% AFIRMA QUE ES DEBIDO A LA FALTA DE UNIDADES; 16% A LA FALTA DE EDUCACION VIAL DE LOS OPERADORES Y 15% AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO.

DEL NIVEL MEDIO EL 32% AFIRMAN QUE ES LA FALTA DE UNIDADES, 17% A LA FALTA DE EDUCACION VIAL DE LOS OPERADORES Y 12% AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO.

DEL NIVEL MEDIO BAJO 46% AFIRMAN QUE ES LA FALTA DE UNIDADES; 13% PROBLEMAS DE TRAFICO Y 10% EL SISTEMA BUROCRATICO AL IGUAL QUE LA FALTA DE EDUCACION VIAL DE LOS OPERADORES.

Y DE LA CLASE POPULAR 29% AFIRMAN QUE ES LA FALTA DE UNIDADES Y EN IGUAL PROPORCION (29%) A LA FALTA DE EDUCACION VIAL DE LOS OPERADORES, 14% A PROBLEMAS DE TRAFICO Y EL 10% AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO.

## C O N C L U S I O N

DE ACUERDO CON LAS OPINIONES VERTIDAS POR LAS DIFERENTES CLASES SOCIALES LAS CAUSAS PRINCIPALES DE LA INEFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 EN ORDEN DE IMPORTANCIA SON:

1. FALTA DE UNIDADES: (34%)
2. FALTA DE EDUCACION VIAL DE LOS OPERADORES: (16%)
3. EL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO: (12%)
4. LOS PROBLEMAS DE TRAFICO: Y, (11%)
5. LA MALA PLANEACION DE RUTAS: (11%)

# RUTA 100

CUADRO No. 2

OPINION DE LAS CLASES SOCIALES SOBRE LAS DIFERENCIAS EN EL SERVICIO AHORA DEL GOBIERNO

V 5 BY V 14

		V 14			
V 5	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	HA	HA	SIGUE	ROW TOTAL
		MEJORADO	EMPEORADO	IGUAL	
ALTO	1	0 0	2 3	4 7	6 15
		0 0	2 5	2 1	
		0 0	0 5	1 0	
MEDIO ALTO	2	18 3	12 5	21 2	51 12.6
		35 3	23 5	41 2	
		13 5	14 8	10 9	
		4 4	3 0	5 2	
MEDIO	3	84 3	44 9	132 8	260 64.0
		32 2	16 9	50 8	
		63 2	54 3	68 8	
		20 7	10 8	32 5	
MEDIO BAJO	4	24 3	17 0	27 7	68 16.7
		35 3	25 0	39 7	
		18 0	21 0	14 1	
		5 9	4 2	6 7	
POPULAR	5	33 7	6 6	8 8	21 5.2
		33 3	28 6	38 1	
		5 3	7 4	4 2	
		1 7	1 5	2 0	
COLUMN TOTAL		133 32 8	81 20 0	192 47 3	406 100.0

CHI SQUARE = 8.67659 WITH 8 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.3703

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 1

### ANALISIS DESCRIPTIVO

EL 100% DE LA CLASE ALTA OPINA QUE EL SERVICIO SIGUE IGUAL Y HA EMPEORADO. EL 78% DE LA CLASE MEDIA ALTA OPINA QUE EL SERVICIO SIGUE IGUAL EN ALGUNOS CASOS HA EMPEORADO. EL 83% DE LA CLASE MEDIA OPINA DE LA MISMA MANERA. EL 65% DE LA CLASE MEDIA BAJA OPINA QUE EL SERVICIO NO HA MEJORADO Y QUE POR EL CONTRARIO HA EMPEORADO EL 71% DE LA CLASE POPULAR OPINA LO MISMO

### CONCLUSION

SE PUEDE APRECIAR QUE LA MAYOR PARTE DE LOS ESTRATOS SOCIALES (67%), COINCIDE AL SEÑALAR QUE AUN CUANDO EL SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUALMENTE ES MANEJADO POR EL GOBIERNO, LA SITUACION DEL SERVICIO SIGUE SIENDO LA MISMA Y EN ALGUNOS CASOS HA EMPEORADO



# RUTA 100

## CUADRO No. 3

### RESPUESTA DE LAS CLASES SOCIALES A INCREMENTOS EN EL PRECIO DEL PASAJE

V5 BY V15

V5	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	V15		ROW TOTAL
		NO	SI	
		1	2	
ALTO	1	4 66.7 1.9 1.0	2 33.3 1.0 0.5	6 15
MEDIO ALTO	2	30 58.8 14.1 7.4	21 41.2 10.9 5.2	51 12.6
MEDIO	3	25 48.1 58.7 30.9	35 51.9 70.3 33.3	60 64.2
MEDIO BAJO	4	2 61.8 19.7 10.4	26 38.2 13.5 6.4	68 16.8
POPULAR	5	12 60.0 5.6 3.0	8 40.0 4.2 2.0	20 4.9
	COLUMN TOTAL	213 52.6	192 47.4	405 100.0

CHI SQUARE = 6.13182 WITH 4 DEGREES OF FREEDOM  
SIGNIFICANCE = 0.1895 NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 2

#### ANALISIS DESCRIPTIVO

EL 67% DE LA CLASE ALTA NO ESTA DE ACUERDO CON UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE. EL 59% DE LA CLASE MEDIA ALTA ESTA EN DESACUERDO CON EL AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE. EL 48% DE LA CLASE MEDIA NO PAGARIA EL AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE, MIENTRAS QUE EL 52% SI EL 62% DE LA CLASE MEDIA BAJA NO ESTA DE ACUERDO CON UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE. EL 60% DE LA CLASE POPULAR NO ESTA DE ACUERDO CON EL AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE.

#### CONCLUSION

SE OBSERVA QUE UN GRUPO DE LA POBLACION (47%) ESTARIA DISPUESTO A ACEPTAR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL SERVICIO SIEMPRE Y CUANDO ESTE MEJORE. POR OTRA PARTE ES CONVENIENTE MENCIONAR QUE EL RESTO (53%) DE LA POBLACION NO ACEPTARIA EL AUMENTO PORQUE CONSIDERA QUE ESTA MEDIDA NO SOLUCIONARIA EL PROBLEMA.

# R U T A 1 0 0

C U A D R O N o. 4

I N C R E M E N T O S E N E L P A S A J E P O R E S T R A T O S O C I A L

V 5 B Y V 1 6

V5	COUNT		V 1 6										ROW TOTAL
	ROW COL TOT	PCT PCT PCT	1	2	3	4	5	6	7	9	10	15.	
ALTO	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2
		0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	1.1
		0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	
MEDIO ALTO	2	0	2	1	1	7	2	1	0	4	0	18	
		0.0	11.1	5.6	5.6	38.9	11.1	5.6	0.0	22.2	0.0	9.5	
		0.0	8.7	5.6	14.3	7.6	12.5	16.7	0.0	20.0	0.0		
MEDIO	3	4	15	13	4	69	13	0	0	15	1	134	
		3.0	11.2	9.7	3.0	51.5	9.7	0.0	0.0	11.2	0.7	70.9	
		100.0	65.2	72.2	57.1	75.0	81.3	0.0	0.0	75.0	100.0		
MEDIO BAJO	4	0	4	4	1	11	0	5	1	0	0	26	
		0.0	15.4	15.4	3.8	42.3	0.0	19.2	3.8	0.0	0.0	13.8	
		0.0	17.4	22.2	14.3	12.0	0.0	83.3	50.0	0.0	0.0		
POPULAR	5	0	2	0	1	4	1	0	1	0	0	9	
		0.0	22.2	0.0	11.1	44.4	11.1	0.0	11.1	0.0	0.0	4.8	
		0.0	8.7	0.0	14.3	4.3	6.3	0.0	50.0	0.0	0.0		
	0.0	1.1	0.0	0.5	2.1	0.5	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0		
COLUMN TOTAL		4	23	18	7	92	16	6	2	20	1	189	
		2.1	12.2	9.5	3.7	48.7	8.5	3.2	1.1	10.6	0.5	100.0	

CHI SQUARE = 58.25896 WITH 36 DOGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.0109

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 210

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

ANALISIS DESCRIPTIVO

DE LA POBLACION DEL NIVEL SOCIOECONOMICO ALTO, EL 50% ACEPTARIAN UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE DE \$10.00 Y EL 50% RESTANTE DE SOLO \$5.00.

DEL MEDIO SOCIOECONOMICO MEDIO ALTO 22% ACEPTARIA UN AUMENTO DE 1 A 4 PESOS, 56% DE 5 A 7 PESOS Y EL 22% DE HASTA 10 PESOS.

DEL NIVEL MEDIO 27% ACEPTARIA UN AUMENTO DE 1 A 4 PESOS, 61% DE HASTA 10 PESOS.

DEL NIVEL MEDIO BAJO 35% ACEPTARIA UN AUMENTO DE 1 A 4 PESOS, 62% DE 5 A 7 PESOS. LOS RESTANTES DE HASTA 10 PESOS.

DE LA CLASE POPULAR 33% ACEPTARIAN UN AUMENTO DE 1 A 4 PESOS, 56% DE 5 A 7 PESOS Y 11% DE 9 PESOS.

C O N C L U S I O N

LOS USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO R-100 - ESTAN CONCIENTES DEL COSTO REAL DEL SERVICIO Y A SU VEZ -- CONSIDERAN ACERTADO UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE. ALGUNOS EN MAYOR Y OTROS EN MENOR PROPORCION, OBSERVANDO QUE MAS DE LA MITAD DE LA POBLACION TOTAL (60%) ESTARIAN DE ACUERDO CON UN AUMENTO DE 5 A 7 PESOS SIEMPRE Y CUANDO EL ORGANISMO CANALICE ADECUADAMENTE ESTOS RECURSOS PARA OFRECER UN MEJOR SERVICIO.

# R U T A 1 0 0

C U A D R O N o. 5

MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS DIARIAMENTE POR CLASE SOCIAL

V 5 BY V 2 0

V5	COUNT ROW PCT COL PCT	V20							ROW TOTAL
		CAMION	METRO	PESERO	CAMION METRO	CAMION PESERO	METRO PESERO	CAMION METRO-PES.	
		1	2	3	4	5	6	7	
ALTO	1.	33.2 1.3 0.8 0.5	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	33.3 2.0 0.5	16.7 2.0 0.2	0.0 0.0 0.0	16.7 1.2 0.2	6 1.5
MEDIO ALTO	2.	27.1 12.4 3.5	7.4 7.8 28.6 1.0	5.3 9.7 0.7	35.1 3.3 17.6 4.4	3.2 3.9 0.5	3.2 16.7 0.5	15.8 9.8 2.0	51 12.6
MEDIO	3.	28.7 65.5 18.3	2.7 50.0 1.7	6.6 54.8 4.2	60.2 58.8 14.8	40.4 78.4 9.9	7.7 58.3 1.7	54.8 65.9 13.3	259 64.0
MEDIO BAJO	4.	22.1 13.3 3.7	2.2 14.3 0.5	13.9 29.0 2.2	25.1 16.7 4.2	11.8 15.7 2.0	2.2 16.7 0.5	15.1 18.3 3.7	68 16.8
POPULAR	5.	38.8 7.1 2.0	4.1 7.1 0.2	9.2 6.5 0.5	23.5 4.9 1.2	0.0 0.0 0.0	4.1 8.3 0.2	19.4 4.9 1.0	21 5.2
COLUMN TOTAL		113 27.9	14 3.5	31 7.7	102 25.2	51 12.6	12 3.0	82 20.2	405 100.0

CHI SQUARE = 20.78417 WITH 24 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.6514

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 2

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

## ANALISIS DESCRIPTIVO

PUEDE OBSERVARSE QUE EL 33% DE LA CLASE SOCIAL ALTA - UTILIZA EL CAMION EN COORDINACION CON EL METRO, 17% UTILIZAN EL CAMION Y EL PESERO, Y UN 17% UTILIZA CAMION-METRO--PESERO.

DE LA CLASE SOCIAL MEDIA ALTA 28% UTILIZA CAMION EXCLUSIVAMENTE, 35% CAMION-METRO, Y EL 16% RESTANTE CAMION-METRO PESERO.

DE LA CLASE SOCIAL MEDIA EL 30% UTILIZA CAMION EXCLUSIVAMENTE, 23% CAMION-METRO Y EL 21% CAMION-METRO-PESERO.

DE LA CLASE SOCIAL MEDIA BAJA EL 25% UTILIZA EL CAMION EN COORDINACION CON EL METRO, 22% CAMION EXCLUSIVAMENTE Y UN 22% CAMION-METRO-PESERO.

DE LA CLASE POPULAR, EL 38% UTILIZA CAMION EXCLUSIVAMENTE, EL 24% CAMION-METRO, Y EL 19% CAMION-METRO-PESERO.

## C O N C L U S I O N

ES IMPORTANTE RESALTAR QUE EL DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACION REQUIERE DE UN BUEN SISTEMA DE TRANSPORTES, SUBRAYANDO ESPECIALMENTE EL PAPEL QUE CORRESPONDE AL "CAMION", EN TANTO EL 86% DE LA POBLACION, NO IMPORTANDO SU CLASE SOCIAL UTILIZA DIARIAMENTE ESTE SISTEMA EN COORDINACION CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTACION COLECTIVA COMO SON EL "METRO" Y EL PESERO.

CONVIENE OBSERVAR TAMBIEN QUE UN PORCENTAJE MUY SIGNIFICATIVO (20%) DE LA POBLACION EN SU MAYORIA PERTENECIENTES A LAS CLASES SOCIALES DE MENORES INGRESOS (MEDIA, MEDIA BAJA Y POPULAR) UTILIZAN TRES MEDIOS DE TRANSPORTE DIARIAMENTE, LO CUAL HACE PENSAR QUE LAS RUTAS ACTUALES SON INSUFICIENTES O REQUIEREN DE UNA MEJOR PLANEACION.

# RUTA 100

CUADRO No 6

OPINION SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 POR OCUPACION

		VII		V 6		BY		V II	
		BUENO		MALO				ROW TOTAL	
V 8	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT								
		1	2						
ESTUDIANTE	1.	42	86	128					
		32.8	67.2	31.4					
		27.5	33.9						
PROPIETARIO	2.	10.3	21.1						
		2	6	8					
		25.0	75.0	2.0					
TBJO. POR MI CTA.	3.	1.3	2.4						
		0.5	1.5						
		12	20	32					
EMPLEADO SIN CAR.	4.	37.5	62.5	7.9					
		7.8	7.9						
		2.9	4.9						
OBRERO	5.	45	66	111					
		40.5	59.5	27.3					
		29.4	26.0						
SUPERVISOR	6.	11	22	34					
		35.3	64.7	8.4					
		7.8	8.7						
GERENTE	7.	2	5	7					
		28.6	71.4	1.7					
		1.3	2.0						
		0.5	1.2						
COLUMN TOTAL		153	254	407					
		37.6	62.4	100.0					

( CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA )

# RUTA 100

C U A D R O N O. 6 (CONTINUACION)

OPINION SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R - 100 POR OCUPACION

V 6 B Y V 11

V6	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	VII		ROW TOTAL
		BUENO 1	MALO 2	
AMA DE CASA	8 30.4 4.6 1.7	7 16.6 6.3 3.9	16 36.6 3.9	23 57
ALTO FUNCIONARIO	9 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0	3 7.0 1.2 0.7	3 0.7
NO TRABAJO	10 100.0 1.3 0.5	2 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	2 0.5
OTRO	11 47.4 11.8 4.4	18 41.8 7.9 4.9	20 45.9 4.9	38 9.3
COLUMN TOTAL	153 37.6	254 62.4	407 100.0	

## ANALISIS DESCRIPTIVO

COMO PUEDE APRECIARSE EN EL PRESENTE CUADRO, TANTO ESTUDIANTES (67%) COMO PROPIETARIOS (75%), EMPLEADOS SIN CARGO (60%), OBREROS (65%), AMAS DE CASA (70%) Y ALTOS FUNCIONARIOS CONSIDERAN QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 ES MALO (INEFICIENTE).

## CONCLUSION

6 DE CADA 10 PERSONAS SIGUEN OPINANDO QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 ES INEFICIENTE (MALO).

CHI SQUARE = 11.65323 WITH 10 DEGREES OF FREEDOM

SIGNIFICANCE = 0.3089

# R U T A 100

CUADRO No. 7

OPINION SOBRE LA CAUSA PRINCIPAL DE LA INEFICIENCIA DE R-100 POR OCUPACION

V 6 BY V 12

V6	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	V12		FALTA DE		MALA URIC.		SISTEMA		USO EXCES.		FALTA EDUC.		PROB. DE		OTRAS		ROW TOTAL
		FALTA DE UNIDADES 1.	MALA PLANEAC. RU 2	FALTA DE REC. EC 3	MALA URIC. F DE 4.	SISTEMA BUROCRATIC. 5.	USO EXCES. AUTO 6.	FALTA EDUC. VIAL 7.	PROB. DE TRAFICO 8.	OTRAS 9.								
ESTUDIANTE	1.	49 38.3 35.8 12.0	17 13.3 39.5 4.2	4 3.1 30.8 1.0	8 6.3 61.5 2.0	16 12.5 32.7 3.9	5 3.9 23.8 1.2	20 15.6 30.8 4.9	8 6.3 18.2 2.0	8 0.8 4.5 0.2	128 31.4							
PROPIETARIO	2.	2 25.0 1.5 0.5	1 12.5 2.3 0.2	1 12.5 7.7 0.2	0 0.0 0.0 0.0	2 25.0 4.1 0.5	1 12.5 4.8 0.2	0 0.0 0.0 0.0	1 12.5 2.3 0.2	0 0.0 0.0 0.0	8 2.0							
TBJO. POR MI CTA.	3.	10 31.3 7.3 2.5	4 12.5 9.3 1.0	2 15.6 6.4 0.5	0 0.0 0.0 0.0	6 18.8 12.2 1.5	1 3.1 4.8 0.2	5 15.6 7.7 1.2	3 9.4 6.8 0.7	1 3.1 4.5 0.2	32 7.9							
EMPLEADO SIN CAR.	4.	37 33.3 27.0 9.1	11 9.9 25.6 2.7	2 1.8 15.4 0.5	2 1.8 15.4 0.5	10 9.0 20.4 2.5	5 4.5 23.8 1.2	20 18.0 30.8 4.9	17 15.3 38.6 4.2	7 6.3 31.8 1.7	111 27.3							
OBRERO	5.	16 47.1 11.7 3.9	2 5.9 4.7 0.5	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	2 5.9 4.1 0.5	3 8.3 6.1 0.7	4 11.8 6.2 1.0	5 14.3 1.4 0.2	2 5.9 0.5 0.2	34 8.4							
SUPERVISOR	6.	6 28.6 4.4 1.5	2 9.5 4.7 0.5	1 7.8 7.7 0.2	1 7.8 7.7 0.2	3 14.3 6.1 0.7	1 4.8 0.2 0.2	3 14.3 4.6 0.7	3 14.3 6.8 0.7	1 4.8 4.5 0.2	21 5.2							
GERENTE	7.	1 14.3 0.7 0.2	1 14.3 2.3 0.2	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	2 28.6 4.1 0.5	1 14.3 4.8 0.2	1 14.3 1.5 0.2	0 0.0 0.0 0.0	1 14.3 4.5 0.2	7 1.7							
COLUMN TOTAL		137 33.7	43 10.6	13 3.2	13 3.2	49 12.0	21 5.2	65 16.0	44 10.8	22 5.4	407 100.0							



# RUTA 100

## CUADRO No 7 (CONTINUACION)

OPINION SOBRE LA CAUSA PRINCIPAL DE LA INEFICIENCIA DE R-100 POR OCUPACION

		V 6 BY V12											
		V12											
V 6	COUNT	FALTA DE UNIDADES	MALA PLANEAC.	FALTA DE REC.	MALA EC	UBIC DE	SIST. BUROCRATIC.	USO EXCES. AUTO	FALTA EDUC VIAL.	PROB DE TRAFICO	OTRAS	ROW TOTAL	
	ROW COL TOT	PCT PCT PCT	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
8.	AMA DE CASA	30.7 5.1 1.7	13.3 7.0 0.7	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	17.4 8.2 1.0	8.2 9.5 0.5	17.4 6.2 1.0	8.7 4.5 0.5	4.3 4.5 0.2	23.3 5.7	
9.	ALTO FUNCIONARIO	33.3 0.7 0.2	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	33.3 7.7 0.2	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	33.3 4.5 0.2	3.0 0.7	
10.	NO TRABAJO	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	50.0 2.0 0.2	0.0 0.0 0.0	50.0 1.5 0.2	0.0 0.0 0.0	0.0 0.0 0.0	2.0 0.5	
11.	OTRO	21.8 5.8 2.0	5.2 4.7 0.5	7.3 23.1 0.7	2.6 7.7 0.2	1.3 7.7 0.2	7.3 6.1 0.7	5.2 9.5 0.5	18.7 10.8 1.7	13.2 11.4 1.2	18.4 31.8 1.7	38.0 9.3	
COLUMN TOTAL		137 33.7	43 10.6	13 3.2	13 3.2	13 3.2	49 12.0	21 5.2	65 16.0	44 10.8	22 5.4	407 100.0	

CHI SQUARE= 83.85930 WITH 80 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.3621

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

## ANALISIS DESCRIPTIVO

EL 38% DEL TOTAL DE LOS ESTUDIANTES CONSIDERA QUE LA FALTA DE UNIDADES ES LA CAUSA PRINCIPAL DE INEFICIENCIA DE R-100, UN 16% SEÑALA QUE ES LA FALTA DE EDUCACION VIAL, - 14% OPINA QUE SE DEBE A LA MALA PLANEACION DE RUTAS Y EL 13% AFIRMA QUE LA CULPA ES DEL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO.

DE LOS EMPLEADOS SIN CARGO, 33% EXPRESAN QUE LA PRINCIPAL CAUSA DE LA INEFICIENCIA DE R-100 ES LA FALTA DE UNIDADES, UN 18% OPINA QUE ES LA FALTA DE EDUCACION VIAL, 15% CONTESTA QUE SON LOS PROBLEMAS DE TRAFICO, 10% QUE SE DEBE A LA MALA PLANEACION DE RUTAS Y UN 9% SEÑALA AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO.

47% DE LOS OBREROS CONSIDERAN, TAMBIEN LA FALTA DE UNIDADES, COMO LA CAUSA PRINCIPAL DE INEFICIENCIA DE R-100 EL 15% A LOS PROBLEMAS DE TRAFICO, 12% A LA FALTA DE EDUCACION VIAL Y EL 9% AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO.

UN 33% DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN POR SU CUENTA SE INCLINARON POR SEÑALAR A LA FALTA DE UNIDADES COMO PRINCIPAL CAUSA DE INEFICIENCIA DE R-100, EL 19% AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO Y EL 16% A LA FALTA DE EDUCACION VIAL.

DEL TOTAL DE LAS AMAS DE CASA UN 30% DE ESTAS TAMBIEN AFIRMO QUE LA FALTA DE UNIDADES ES LA CAUSA PRINCIPAL DE INEFICIENCIA R-100. UN 27% DE AMAS DE CASA ACUSAN AL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO Y A LA FALTA DE EDUCACION VIAL Y UN 13% SEÑALA A LA MALA PLANEACION DE RUTAS.

## C O N C L U S I O N

LA MAYORIA DE PERSONAS CON DIFERENTES ACTIVIDADES LABORALES, SEÑALARON EN FORMA QUE LA FALTA DE UNIDADES ES LA CAUSA PRINCIPAL DE LA INEFICIENCIA DE R-100, EN SEGUNDO TERMINO SITUAN LA FALTA DE EDUCACION VIAL Y EN UN GRADO MENOR CONSIDERAN LAS SIGUIENTES CAUSAS: EL SISTEMA BUROCRATICO DEL ORGANISMO, PROBLEMAS DE TRAFICO Y MALA PLANEACION DE RUTAS. SE PUEDE OBSERVAR ENTONCES QUE SON VARIAS LAS CAUSAS POR LO CUAL EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 ES INEFICIENTE Y ES IMPORTANTE HACER NOTAR QUE LA MAYOR PARTE DE ESTAS PUEDEN SER SOLUCIONADAS POR EL ORGANISMO.

# RUTA 100

CUADRO No. 8

INCREMENTOS AL PASAJE DE ACUERDO A LA OCUPACION DEL USUARIO.

V 6 BY V 16

		V 16										
		COUNT										
V 6	ROW											ROW TOTAL
	COL	1	2	3	4	5	6	7	9	10	15	
		TOT	PCT	PCT	PCT	PCT	PCT	PCT	PCT	PCT	PCT	
ESTUDIANTE	1.	2	6	4	2	29	8	1	0	6	0	58
		3.4	10.3	6.9	3.4	50.0	13.8	1.7	0.0	10.3	0.0	30.5
		50.0	26.1	22.2	28.6	31.5	47.1	16.7	0.0	30.0	0.0	
PROPIETARIO	2.	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	4
		25.0	0.0	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1
		25.0	0.0	11.1	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
TBJO. POR MI CTA	3	0	2	2	1	5	0	0	0	2	0	12
		0.0	16.7	16.7	8.3	41.7	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	6.3
		0.0	8.7	11.1	14.3	5.4	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0	
EMPLEADO SIN CAR.	4	1	6	2	1	31	5	3	1	8	1	59
		1.7	10.2	3.4	1.7	52.5	8.5	5.1	1.7	13.6	1.7	31.1
		25.0	26.1	11.1	14.3	33.7	29.4	50.0	50.0	40.0	100.0	
OBRERO	5.	0	3	1	1	5	0	1	1	0	0	12
		0.0	25.0	8.3	8.3	41.7	0.0	8.3	8.3	0.0	0.0	6.3
		0.0	13.0	5.6	14.3	5.4	0.0	16.7	50.0	0.0	0.0	
SUPERVISOR	6.	0	0	2	0	10	1	1	0	0	0	14
		0.0	0.0	14.3	0.0	71.4	7.1	7.1	0.0	0.0	0.0	7.4
		0.0	0.0	11.1	0.0	70.9	5.9	16.7	0.0	0.0	0.0	
GERENTE	7.	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	3
		0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	1.6
		0.0	0.0	5.6	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	
		0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	
COLUMN		4	23	18	7	92	17	6	2	20	1	190
TOTAL		2.1	12.1	9.5	3.7	48.4	8.9	3.2	1.1	10.5	0.5	100.0

160.

( CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA )

# RUTA 100

CUADRO No. 8 (CONTINUACION)

INCREMENTOS AL PASAJE DE ACUERDO A LA OCUPACION DEL USUARIO

V 6 BY V 16

		V 16										ROW TOTAL
COUNT												
ROW	PCT											
COL	PCT											
TOT PCT		1	2	3	4	5	6	7	9	10	15	
V 6	8.	0	3	3	0	6	0	0	0	0	0	12
AMA DE CASA		0.0	25.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3
		0.0	13.0	16.7	0.0	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
		0.0	1.6	1.6	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
NO TRABAJO		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.5
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	
		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	
	11.	0	3	1	1	5	3	0	0	2	0	15
OTRO		0.0	20.0	6.7	6.7	33.3	20.0	0.0	0.0	13.3	0.0	7.9
		0.0	13.0	5.6	14.3	5.4	17.6	0.0	0.0	10.0	0.0	
		0.0	1.6	0.5	0.5	2.6	1.6	0.0	0.0	1.1	0.0	
COLUMN.		4	23	18	7	92	17	6	2	20	1	190
TOTAL		2.1	12.1	9.5	3.7	48.4	8.9	3.2	1.1	10.5	0.5	100.0

CHI SQUARE = 86.93447 WITH 81 DEGREES OF FREEDOM = SIGNIFICANCE = 0.3059

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 217

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION QUE ACEPTARIA UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE.

65% DE LOS ESTUDIANTES ESTAN DISPUESTOS A PAGAR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE DE \$5.00 A \$7.00; MIENTRAS QUE EL 23% ACEPTARIA UN AUMENTO QUE VA DE \$1.00 A \$4.00 Y UN 10% ESTARIA DISPUESTO A PAGAR DE \$9.00 A \$10.00.

DEL TOTAL DE LOS EMPLEADOS SIN CARGO, EL 66% ACEPTA UN AUMENTO ENTRE \$5.00 Y \$7.00, EL 17% LO ACEPTA DE \$1.00 A \$4.00 Y EL 15% PAGARIA UN AUMENTO ENTRE \$9.00 Y \$10.00.- LA MITAD DE LOS OBREROS (50%) CONSIDERAN PODER PAGAR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE DE \$5.00 A \$7.00, EL 41% PAGARIA ENTRE \$1.00 Y \$4.00 Y SOLO EL 8% ACEPTARIA UN AUMENTO ENTRE \$9.00 Y \$10.00.

EL 50% DE LAS AMAS DE CASA ESTAN DISPUESTAS A PAGAR ENTRE \$5.00 Y \$7.00, MIENTRAS QUE EL OTRO 50% ACEPTARIA UN AUMENTO ENTRE \$1.00 Y \$7.00.

C O N C L U S I O N

LA MAYOR PARTE DE LA POBLACION, SIN IMPORTAR EL TIPO DE OCUPACION, ESTA DISPUESTA A PAGAR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL PASAJE QUE VA DE LOS \$5.00 A LOS \$7.00, DESTACAN-DOSE UNA MARCADA PREFERENCIA POR EL AUMENTO DE \$5.00.

# R U T A I O O

C U A D R O No. 9

MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS EN FUNCION DE LA OCUPACION DEL USUARIO

		V 6 BY V 20							
		V 20							
V 8	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	CAMION	METRO	PESERO	CAMION METRO	CAMION PESERO	METRO PESERO	CAMION METRO-PES.	ROW TOTAL
		1	2	3	4	5	6	7	
ESTUDIANTE	1.	46	7	9	28	16	1	21	128
		35.9	5.5	7.0	21.9	12.5	0.8	16.4	31.5
		40.7	50.0	29.0	27.5	31.4	8.3	25.3	
PROPIETARIO	2.	0	1	1	4	0	0	2	8
		0.0	12.5	12.5	50.0	0.0	0.0	25.0	2.0
		0.0	7.1	3.2	3.9	0.0	0.0	2.4	
TBJO. POR MI CTA.	3.	7	1	4	13	3	1	3	32
		21.9	3.1	12.5	40.6	9.4	3.1	9.4	7.9
		6.2	7.1	12.9	12.7	5.9	8.3	3.6	
EMPLEADO SIN CAR.	4.	28	0	9	29	17	3	24	110
		25.5	0.0	8.2	26.4	15.5	2.7	21.8	27.1
		24.8	0.0	29.0	28.4	33.3	25.0	28.9	
OBRERO	5.	9	0	4	8	2	0	11	34
		26.5	0.0	11.8	23.5	5.9	0.0	32.4	8.4
		8.0	0.0	12.9	7.8	3.9	0.0	13.3	
SUPERVISOR	6.	7	3	0	3	2	1	5	21
		33.3	14.3	0.0	14.3	9.5	4.8	23.8	5.2
		6.2	21.4	0.0	2.9	3.9	8.3	6.0	
GERENTE	7.	1	0	0	1	3	0	2	7
		14.3	0.0	0.0	14.3	42.9	0.0	28.6	1.7
		0.9	0.0	0.0	1.0	5.9	0.0	2.4	
	0.2	0.0	0.0	0.2	0.7	0.0	0.5		
COLUMN TOTAL		113	14	31	102	51	12	83	406
(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)		27.8	3.4	7.6	25.1	12.6	3.0	20.4	100.0

# RUTA 100

CUADRO No. 9 (CONTINUACION)

MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS EN FUNCION DE LA OCUPACION DEL USUARIO

		V 6 BY V 20							
		V20							
V 6	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	CAMION 1	METRO 2	PESERO 3	CAMION METRO 4	CAMION PESERO 5	METRO PESERO 6	CAMION METRO-PES. 7	ROW TOTAL
8.	AMA DE CASA	7 30.4 6.2 1.7	0 0.0 0.0 0.0	3 13.0 9.7 0.7	4 17.4 3.9 1.0	2 8.7 3.9 0.5	3 13.0 25.0 0.7	4 17.4 4.8 1.0	23 5.7
9.	ALTO FUNCIONARIO	1 33.3 0.9 0.2	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	2 66.7 2.4 0.5	3 0.7
10.	NO TRABAJO	1 50.0 0.9 0.2	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	1 50.0 1.0 0.2	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	2 0.5
11.	OTRO	6 15.8 5.3 1.5	2 5.3 14.3 0.5	1 2.6 3.2 0.2	11 28.9 10.8 2.7	6 15.8 11.8 1.5	3 7.9 25.0 0.7	9 23.7 10.8 2.2	38 9.4
COLUMN TOTAL		113 27.8	14 3.4	31 7.6	102 25.1	51 12.6	12 3.0	83 20.4	406 100.0

CHI SQUARE = 76.18245 WITH 60 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.0776

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 1

### ANALISIS DESCRIPTIVO

UN 36% DE LOS ESTUDIANTES UTILIZA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EL CAMION (UNICAMENTE), MIENTRAS QUE EL 22% UTILIZA EL CAMION Y EL METRO UN 13% CAMION Y "PESERO."

DE LOS EMPLEADOS SIN CARGO UN 26% UTILIZA SOLAMENTE EL CAMION, MIENTRAS QUE OTRO 26% CAMION Y METRO, EL 16% CAMION Y "PESERO" Y EL 22% RESTANTE UTILIZA CAMION, METRO Y "PESERO".

EL 26% DE LOS OBREROS SOLAMENTE UTILIZA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EL CAMION UN 24% CAMION Y METRO, EL 32% CAMION, METRO Y "PESERO."

LA TERCERA PARTE DE LAS AMAS DE CASA UTILIZA SOLAMENTE EL CAMION, MIENTRAS QUE UN 17% OCUPA EL CAMION Y METRO Y OTRO 17% UTILIZA TRES SISTEMAS DE TRANSPORTE DIFERENTE (CAMION - METRO - "PESERO").

### CONCLUSION

UN PORCENTAJE MUY GRANDE DE LA POBLACION (58%) UTILIZA MAS DE UN SOLO SERVICIO DE TRANSPORTE PERO CABE LA ACLARACION DE QUE EN TODOS LOS CASOS EL CAMION JUEGA Y REPRESENTA UN PAPEL MUY IMPORTANTE.

# RUTA 100

## CUADRO No. 10 (CONTINUACION)

### SOLUCIONES PROPUESTAS AL PROBLEMA DE TRANSPORTE POR OCUPACION

		V 6 BY V 27							
V6	COUNT ROW PCT COL PCT	V27							ROW TOTAL
		MEJOR TRATO USUA 1	AUMENTAR PASAJE 2	MAS UNIDADES 3	MEJOR DIST UNIDA 4	REG. USO AUTOMOV 5	EXIG. CUMP OBLIG. 6	OTRO 7	
AMA DE CASA	8	8 4 0	0 0 0	21 4 1	34 7 2	4 3 0	30 9 1	0 0 0	23 5.7
ALTO FUNCIONARIO	9	33 2 0	0 0 0	66 1 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	3 0.7
NO TRABAJO	10	50 2 0	0 0 0	50 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	2 0.5
OTRO	11	15 13 1	0 0 0	34 10 3	21 7 2	10 20 1	13 6 1	5 9 0	38 9.4
COLUMN TOTAL		46 11.3	10 2.5	122 30.0	113 27.8	20 4.9	73 18.0	22 5.4	406 100.0

CHI SQUARE = 59.28376 WITH 60 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.5019

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 1

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)



# RUTA 100

CUADRO No. 10 (CONTINUACION)

SOLUCIONES PROPUESTAS AL PROBLEMA DE TRANSPORTE POR OCUPACION

		V 6 BY V 27							
		V27							
COUNT ROW PCT COL PCT		MEJOR TRATO USUA. 1.	AUMENTAR PASAJE 2.	MAS UNIDADES 3.	MEJOR DIST UNIDA. 4.	REG. USO AUTOMOV. 5.	EXIG. CUMP OBLIG. 6.	OTRO 7.	ROW TOTAL
V6									
	8.	2 8.7 4.5 0.5	0 0.0 0.0	5 21.7 4.7 1.2	8 34.8 7.1 2.0	1 4.3 5.0 0.2	7 30.4 9.6 1.7	0 0.0 0.0 0.0	23 5.7
	9.	1 33.3 2.2 0.2	0 0.0 0.0	2 66.7 1.6 0.5	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	3 0.7
	10.	1 50.0 2.2 0.2	0 0.0 0.0	1 50.0 0.8 0.2	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	2 0.5
	11.	6 15.8 13.0 1.5	0 0.0 0.0 0.0	13 34.2 10.7 3.2	8 21.1 7.1 2.0	4 10.5 20.0 1.0	5 13.2 6.8 1.2	2 5.3 9.1 0.5	38 9.4
	COLUMN TOTAL	46 11.3	10 2.5	122 30.0	113 27.8	20 4.9	73 18.0	22 5.4	406 100.0

CHI SQUARE = 59.28376 WITH 60 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.5019

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 1

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

## ANALISIS DESCRIPTIVO

UN 31% DE LOS ESTUDIANTES AFIRMA QUE UNA DE LAS SOLUCIONES AL PROBLEMA DE TRANSPORTE ES AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES, UN PORCENTAJE SIMILAR (31%) CONSIDERA QUE SE DEBE MEJORAR LA DISTRIBUCION DE ESTAS, UN 16% QUE SE DEBE EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES A LOS RESPONSABLES DEL SERVICIO Y SOLO UN 11% QUE SE DEBERIA MEJORAR EL TRATO A LOS USUARIOS.

UN 26% DE LOS EMPLEADOS SIN CARGO ASEGURA TAMBIEN QUE UNA DE LAS SOLUCIONES AL PROBLEMA ES AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES, UN 34% QUE SE DEBE MEJORAR LA DISTRIBUCION DE ESTAS Y UN 22% QUE SE EXIJA EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES A LOS RESPONSABLES.

LOS OBREROS POR SU PARTE OPINAN QUE SE DEBE AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES (35%), QUE SE MEJORE LA DISTRIBUCION DE ESTAS (24%) QUE SE MEJORE EL TRATO A LOS USUARIOS (18%) Y QUE SE REGLAMENTE EL USO DEL AUTOMOVIL PARTICULAR.

DE LAS AMAS DE CASA UN 22% SEÑALA COMO UNA DE LAS SOLUCIONES AL PROBLEMA AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES, UN 35% MEJORAR LA DISTRIBUCION DE ESTAS, UN 30% EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES A LOS RESPONSABLES DEL SERVICIO Y SOLO UN 9% QUE SE MEJORE EL TRATO A LOS USUARIOS.

## C O N C L U S I O N

COMO PUEDE OBSERVARSE LA MAYOR PARTE DE LA POBLACION, NO IMPORTANDO SU OCUPACION, COINCIDE EN QUE ALGUNAS DE LAS SOLUCIONES AL PROBLEMA DE TRANSPORTE EN ORDEN DE IMPORTANCIA PUEDEN SER:

1. AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES Y MEJORAR (OPTIMIZAR) SU DISTRIBUCION.
2. EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES A LOS RESPONSABLES DEL SERVICIO.
3. MEJORAR EL TRATO A LOS USUARIOS Y;
4. REGLAMENTAR EL USO DEL AUTOMOVIL PARTICULAR.

# RUTA 100

CUADRO No. II  
ORIGEN Y DESTINO DE LOS VIAJES

V8	COUNT		V8 BY V9					ROW TOTAL
	ROW PCT	COL PCT	NORTE	SUR	CENTRO	ORIENTE	PONIENTE	
	TOT PCT		1	2	3	4	5	
NORTE	1	23	43.1	29.4	9.5	11.6	3.2	51
		24.5	29.0	9.6	11.2	3.9	12.9	
		5.8	3.3	1.3	1.5	0.5		
SUR	2	40	22.1	48.7	12.2	12.7	5.0	181
		42.6	55.8	37.9	35.4	42.9	45.9	
		10.2	22.1	5.6	5.8	2.3		
CENTRO	3	21	22.1	34.8	23.2	14.7	3.3	95
		22.3	21.8	39.7	21.5	14.3	24.1	
		5.3	8.6	5.8	3.6	0.8		
ORIENTE	4	7	14.3	28.6	14.3	36.7	6.3	49
		7.4	9.0	12.1	27.7	14.3	12.4	
		1.8	3.6	1.8	4.6	0.8		
PONIENTE	5	3	16.7	33.3	5.6	22.2	22.4	18
		3.2	3.8	1.7	6.2	19.0	4.6	
		0.8	1.5	0.3	1.0	1.0		
COLUMN TOTAL		94	23.9	39.6	14.7	16.5	21.5	394
								100.0

CHI SQUARE = 53.14833 WITH 16 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.0000

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 13

### ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION QUE VIVE EN EL NORTE, EL 43% TRABAJA O ESTUDIA EN EL SUR. EL 10% DE LA POBLACION QUE VIVE EN EL SUR SE TRASLADA AL NORTE PARA EL DESEMPEÑO DE SUS ACTIVIDADES. EL 6% DE LA POBLACION QUE VIVE EN LA ZONA ORIENTE SE TRASLADA AL PONIENTE Y EL 4% DE LA GENTE QUE VIVE EN EL PONIENTE SE DESPLAZA AL ORIENTE DE LA CIUDAD.

### CONCLUSION

UN PORCENTAJE MUY SIGNIFICATIVO DE LA POBLACION DE LA CIUDAD DE MEXICO (16%) SE TRASLADA DE POLO A POLO DE LA MISMA, (NORTE - SUR, ORIENTE - PONIENTE Y VICEVERSA), OBSTACULIZANDO EL DESPLAZAMIENTO DE LOS DEMAS USUARIOS Y OCASIONANDO AGLOMERACIONES.

# RUTA 100

CUADRO No. 12

OPINION SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE R-100 POR ZONA DE TRABAJO

V B BY V II

V B	COUNT ROW PCT COL PCT TOT PCT	V I I		ROW TOTAL
		BUENO 1.	MALO 2.	
NORTE	1.	26	25	51
		51.0	49.0	12.9
		17.7	10.1	
		6.6	6.3	
SUR	2.	57	124	181
		31.5	68.5	45.9
		38.8	50.2	
		14.5	31.5	
CENTRO	3.	34	61	95
		35.8	64.2	24.1
		23.1	24.7	
		8.6	15.5	
ORIENTE	4.	20	29	49
		40.8	59.2	12.4
		13.6	11.7	
		5.1	7.4	
PONIENTE	5.	10	8	18
		55.6	44.4	4.6
		6.8	3.2	
		2.5	2.0	
	COLUMN TOTAL	147 37.3	247 62.7	394 100.0

## ANALISIS DESCRIPTIVO

EL 51% DE LA POBLACION DE LA ZONA NORTE CONSIDERA AL SISTEMA DE TRANSPORTE BUENO Y EL 49% LO CONSIDERA MALO. EN LA ZONA SUR EL 69% OPINA QUE ES MALO MIENTRAS QUE EL 32% OPINA QUE ES BUENO EL 64% DE LA POBLACION DE LA ZONA CENTRO LO CONSIDERA MALO Y EL 36% LO CONSIDERA BUENO. DE LA POBLACION DE LA ZONA ORIENTE EL 59% OPINA QUE ES MALO MIENTRAS QUE EL 41% OPINA QUE ES BUENO EN LA ZONA ORIENTE EL 44% AFIRMA QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE ES MALO Y EL 56% AFIRMA QUE ES BUENO.

## CONCLUSION

LOS DATOS OBTENIDOS DEMUESTRAN QUE TANTO LA ZONA SUR COMO LA ZONA CENTRO, NO CUENTAN CON SERVICIO ADECUADO DE TRANSPORTE R-100, DEBIDO POSIBLEMENTE A QUE LOS DESPLAZAMIENTOS QUE DEBEN REALIZAR SON MAS LARGOS Y DIVERSOS PUNTUALIZANDO CON ESTO LA INEFICIENCIA DEL TRANSPORTE R-100.

CHI SQUARE = 9.60789 WITH 4 DEGREES OF FREEDOM

SIGNIFICANCE = 0.0476 NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 13

# RUTA 100

CUADRO No. 13

PRINCIPALES PROBLEMAS QUE ENFRENTAN LOS USUARIOS EN LAS ZONAS DE TRABAJO PARA TRANSPORTARSE

V 8 BY V 13

V8	COUNT		V 13						ROW TOTAL
	ROW COL	PCT PCT	DEMASIADA GENTE	MALA UBIC. DE PARADAS	LOS CANIONES NO	FALTA DE UNIDADES	DEMASIADO TRAFICO	OTRO	
	TOT	PCT	1	2	3	4	5	6	
NORTE	1.		11	6	16	8	6	4	51
			21.6	11.8	31.4	15.7	11.8	7.8	13.0
			10.2	37.5	10.7	11.6	19.4	20.0	
SUR	2.		44	7	80	31	12	7	181
			24.3	3.9	44.2	17.1	6.6	3.9	46.1
			40.7	43.8	53.7	44.9	38.7	35.0	
CENTRO	3.		32	2	29	18	7	6	94
			34.0	2.1	30.9	19.1	7.4	6.4	23.9
			29.6	12.5	19.5	26.1	22.6	30.0	
ORIENTE	4.		17	1	17	8	4	2	49
			34.7	2.0	34.7	16.3	8.2	4.1	12.5
			15.7	6.3	11.4	11.6	12.9	10.0	
PONIENTE	5.		4	0	7	4	2	1	18
			22.2	0.0	38.9	22.2	11.1	5.6	4.6
			3.7	0.0	4.7	5.8	6.5	5.0	
		1.0	0.0	1.8	1.0	0.5	0.3		
	COLUMN TOTAL.		108	16	149	69	31	20	393
			27.5	4.1	37.9	17.6	7.9	5.1	100.0

CHI SQUARE = 21.09001 WITH 20 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.3918

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 14

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

## ANALISIS DESCRIPTIVO

DEL TOTAL DE LA POBLACION DE LA ZONA NORTE, EL 16% OPINA QUE EL PRINCIPAL PROBLEMA PARA TRASLADARSE ES LA FALTA DE UNIDADES, LO QUE IMPLICA QUE LOS CAMIONES NO CIRCULEN -- CON FRECUENCIA (31%), TRAYENDO COMO CONSECUENCIA QUE HAYA DEMASIADA GENTE EN LOS PUNTOS DE PARADA (22%).

EN LA ZONA SUR EL 17% AFIRMA QUE LA FALTA DE UNIDADES ES EL PRINCIPAL PROBLEMA PARA TRASLADARSE, EL 44% AFIRMA QUE LOS CAMIONES NO PASAN RAPIDO Y EL 24% RESTANTE AFIRMA QUE SE DEBE A QUE HAY DEMASIADA GENTE.

DE LA POBLACION DE LA ZONA CENTRO, EL 19% DICE QUE SU PRINCIPAL PROBLEMA ES LA FALTA DE UNIDADES, EL 31% QUE LOS CAMIONES NO PASAN Y EL 34% QUE HAY DEMASIADA GENTE.

EN LA ZONA ORIENTE EL 16% OPINAN QUE EL PRINCIPAL PROBLEMA ES LA FALTA DE UNIDADES, EL 35% OPINA QUE LOS CAMIONES NO PASAN Y EL 35% RESTANTE OPINA QUE HAY DEMASIADA GENTE.

MIENTRAS TANTO, EL 22% DE LA ZONA PONIENTE AFIRMA QUE ES LA FALTA DE UNIDADES EL PRINCIPAL PROBLEMA QUE TIENE PARA TRASLADARSE, EL 39% AFIRMA QUE LOS CAMIONES NO PASAN Y EL 22% AFIRMA QUE HAY DEMASIADA GENTE.

## C O N C L U S I O N

LAS ZONAS DONDE MAS PROBLEMA TIENE EL USUARIO PARA -- TRASLADARSE EN AUTOBUS ES LA SUR (44%) Y LA PONIENTE (39%).

CABE DESTACAR QUE EN ESTAS ZONAS MAS CRITICAS SE DEBE AUMENTAR EL NUMERO DE UNIDADES Y CONSECUENTEMENTE MEJORAR LOS INTERVALOS DE FRECUENCIA ENTRE UNA UNIDAD Y OTRA.

# RUTA 100

CUADRO No. 14  
OPINION DE LAS ZONAS DE TRABAJO SOBRE LAS DIFERENCIAS EN EL SERVICIO COMO CONSECUENCIA DE LA  
ESTATIZACION DEL TRANSPORTE  
V 8 BY V 14

		COUNT	VI4			ROW
		ROW PCT	HA	HA	SIGUE	TOTAL
		COL PCT	MEJORADO	EMPEORADO	IGUAL	
		TOT PCT	1	2	3	
V8	NORTE	1	18 35.3 14.0 4.6	7 13.7 8.8 1.8	26 51.0 14.1 6.6	51 12.9
		2	56 30.9 43.4 14.2	39 21.5 48.8 9.9	86 47.5 46.5 21.8	181 45.9
		3	29 30.5 22.5 7.4	27 28.4 33.8 6.9	39 41.1 21.1 9.9	95 24.1
ORIENTE	4	19 38.8 14.7 4.8	4 8.2 5.0 1.0	26 53.1 14.1 6.6	49 12.4	
	5	7 38.9 5.4 1.8	3 16.7 3.8 0.8	8 44.4 4.3 2.0	18 4.6	
COLUMN TOTAL			129 32.7	80 20.3	185 47.0	394 100.0

CHI SQUARE = 10.46401 WITH 8 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.2340

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 13

### ANALISIS DESCRIPTIVO

EN LA ZONA NORTE EL 65% DE LA POBLACION AFIRMA QUE EL SISTEMA SIGUE IGUAL Y HA EMPEORADO Y UN 35% AFIRMA QUE HA MEJORADO EN LA ZONA SUR EL 70% OPINA QUE EL SERVICIO SIGUE IGUAL Y HA EMPEORADO Y EL 30% OPINA QUE HA MEJORADO EL 80% DE LA POBLACION DE LA ZONA CENTRO DICE QUE EL SERVICIO SIGUE IGUAL Y HA EMPEORADO, EL 40% RESTANTE DICE QUE HA MEJORADO. DE LA POBLACION DE LA ZONA ORIENTE EL 81% AFIRMA QUE EL SERVICIO SIGUE IGUAL Y HA EMPEORADO Y EL 39% AFIRMA QUE HA MEJORADO EL 61% DE LA POBLACION DE LA ZONA PONIENTE OPINA QUE EL SISTEMA SIGUE IGUAL Y HA EMPEORADO Y EL 39% OPINA QUE HA MEJORADO.

### CONCLUSION

LA ZONA DONDE SE ENCUENTRA MAS CRITICO EL SISTEMA DE TRANSPORTE ES EN LA ZONA SUR Y CABE DESTACAR QUE, SIN IMPORTAR LA ZONA, EL SERVICIO DE TRANSPORTE SIGUE IGUAL Y EN ALGUNOS CASOS HA EMPEORADO.

# RUTA 100

CUADRO No. 15

MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS DIARIAMENTE POR ZONA DE ESTUDIO O TRABAJO

		V 8 BY V 20							
		V 20							
V 8	COUNT	CAMION	METRO	PE SERO	CAMION	CAMION	METRO	CAMION	ROW
	ROW PCT	1	2	3	METRO	PE SERO	PE SERO	METRO-PES.	
	COL PCT								
	TOT PCT								
NORTE	1.	18 35.3 16.7 4.6	1 2.0 7.1 0.3	4 7.8 12.9 1.0	17 33.3 17.2 4.3	7 13.7 14.0 1.8	0 0.0 0.0 0.0	4 7.8 4.9 1.0	51 13.0
	2.	45 25.0 41.7 11.5	5 2.8 35.7 1.3	16 8.9 51.6 4.1	40 22.2 40.4 10.2	28 15.6 56.0 7.1	6 3.3 60.0 1.5	40 22.2 49.4 10.2	180 45.8
	3.	18 18.9 16.7 4.6	5 5.3 35.7 1.3	7 7.4 22.6 1.8	29 30.5 29.3 7.4	10 10.5 20.0 2.5	2 2.1 20.0 0.5	24 25.3 29.6 6.1	95 24.2
ORIENTE	4.	18 36.7 16.7 4.6	3 6.1 21.4 0.8	4 8.2 12.9 1.0	10 20.4 10.1 2.5	3 6.1 6.0 0.8	1 2.0 10.0 0.3	10 20.4 12.3 2.5	49 12.5
	5.	9 50.0 8.3 2.3	0 0.0 0.0 0.0	0 0.0 0.0 0.0	3 16.7 3.0 0.8	2 11.1 4.0 0.5	1 5.6 10.0 0.3	3 16.7 3.7 0.8	18 4.6
COLUMN TOTAL		108 27.5	14 3.6	31 7.9	99 25.2	50 12.7	10 2.5	81 20.6	393 100.0

CHI SQUARE = 28.73520 WITH 24 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.2303

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 14

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)



## ANALISIS DESCRIPTIVO

DE LA POBLACION QUE TRABAJA O ESTUDIA EN EL NORTE DE LA CIUDAD, EL 35% UTILIZA LOS CAMIONES, EL 33% UTILIZA EL CAMION Y EL METRO, EL 14% CAMION Y PESERO.

DE LA ZONA SUR EL 25% UTILIZA UNICAMENTE CAMION, EL 22% CAMION Y METRO, EL 16% CAMION Y PESERO Y EL 22% CAMION METRO Y PESERO.

DE LA ZONA ORIENTE EL 36% UTILIZA SOLO EL CAMION, EL 20% CAMION Y METRO Y EL 20% CAMION, METRO Y PESERO.

DE LA ZONA PONIENTE EL 50% UTILIZA EL CAMION UNICAMENTE, EL 17% UTILIZA CAMION Y METRO, EL 11% CAMION Y PESERO Y OTRO 17% CAMION, METRO Y PESERO.

## C O N C L U S I O N

EL INDICE DE LOS USUARIOS QUE UTILIZAN MAS DE DOS MEDIOS DE TRANSPORTE ES MUY SIGNIFICATIVO (61%) ESTO MUESTRA LA DEFICIENCIA DEL TRANSPORTE, YA QUE OCASIONA UNA MAYOR PERDIDA DE TIEMPO Y UN DESEMBOLSO MAYOR PARA LOS MISMOS USUARIOS.

HAY QUE HACER HINCAPIE EN LA IMPORTANCIA QUE TIENE EL CAMION, TAL COMO LO INDICA UN INDICE MUY SIGNIFICATIVO EN SU USO EN COMBINACION CON LOS DEMAS MEDIOS DE TRANSPORTE.

# R U T A 1 0 0

C U A D R O N o. 16

TIEMPO QUE TARDA EN PASAR EL CAMION POR ZONA DE TRABAJO O ESTUDIOS.

V 8 B Y V 23

		V23				ROW TOTAL
		5 A 10 MINUTOS	11 A 15	16 A 20	MAS DE 20 MINUTO	
V8	COUNT					
	ROW PCT COL PCT TOT PCT	1	2	3	4	
NORTE	1.	14 27.5 13.9 3.6	13 25.5 9.7 3.3	13 25.5 14.6 3.3	11 21.6 15.9 2.8	51 13.0
	2.	37 20.6 36.6 9.4	66 36.7 49.3 16.8	42 23.3 47.2 10.7	35 19.4 50.7 8.9	180 45.8
CENTRO	3.	30 31.6 29.7 7.6	32 33.7 23.9 8.1	20 21.1 22.5 5.1	13 13.7 18.8 3.3	95 24.2
	4.	15 30.6 14.9 3.8	18 36.7 13.4 4.6	9 18.4 10.1 2.3	7 14.3 10.1 1.8	49 12.5
PONIENTE	5.	5 27.8 5.0 1.3	5 27.8 3.7 1.3	5 27.8 5.6 1.3	3 16.7 4.3 0.8	18 4.6
	COLUMN TOTAL	101 25.7	134 34.1	89 22.6	69 17.6	393 100.0

CHI SQUARE = 8.33719 WITH 12 DEGREES OF FREEDOM SIGNIFICANCE = 0.7583

NUMBER OF MISSING OBSERVATIONS = 14

(CONTINUACION EN LA SIGUIENTE HOJA)

ANALISIS DESCRIPTIVO

DE LA POBLACION QUE ESTUDIA O TRABAJA EN EL NORTE DE LA CIUDAD, EL 28% OPINO QUE EL CAMION TARDA EN PASAR DE 5 A 10 MINS., EL 26% DE 11 A 15 MINS. Y EL 47% DE 16 A MAS DE 20 MINS.

DE LA ZONA SUR EL 21% OPINO QUE TARDAN DE 5 A 10 MINS., EL 37% DE 11 A 15 MINS. Y EL 43% DE 16 A MAS DE 20 MINS.

DE LA ZONA CENTRO EL 32% DE 5 A 10 MINS., EL 34% DE 11 A 15 MINS. Y EL 35% DE 16 A MAS DE 20 MINS.

DEL ORIENTE OPINARON EL 31% QUE TARDAN DE 5 A 10 MINS. EL 37% DE 11 A 15 MINS. Y EL 33% DE 16 A MAS DE 20 MINS.

DEL PONIENTE EL 28% DE 5 A 10 MINS. OTRO 28% DE 11 A 15 MINS. Y 45% DE 16 A MAS DE 20 MINS.

C O N C L U S I O N

SE OBSERVA QUE LOS INDICES MAS REPRESENTATIVOS SE REFIEREN A QUE EL CAMION TARDA EN PASAR 11 A 15 MINS. SIN EMBARGO, SE CONSIDERA TAMBIEN ELEVADO EL PORCENTAJE DE LOS INDICES QUE VAN DE 16 A MAS DE 20 MINS. PRESENTANDOSE COMO LAS ZONAS MAS AFECTADAS: LA SUR, ORIENTE Y CENTRO, AUNQUE EL PROBLEMA SE MANIFIESTA EN TODA LA CIUDAD, AFECTANDO EN GRAN MEDIDA A LOS USUARIOS EN SU LLEGADA A TRABAJO O ESCUELA, DISMINUYENDO SU RENDIMIENTO POR LA TENSION QUE LES OCASIONA PENSAR EN QUE SE LES HACE TARDE O BIEN EN EL TIEMPO QUE DEBEN PERDER DURANTE EL TRASLADO.

### 3.2. LA AUDITORIA ADMINISTRATIVA COMO INSTRUMENTO DE EVALUACION PARA DETECTAR, PROPONER Y CORREGIR PROBLEMAS EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.

#### INTRODUCCION:

La auditoría, concebida como una actividad a nivel profesional, ha sido reconocida hoy en día como uno de los mecanismos de mayor trascendencia que coadyuvan al logro de una eficaz y eficiente administración.

La evolución que ha sufrido esta materia comprende un período inicial en el cual su actividad tiene un carácter de purador, verificador e investigador carente de una adecuada metodología, lo que provocó que su ejecución fuera realizada en forma empírica y dentro de un ambiente de improvisación.

En esta primer etapa, el enfoque que adquirió la auditoría se circunscribió básicamente a los aspectos financieros en el sector privado, y de cumplimiento legal en el sector público, siendo en todos nosotros conocido los resultados obtenidos.

En la actualidad, la auditoría se dirige a examinar --- cualquier actividad u operación, dándosele énfasis dentro -- del sector público a los aspectos de tipo financiero, operacional, de resultado de programas y de cumplimiento legal. Sin embargo, la auditoría profesional efectuada en el sector.

público no debe ser considerada diferente a la auditoría realizada en el sector privado. En realidad la auditoría practicada en el gobierno federal ha evolucionado de dicho sector - privado del cual ha obtenido casi la totalidad de su filosofía.

En nuestro país cada día aumenta la necesidad de controlar y evaluar las entidades gubernamentales.

La participación del Estado en el desarrollo económico, político y social del país, demanda la necesidad de obtener niveles cada vez más elevados de eficiencia, eficacia y congruencia, en la ejecución de las actividades encomendadas - al sector público.

Todos sabemos que desde que el hombre empezó a utilizar y manejar las cosas, (y más tarde a delegar funciones), para lograr fines o metas tuvo necesidad de comprobar y verificar si lo que había ordenado se estaba realizando tal como él lo había concebido. Inicialmente una simple observación directa permitía conocer el grado de adelanto y controlar la terminación dentro de las condiciones requeridas. Ahora, el avance de las ciencias, la tecnología y las grandes concentraciones de gente, han motivado que las operaciones aumenten en su -- grado de complejidad, y que las técnicas, medios, normas y - objetivos de control evolucionen a la par con la humanidad.

El control es una de las etapas del proceso administrativo. En las más diversas definiciones de administración se

concluye que el control no es independiente de la organización sino que está articulado dentro de la misma, siendo la auditoría administrativa uno de los instrumentos del control.

Con el objeto de facilitar la comprensión del capítulo que nos ocupa, es conveniente definir los siguientes conceptos:

*Auditoría.*- "Técnica que tiene por objeto la comprobación, verificación y evaluación de actividades, mediante la investigación u observación de hechos y registros". (A)

*Auditoría Administrativa:* "Examen completo y constructivo de la estructura organizativa de una empresa, institución o departamento gubernamental; o de cualquier otra entidad; de sus métodos de control, medios de operación y empleo que dé a sus recursos humanos y materiales". (B)

En el gobierno federal, la tarea de control se realiza de manera directa e indirecta en todas sus actividades, ya sea a través de diversos organismos del poder ejecutivo por una parte, y del poder legislativo por otra. Todos ellos auxiliados por diversos instrumentos administrativos como auditorías, revisiones, inspecciones, visitas, etc., a fin de alcanzar los resultados deseados. Bajo este entorno, los beneficios que se pueden obtener con la práctica adecuada de una

---

(A) Alvarez Anguiano Jorge.- Auditoría Administrativa.- UNAM.- FCA.

(B) Leonard A. William.- Auditoría Administrativa.-ED. DIANA.-Agosto de 1980.

auditoría administrativa adquieren gran relevancia. Por ello, en este trabajo se considera importante señalar las principales actividades de un sistema de auditoría, tendiente a elevar la eficiencia y eficacia del funcionamiento operativo de R-100.

Con el objeto de fortalecer y complementar los mecanismos antes señalados, es necesario que sistemática y permanentemente se practiquen evaluaciones de las actividades realizadas a fin de ratificar el curso de las acciones.

Estas evaluaciones permitirán contar con un flujo constante de elementos de juicio que retroalimenten a los procesos de planeación, programación, presupuestación, información y control de las actividades en R-100. Para el desarrollo de estas actividades de evaluación y control, es necesario recurrir a la utilización de la auditoría administrativa ya que a través de ésta se coadyuvará a que los funcionarios encargados de la dirección y operación de R-100 conozcan si los programas que tienen bajo su responsabilidad alcanzan los resultados esperados, detectando en su caso, posibles desviaciones o deficiencias que requieran la aplicación de medidas tendientes a mejorar o corregir los sistemas operativos o de control interno.

El objetivo primordial de la auditoría administrativa consistirá en descubrir deficiencias o irregularidades en las unidades administrativas que componen la estructura de

de R-100, así como plantear y proponer alternativas de solución con la finalidad de coadyuvar al logro de una administración más eficaz mediante el examen de los sistemas, políticas, métodos, planes, operaciones, manejo de personal y -- todas las demás actividades que se realizan en R-100.

Su propósito será mejorar la planeación, el desarrollo y el control de todas las actividades.

Algunos otros objetivos que podría cumplir la auditoría son:

- Analizar si el control interno coadyuva a la obtención de la información financiera confiable, oportuna y útil para la adecuada toma de decisiones.
- Analizar si R-100, con los recursos asignados, ha cumplido en tiempo, lugar y calidad con los objetivos y metas estable cidos en programas.
- Revisar la eficiencia obtenida por R-100 en la asignación y utilización de estos recursos.
- Revisar si se cumple con las disposiciones legales, normas y políticas aplicables en R-100.
- Formular las observaciones y recomendaciones tendientes a mejorar la operación de R-100, así como para corregir las -- desviaciones y deficiencias encontradas.
- Realizar el seguimiento de las recomendaciones que hayan - sido aprobadas, con el objeto de cerciorarse de que efectivaa



mente se implantaron.

El enfoque de la auditoría administrativa orientado más a la prevención que a la curación. Promoverá la pronta acción correctiva debido a que ayudará a detectar las señales que presagien problemas serios en la prestación del servicio.

Con esta herramienta se podrán modificar en forma efectiva, según los justifiquen los resultados de la auditoría, las políticas y controles de R-100, proporcionando una evaluación y una revisión objetiva de los mismos. Se determinará la existencia o la falta de éstos, su alcance, una adecuada implantación en las áreas funcionales, y sus efectos posteriores.

El alcance de la auditoría administrativa deberá cubrir significativamente, además del examen tradicional de los estados financieros, los aspectos siguientes:

#### 1.- ASPECTOS ADMINISTRATIVOS:

1.1.- Analizar el aparato administrativo, a fin de estar en posibilidades de proporcionar las recomendaciones que se consideren convenientes para mejorarlo.

1.2.- Analizar la estructura de la organización.

1.3.- Emitir un diagnóstico de la efectividad y operatividad de las unidades administrativas integrantes.

1.4.- Detectar el grado de calidad de su personal y vigilar que este en proporción de sus responsabilidades.

1.5.- Verificar si se están manejando los recursos de manera eficiente y si están obteniendo los resultados deseados.

1.6.- Cuidar que las operaciones de R-100 cumplan con leyes y reglamentos aplicables.

1.7.- Uniformar la elaboración de informes.

## 2.- ASPECTO TECNICO.

2.1.- Evaluar la supervisión de reconstrucción de unidades.

2.2.- Determinar las condiciones de operación en los autobuses.

2.3.- Evaluar procedimientos para el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades.

2.4.- Idear nuevos métodos, actividades y procedimientos tendientes a mejorar la prestación del servicio.

2.5.- Vigilar el cumplimiento de las normas tendientes a mantener en buenas condiciones la limpieza y presentación de las unidades en servicio.

## 3.- ASPECTO OPERATIVO.

3.1.- Evaluar la prestación adecuada del servicio mediante la programación y control de rutas.

3.2.- Analizar los procedimientos de operación de autobuses y unidades móviles de supervisión del organismo.

3.3.- Evaluar la actuación de Gerencias Modulares con --

base en el parque vehicular en servicio.

3.4.- Evaluar el sistema de planeación e implementación de rutas (SARO Y SEFIS).

3.5.- Optimizar el parque vehicular en servicio.

Con relación a la ubicación y adscripción interna de -- las unidades de auditoría administrativa en R-100, es necesario subrayar que a medida que su ubicación esté más en contacto con el nivel de decisiones, las recomendaciones que -- emita serán más rápidamente aceptadas. Sus funciones deben -- integrarse preferentemente en áreas que cuenten con profesionistas capaces y con experiencia práctica adecuada.

El grado de avance en la técnica de la auditoría administrativa, dependerá en gran parte de la base de conocimientos adquiridos por los encargados de realizar esta función, -- de tal modo que la capacitación y preparación constante deben ser preponderantes. Lo anterior tiene íntima relación -- con los recursos financieros con que cuenta; ya que dichos -- recursos deben estar en razón directa de la calidad y el tipo de resultados que se desee obtener.

Con ese propósito, es conveniente estandarizar algunos procedimientos fundamentales, por ejemplo, la metodología a seguir. No se pretende con esto analizar las diferentes técnicas que puede utilizar la auditoría administrativa, ya que sabemos que la más adecuada será la que mejor se ajuste a la

área por auditar. En efecto, si partimos de que no existen "Recetas de cocina" en la administración, la primera interrogante a la que los auditores se enfrentarán será la de definir la estrategia a utilizar de conformidad con el ambiente, costumbres y características específicas de R-100; incorporando a estos conceptos los nuevos enfoques sobre participación burocrática, poder político, transferencias de conocimiento y tecnología avanzada, entre otros.

Por ello, se pretende esbozar una metodología lo suficientemente adecuada, que contemple la posibilidad de concebir auténticos sistemas funcionales que conduzcan a R-100 al logro de sus objetivos.

La amplitud del estudio se determinará en base a los programas o partidas presupuestales a revisar; al tiempo estimado para la aplicación de la auditoría; a la magnitud de el área por revisar y su dispersión geográfica entre otras; seleccionándose las funciones a examinar según su importancia conceptual y procurando que sean aquellas que por sus características ofrezcan mayor posibilidad de mejora. Es oportuno recalcar que esta selección deberá realizarse con los funcionarios apropiados, visualizando las posibilidades de obtener rápidamente resultados.

#### METODOLOGIA PROPUESTA.

1. Familiarización con la entidad.- Esta etapa com---

prende la investigación documental entendida como el conocimiento de decretos, acuerdos, reglamentos, organigramas estructurales, funciones, políticas, objetivos, etc.; así como la visita a instalaciones, reconocimiento de ambiente laboral, realización de entrevistas previas con los funcionarios de las áreas específicas de R-100. que permitan conocer un panorama general de la problemática a la que se enfrentan.

II.- Elaboración y autorización del programa detallado. Habiendo obtenido la información de antecedentes que permitan conocer el área materia de estudio así como la problemática general, se procederá a elaborar el programa detallado de trabajo, que deberá comprender la prioridad en que las funciones se analizarán, incluyendo los tiempos estimados para ello. Se obtendrá la autorización por parte de los funcionarios de R-100 quienes harán los ajustes que consideren necesarios de acuerdo a los lineamientos y a las metas propuestas.

III.- Investigación. - En base a la autorización del programa de auditoría, se iniciará la etapa de investigación, que constituye la parte sustantiva de la auditoría administrativa. Para ello es conveniente valerse de algunas técnicas como son: la entrevista, aplicación de cuestionarios, gráficas de proceso, gráficas de tiempo hombre-máquina, gráficas

fica de distribución, estudios de tiempo y movimiento, lista de comprobación, muestreo, medición del trabajo, investigación de operaciones, análisis de procedimientos, etc. Sugiriendo que, al recopilar la información, el examen contemple objetivos, políticas, procedimientos, programas, presupuestos, estrategias, recursos humanos, estructura de mando, comunicación, métodos de control, recursos materiales, entre otros aspectos; observándose además las irregularidades, incertidumbres y conflictos captados.

IV.- Análisis de la información captada.- El objeto de la investigación es lograr la identificación precisa de los problemas. En esta etapa se cuantificará la causa-efecto de los mismos, determinando sus consecuencias a fin de recapitular los principales hallazgos que son indicativos de posibles perfeccionamientos. El análisis suministrará la base de comprensión y juicio para llegar a conocer la situación con mayor claridad. Será lo suficientemente detallado y completo para permitir dar respuesta en cada etapa a interrogantes como: ¿Resulta práctica su aplicación?, ¿Sus requerimientos son razonables?, ¿El personal es idóneo?, ¿Existen puntos débiles?, ¿La autoridad está bien delegada?.

V.- Presentación del informe.- Como última etapa, también de suma importancia, está la preparación y presentación por escrito del informe final, que será el medio por el cual

se transmite la información del auditor. La preparación cuidada del informe con todos los aspectos, concluye el trabajo realizado.

Conviene entonces mencionar algunas indicaciones prácticas que debe contener, como son: propósito del informe, a -- quién va dirigido, puntos sobresalientes, comentarios, limitar el informe al mínimo indispensable y en medida de lo posible comentarlo con los funcionarios de las áreas bajo estudio.

Estamos convencidos que la auditoría administrativa -- ofrece grandes beneficios y posibilidades de mejorar la eficacia y eficiencia de R-100 en la prestación del servicio.

En todas estas actividades se han realizado avances; -- sin embargo, es necesario redoblar esfuerzos para consolidar experiencias y obtener cada día mejores resultados.

### 3.3 . CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

#### CONCLUSIONES

En el transcurso de la presente investigación se identificaron una extensa serie de problemas del transporte urbano, destacándose aquellos más relevantes desde el punto de vista del usuario. Dichos problemas podrían ser sujetos de estudios más profundos, dados los alcances y limitaciones de éste.

De los resultados obtenidos se partió a conclusiones fuertemente respaldadas por las técnicas y métodos utilizados, aumentando así su confiabilidad de solución al problema social examinado.

Por lo anterior, cabe destacar la importación y veracidad de las recomendaciones, basadas en la experiencia adquirida en el transcurso de la investigación gracias al contacto directo con los usuarios del sistema de transporte R-100. Como consecuencia de lo anterior, se presentan las siguientes conclusiones:

1.- Aún cuando el objetivo principal de AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS R-100, es proporcionar un servicio suficiente y eficiente de transportación colectiva de autobuses de pasajeros en la ciudad de México y zonas conurbanas con -



un carácter de servicio social, el servicio prestado sigue -- siendo ineficiente.

Esto se fortalece aún más con lo siguiente:

2.- Las principales causas de ineficiencia del sistema - de transporte R-100 en orden de importancia son:

- a) La falta de unidades.
- b) La falta de educación vial de los operadores.
- c) El sistema burocrático del organismo.
- d) La mala planeación de rutas.
- e) Problemas de tráfico.

3.- Los principales problemas que enfrenta la población para transportarse en camiones de R-100 son:

- a) Los camiones tardan en pasar, ocasionando con esto - que la gente se concentre en las paradas en demanda del transporte.
- b) La falta de unidades.
- c) Los problemas de tráfico.

4.- Pese a que el gobierno ha tomado ciertas decisiones en materia de transporte con el fin de mejorar el servicio la mayor parte de la población afirma que la estatización sólo - fue un cambio de dueño; dicho de otra forma, la situación si- gue igual y en algunos casos el servicio ha empeorado.

5.- Se encontró que la mitad de la población está cons-

ciente del precio real del pasaje y, en consecuencia, está dispuesta a aceptar un aumento, (de cinco pesos), en el precio del servicio siempre y cuando este mejore. Cabe señalar que la otra mitad de la población se niega a aceptar el aumento, considerando que esto no sería la solución al problema.

6.- Se puede afirmar que, de manera general, la mayor parte de los usuarios considera que la limpieza en las unidades va de regular hasta pésima.

7.- Un gran número de usuarios (42%), afirma que normalmente el operador no respeta las paradas asignadas.

8.- La forma de conducir del operador es negativa, ya que no respeta personas, vehículos ni límites de velocidad; además de hacer su trabajo con desagrado. Lo anterior trae como consecuencia un alto costo de mantenimiento.

9.- La mala planeación de las rutas del sistema de transporte R-100, trae consigo que el usuario busque otros medios de transporte para llegar más rápido a su destino, tal es el caso del metro y los peseros.

10.- Las tres cuartas partes de la población utilizan de una a tres veces al día los camiones del sistema de transporte R-100.

11.- Los motivos principales que tienen los usuarios para utilizar el sistema de transporte R-100, en orden de importancia son:

- a) Para trasladarse a su trabajo, y
- b) Para ir a la escuela.

12.-El tiempo que tarda aproximadamente en pasar el camión en los diferentes apeadores de la ciudad va desde los 16 min. hasta más de los 20 minutos, lo que traduce en pérdida de tiempo para los usuarios.

13.-El tiempo promedio diario de transportación de los usuarios del sistema está entre una y dos horas, aunque cabe aclarar que un porcentaje muy significativo lo utiliza más de dos horas.

14.-Existe un desconocimiento general de las rutas del sistema de transporte R-100. Las causas principales de esto son fundamentalmente: la falta de interés por parte de los usuarios y, en gran parte, la falta de información de R-100.

## RECOMENDACIONES

Basados en el análisis de los resultados obtenidos, y de acuerdo a las características del problema objeto de estudio, se plantean las siguientes recomendaciones:

1.- Es de fundamental importancia que autotransportes urbanos de pasajeros R-100, incrementen el número de unidades para satisfacer la demanda del servicio, y con esto alcanzar sus objetivos y metas establecidas.

2.- El hecho de incrementar el parque vehicular implica que el organismo haga una mejor distribución y optimización de las unidades.

3.- Considerando que gran parte de la población está consciente del costo real del pasaje, se recomienda un aumento en el precio del transporte sin eliminar el subsidio que recibe el organismo por parte del gobierno. Esto con el fin de crear un fondo para la adquisición de unidades, logrando con ello mejores posibilidades de satisfacer la demanda de transporte.

4.- Es necesario realizar campañas efectivas para concientizar a los propietarios de vehículos particulares sobre la prioridad que tiene el transporte colectivo, invitándolos a no obstaculizar o invadir el carril exclusivo de este sistema para no generar retrasos en sus recorridos y entorpecer su circulación.

5.- Mediante estudios realizados por dependencia que tienen que ver directamente con el problema del transporte en el D.F., podemos decir que es necesario que se estudie el proyecto de implantar el uso de placas de colores en autos -

particulares para disminuir el uso desmedido de los mismos, ya que transportan a una minoría y ocupan la mayor parte -- del área de rodamiento, siendo los causantes principales de la contaminación y de los congestionamientos de tránsito.

De implantarse este sistema, disminuiría la saturación vial en gran proporción, aumentando la fluidez del transporte colectivo que se convertiría en una alternativa viable -- para los que se transportan en automóvil.

6.- Es importante intensificar la concientización de conductores y peatones sobre el cumplimiento de las reglas y políticas en materia de vialidad y transporte, promoviendo una mejor difusión del plan rector de vialidad y transporte.

7.- Debe crearse una norma de espera del autobus en -- los aparaderos para poder abordarlo en forma organizada, -- evitando así las aglomeraciones.

8.- Es necesario que se lleven a cabo estudios de tiempo del recorrido que hacen las unidades. Con ello se pueden determinar intervalos de salidas entre una y otra unidad, no haciendo desesperante su llegada a los apeadores.

9.- Es conveniente que el sistema de transporte R-100, en sus rutas de mayor longitud y afluencia de usuarios, -- crear un sistema de tipo local. Con ello evitaría que en --

esos puntos claves muchas de las veces se desocupe parcialmente el autobus, habiendo dejado en apeaderos intermedios usuarios que tenlan que hacer un recorrido más largo. Lo anterior no significa que tenga que regresar el autobus, sino que a -- partir de esos puntos puedan abordarlo usuarios que tengan -- que realizar un recorrido más largo.

10.- Que a la llegada de las unidades en los puntos terminales se haga limpieza en el interior de las mismas, y por lo menos una vez a la semana se les de mantenimiento en forma general mediante la elaboración de programas de mantenimiento.

11.- Que se exija y controle el arreglo personal del -- operador, contribuyendo así en la imagen de un mejor servi-- cio de autotransporte.

12.- Es necesario que exista una supervisión y revisión más estricta de las unidades para conocer las condiciones en que se encuentran y el trato que reciben de los operadores, - procurando conservarlas en buenas condiciones para poder brindar un mejor servicio. Esto se podría llevar a cabo mediante la implantación de un Sistema Preventivo de Mantenimiento de Unidades.

## 3.5. A N E X O S

- ANEXO 1 AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS METAS Y ACCIONES DEL GOBIERNO DURANTE 1983.
- ANEXO 2 DECRETO DEL 18 DE AGOSTO DE 1981 POR EL QUE SE CREA "AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.
- ANEXO 3 RESOLUCION PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL -- DEL 25 DE SEPTIEMBRE DE 1981 MEDIANTE EL --- CUAL SE DECRETA LA ESTATIZACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.
- ANEXO 4 CUESTIONARIO DEFINITIVO APLICADO A LA MUESTRA DETERMINADA EN EL PUNTO 2.5.1. DEL CAPITULO II PAGINA 74 .
- ANEXO 5 PROGRAMA DE TRABAJO.
- ANEXO 6 CUESTIONARIO EXPLORATORIO.
- ANEXO 7 CUESTIONARIO PILOTO.
- ANEXO 8 TABULACION DE DATOS.
- ANEXO 9 CARTA DE AUTORIZACION DE RUTA-100.

REALES


PROYECTADOS

SERVICIO DE AUTOBUS	UNIDADES DE MEDIDA (EN MILLONES)	1983												TOTAL
		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
1.1 VIAJES/PERS/DIA	UNIDAD	4.1	4.5	4.7	4.4	5.0	5.2	5.3	5.4	5.5	5.6	5.7	5.8	
1.2 UNIDADES EN OP.	UNIDAD	4,200	4,300	4,500	4,500	4,700	4,900	5,200	5,500	5,800	5,900	6,000	6,000	
1.3 KMS. RECORRIDOS	MILES KMS.	966	989	1,035	1,035	1,081	1,127	1,196	1,265	1,334	1,357	1,380	1,380	
1.4 VUELTAS AL MUNDO (ECUADOR)	NO VUELTAS	24	25	26	26	27	28	30	32	33	34	35	35	
1.5 VIAJES A LA LUNA (EQUIVALENTL)	NO. VIAJES	2.5	2.6	2.7	2.7	2.8	2.9	3.1	3.3	3.5	3.5	3.6	3.6	
<b>OPERACION SERVICIO</b>														
2.1 LONGITUD DE RUTA	KILOMETROS	5,200	5,200	5,200	5,300	3,300	5,500	5,700	5,700	5,900	6,000	6,000	6,000	
2.2 NUMERO DE RUTA	RUTAS	215	218	218	221	221	221	226	232	232	239	242	242	
<b>INFRAESTRUCTURA</b>														
3.1 NO. DE MODULOS		35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	
3.2 NO. DE TALLERES		-0-	-0-	-0-	-0-	1	1	2	2	2	3	3	3	
3.3 ADQ. DE UNIDADES		-0-	-0-	-0-	-0-	100	100	150	150	150	150	150	150	
3.4 RECONST. DE UNIDADES		-0-	-0-	-0-	-0-	100	150	175	175	175	175	167	167	
<b>PERSONAL</b>														
4.1 OPERADORES AUTOBUS	OPERADOR	11,577	11,577	11,577	11,577	11,577	11,577	11,877	12,177	12,477	12,777	12,872	12,877	
4.2 MANTENIMIENTO	MECANICO	4,039											4,039	
4.3 ADMINISTRATIVOS	EMPLADO	3,577											3,577	
		19,193	19,193	19,193	19,193	19,193	19,193	19,493	19,793	20,393	20,393	20,493	20,493	

ESTAS CIFRAS EN REALIDAD SON MAYORES PUES SE CONSIDERA QUE HAY ENTRE 6 Y 7 MILLONES DE VIAJES PERSONA DIA NO INGRESADOS EFECTIVAMENTE POR EL ORGANISMO POR OTRA PARTE A CIFRA DE ABRIL ES BAJA

DIARIAMENTE  
PLANEACION FINANCIERA

**AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS**  
METAS Y ACCIONES DE GOBIERNO DURANTE 1983





## DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará **Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100**.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

**JOSE LOPEZ PORTILLO**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 3o., fracción I, 32, 44 y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 2o. de la Ley para el Control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, y

### CONSIDERANDO

Que el Plan Global de Desarrollo 1980-1982 en concordancia con el Plan de Desarrollo Urbano del Distrito Federal señala como uno de sus objetivos, propiciar las condiciones favorables para que la población del Distrito Federal tenga acceso a los beneficios del desarrollo urbano, entre otros aspectos, en materia de servicios públicos;

Que el Departamento del Distrito Federal tiene intervenida a la Línea de Autobuses Urbanos "Lomas de Chapultepec Reforma R-100", la que desde hace tiempo se ha venido manejando a través de la UNION de Permisos de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal;

Que es preocupación constante del Ejecutivo Federal optimizar la prestación de los servicios públicos para beneficio de la población urbana siendo imperativo resolver adecuada y eficazmente los problemas que plantea el traslado colectivo de personas en el Distrito Federal, se ha estimado conveniente crear un organismo público descentralizado que de manera segura, rápida y cómoda coadyuve a su solución armónica dentro del marco general de reestructuración que en materia de tránsito, vialidad y transporte lleva a cabo el Gobierno del Departamento del Distrito Federal por lo que he tenido a bien expedir el siguiente

### DECRETO

**ARTICULO PRIMERO.**—Se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará **Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100**, cuyo objeto será la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas.

**ARTICULO SEGUNDO.**—El patrimonio del organismo se integrará con:

I.—Los bienes muebles e inmuebles que le destinen el Gobierno Federal y el Departamento del Distrito Federal,

II.—Las cantidades que le destinen el Gobierno Federal y el Departamento del Distrito Federal, con cargo a los respectivos presupuestos de egresos y

III.—Los demás bienes que adquiera por cualquier otro título legal.

**ARTICULO TERCERO.**—"Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100" podrá utilizar los bienes públicos y otros inmuebles cuyo uso le conceda el Departamento del Distrito Federal para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las disposiciones legales a que está sujeto el régimen de dichos bienes y previas las autorizaciones correspondientes.

**ARTICULO CUARTO.**—Son órganos de dirección y administración de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100:

- I.—El Consejo de Administración y
- II.—El Director General.

**ARTICULO QUINTO.**—El Consejo de Administración se integrará con los siguientes consejeros propietarios:

a) El Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien será Presidente del Consejo y, en caso de empate, tendrá voto de calidad;

b) El Secretario General de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, quien fungirá como suplente del Presidente;

c) El Secretario de Gobierno "B" del Departamento del Distrito Federal;

d) El Vocal Ejecutivo de Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR),

e) El Director General del Sistema de Transporte Colectivo (METRO);

f) El Director General de la Comisión de Desarrollo Urbano del Departamento del Distrito Federal; y

g) El Director General del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Por cada consejero propietario habrá un suplente.

**ARTICULO SEXTO.**—El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

I. Administrar y representar legalmente al organismo con las facultades más amplias, en celebración de todos los actos propios de sus finalidades;

II. Revisar y en su caso aprobar los anteproyectos de programas de trabajo y presupuestos del organismo, que presente a su consideración el Director General;

III. Nombrar y remover al Director General y si se estimare conveniente nombrar uno o más subdirectores,

IV. Delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerza en los negocios o lugares que se designen. No serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento de Secretario, Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito,

V. Nombrar y remover al Secretario del Consejo.

VI. Expedir y reformar los Reglamentos Internos del organismo;

VII. Designar y remover libremente a los funcionarios y empleados del organismo;

VIII. Designar las personas que deban firmar en nombre del organismo;

IX. Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y otorgar títulos de crédito en los términos del artículo 9o de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;

X. Otorgar poderes generales o especiales a las personas y con las facultades que estime convenientes, incluyendo la de sustituir el mandato; y

XI. En general, las demás que sean necesarias para el cumplimiento de su objeto.

**ARTICULO SEPTIMO** —El Presidente del Consejo de Administración podrá representar legalmente a la institución y firmar documentos en su nombre para lo cual tendrá por sí solo todas las facultades que se prevén en la fracción I del artículo sexto del presente ordenamiento

**ARTICULO OCTAVO** —Para ser Director General o Subdirector se requiere ser ciudadano mexicano en el pleno ejercicio de sus derechos y tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad.

**ARTICULO NOVENO** —El Director General tendrá las siguientes facultades:

a) Ejecutar las resoluciones del Consejo;

b) Representar legalmente al organismo, con todos los poderes de un mandatario general para actos de administración y para pleitos y cobranzas, con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusulas especiales, conforme a la Ley, en los términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil para el Distrito Federal y a las que de alguna manera expresa le asigne el Consejo en el poder que le otorgue;

c) Administrar los negocios y bienes del organismo, celebrando los convenios, contratos y ejecutando los actos que requiera su marcha ordinaria de acuerdo con los programas de inversión debidamente aprobados;

d) Establecer y organizar las oficinas del organismo, proponiendo al Consejo los nombramientos y remociones de funcionarios y apoderados;

e) Asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa;

f) Nombrar, remover, otorgar licencias y toda clase de autorizaciones, firmar y cancelar al personal del organismo, en la forma y términos aprobados por el Consejo;

g) Preparar y someter al Consejo de Administración los anteproyectos de los presupuestos

de ingresos y egresos del organismo y sus modificaciones, y

h) Las demás que el Consejo le señale.

**ARTICULO DECIMO** —El personal de dirección, administrativo y de inspección que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de fondos y valores de "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100" deberá caucionar debidamente el manejo, mediante fianzas otorgadas por instituciones legalmente autorizadas para ello, por el monto que fije el Consejo de Administración.

**ARTICULO DECIMO** —Bajo la responsabilidad del Director General se formularán el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos empleando los catálogos de cuentas autorizados expresamente por la Secretaría de Programación y Presupuesto, y se entregará al Consejo de Administración y al Departamento del Distrito Federal dentro de los treinta días siguientes a la terminación de los períodos respectivos, para su revisión y para la glosa de las cuentas; lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia conceda a la Secretaría antes mencionada la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.

**ARTICULO DECIMOSEGUNDO** —Las relaciones de trabajo entre el organismo y su personal, se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo, reglamentaria del Apartado "A" del Artículo 123 Constitucional.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO** —El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

**SEGUNDO** —Publíquese este Decreto en el "Diario Oficial" de la Federación y en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal.

**TERCERO** —Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 formulara su Reglamento Interior en un término no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de vigencia del presente ordenamiento.

**CUARTO** —El Departamento del Distrito Federal, en su oportunidad, promovera lo conducente, a efecto de que, previas las gestiones correspondientes, Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, asuma los derechos y obligaciones de la línea "Lomas de Chapultepec Reforma R-100" así como los créditos que otorgó a dicha línea, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S. A., por conducto de la Unión de Permisitarios de Transportes de Pasajeros de Camiones y Autobuses en el Distrito Federal.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal en la ciudad de México, Distrito Federal, a los tres días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y uno.—**José López Portillo**—Rubrica.—El Secretario de Programación y Presupuesto, **Miguel de la Madrid H.**—Rubrica.—El Jefe del Departamento del Distrito Federal, **Carlos Hank González**—Rubrica.

## DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

Oficio por el que se comunica la reanudación de labores del Lic. Salvador Sánchez de la Barquera, Notario No. 141 del D. F.

Al margen un sello con el Escudo del Departamento del Distrito Federal, que dice: Departamento del Distrito Federal.—Dirección General Jurídica y de Gobierno.—Ofna. Consultiva y de Asuntos Not. y Jurídicos.—Oficio: 21465.—Exp. 21-18/137.5/141.

ASUNTO: Se solicita publicar la reanudación de labores del Notario No. 141 del D. F.

C. Director del "Diario Oficial" de la Federación.  
Gral. Prim y Abrahán González.  
Ciudad.

Con esta fecha se dice al C. Lic. Salvador Sánchez de la Barquera, Notario No. 141 del D. F., lo siguiente:

"Contesto su atento escrito No. 650 de 14 de agosto en curso, para manifestarle que esta Oficina a mi cargo ha quedado enterada de que a partir de la fecha de su citado escrito, ha vuelto hacerse cargo del Despacho de la Notaría No. 141 del D. F., de la que es Ud. titular, por haber concluido la licencia que se le concedió".

Lo que me permito comunicar a Ud. a fin de que se sirva librar las ordenes correspondientes, para que se publique en el Diario a su merecido cargo, el oficio transcrito de conformidad con lo dispuesto por la Ley del Notariado.

Atentamente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D. F., 23 de agosto de 1981.—El Jefe de la Ofna. Consultiva y de Asuntos Notariales y Jurídicos, Luis A. Domínguez del Río.—Rubrica.

Oficio por el que se comunica la Reanudación de Labores del Lic. José Serrano Acevedo, Notario No. 24 del D. F.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Departamento del Distrito Federal.—Dirección General Jurídica y de Gobierno.—Oficina Consultiva y de Asuntos Notariales y Jurídicos.—Número de Oficio: 23965.—Expediente: 21-18/137.5/24.

ASUNTO: Se solicita publicar la reanudación de labores del Notario No. 24 del D. F.

C. Director del "Diario Oficial" de la Federación.  
Gral. Prim y Abrahán González.  
Ciudad.

Ref: Escrito 689 de 2-IX.

Con esta fecha se dice al C. Lic. José Serrano Acevedo, Notario No. 24 del D. F., lo siguiente:

"Contesto su atento escrito 689 de 2 de septiembre en curso, para manifestar que esta Oficina a mi cargo, ha quedado enterada de que a partir de la fecha de su citado escrito, ha vuelto hacerse cargo del Despacho de la Notaría No. 24 del D. F., de la que es Ud. titular, por haber concluido la licencia que se le concedió".

Lo que me permito comunicar a Ud. a fin de que se sirva librar las ordenes correspondientes para que se publique en el "Diario" a su merecido cargo, el oficio transcrito de conformidad con lo dispuesto por la Ley del Notariado.

Atentamente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

Distrito Federal a 4 de septiembre de 1981  
El Jefe de la Ofna. Consultiva y de Asuntos Notariales y Jurídicos, Luis A. Domínguez del Río  
Rubrica.

—o—o—o—

Resolución mediante la cual se revocan todas las concesiones otorgadas con anterioridad particulares para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros autobuses en el Distrito Federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Poder Ejecutivo Federal.—Departamento del Distrito Federal.—Dirección General Jurídica y de Gobierno.

VISTOS, los antecedentes sobre la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal, y

### CONSIDERANDO

I.—El artículo 22 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, establece la prestación de los servicios públicos en el Distrito Federal corresponde al Departamento propio Distrito Federal, sin perjuicio de encomendarla, mediante concesión limitada y temporal a quienes reúnan los requisitos correspondientes.

II.—La Ley que regula el transporte público de pasajeros establece que este es un servicio público y por tanto de utilidad pública.

III.—El Departamento del Distrito Federal ha otorgado concesiones para el servicio público de transporte de pasajeros en autobuses; cada una de estas concesiones han consistido en líneas y estas se han integrado en los siguientes grupos:

### GRUPO N° 1

"Grupo Clasa, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

Lic. Héctor Hernández Casanova.—

Concepción Béistegui N°. 1006

Colonia del Valle, Z.P. 03100.

Integrado por las Líneas:

R—47 "Madero Clasa Coyoacán CU"

Miguel Kramer N°. 38.—Col. Atlántida, Z.P.  
04370

Presidente: Sr. Rafael Corona Ramírez.

R—38 "México—Tlalpan—Peña Pobre"

Ajusco N°. 3—Tlalpan, Z.P. 14000

Presidente: Profr. Felipe Rodríguez García.

R—63 "Tlalpan—Fuentes Brotantes"

Congreso N°. 296, Tlalpan, Z.P. 14000

Presidente: Lic. Héctor Hernández Casanova.

### GRUPO N° 2

"Autotransportes Xochimilco, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

Lic. Juan Reyes Lazcano.—Prolongación 5  
de Mayo N°. 17

Los Reyes, Iztapalapa, Z.P. 09840

Integrado por las Líneas:

R—18 "Xochimilco—Milpa Alta"

R—65 "México—Xochimilco"

R—88 y R—94 "Chapultepec—Xochimilco"

Av. México N°. 6114, Xochimilco, D.F.

Todas las Líneas anteriores están presididas  
por el C. Lic. Juan Reyes Lazcano.

### GRUPO N° 3

"Autobuses Villa A. Obregón, S.A. de C.V."  
Presidente del Consejo de Administración:

C. Antonio Bravo Muñoz.—General Plata  
N°. 155, Col. Observatorio, Z.P. 11600.

Integrado por las Líneas:

R—33 "Villa Alvaro Obregón"

R—64 "Insurgentes 20 de Noviembre"

R—90 "Insurgentes 20 de Noviembre"

R—45 "Santa Fe—Tacubaya"

R—92 "Santa Fe—Tacubaya"

R—57 "Ciudad de los Deportes"

R—70 "Roma Piedad y Anexas"

Girardón N°. 133, Santa María Nonoalco,  
Z.P. 03700

Todas las Líneas anteriores están presididas  
por el C. Antonio Bravo Muñoz.

### GRUPO N° 4

"Grupo Villa Lindavista, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Rubén Guevara—Pisagua N°. 1222, C.  
San Pedro Zacatenco, Z.P. 07360.

Integrado por las Líneas:

R—44 "Lindavista—Bellas Artes"

R—60 "Gustavo A. Madero"

R—11 "Gustavo A. Madero" Av. Mazatlán  
N°. 269, Antiguo Camino a Ticoman, Col. La Piedad,  
G. A. Madero, Z.P. 07290

Todas las Líneas anteriores están presididas  
por el C. Rubén Guevara.

### GRUPO N° 5

"Transportes del Sureste del Distrito Federal,  
S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:  
C. Tomás Valle Juárez.—  
Calle Juan Álvarez N°. 51, Barrio de San  
Juan, Iztapalapa, Z.P. 09360

Integrado por las Líneas:

R—55 "México—Iztapalapa"

R—15 "Iztapalapa—Tulyehualco"

R—43 "Mariscal Sucre"

Braulio Maldonado N°. 100, Col. Con  
Agrarista Mexicano, Iztapalapa, Z.P. 09760

Todas las Líneas anteriores están presididas  
por el C. Valle Juárez.

**GRUPO N° 6**

"Transportes Metropolitanos, Niño Perdido Alamos, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Humberto Márquez Díaz.—Calle Constitución de la República N° 1025, G. A. Madero, Z.P. 07550

Integrado por las Líneas:

R-19 "Penitenciaría—Niño Perdido"

R-46 "Penitenciaría—Alamos"

R-29 "Santa Julia—Merced"

R-76 "Santa Julia—Morelos"

Las dos primeras con domicilio en Calle Constitución de la República N° 1025; las dos últimas en Transvaal N° 182, Col. Romero Rubio, Delegación V. Carranza, Z.P. 15400.

Todas las Líneas anteriores están presididas por el C. Humberto Márquez Díaz.

**GRUPO N° 7**

"Autobuses Coyoacán Cuauhtémoc Guerrero, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Moisés Basurto Ortega.—Calz. Nonoalco N° 160, Z.P. 16500

Integrado por las Líneas:

R-48 "Coyoacán Cuauhtémoc—CU"

Calle 301 N° 10001, Col. Nueva Atzacolco, Z.P. 07420

Administrador: C. Moisés Basurto Ortega.

R-12 "Guerrero—San Lázaro"

Av. FFCC. Hidalgo N° 496, Col. Estrella, Presidente C. Moisés Basurto Ortega.

R-42 "Guerrero—Jamaica—Balbuena"

Sur 24 N° 94, Col. Agrícola Oriental, Z.P. 08500.

Presidente: Jesús Cisneros Ortiz.

Av. 604 N° 251, CTM San Juan de Aragón, Z.P. 07900

R-28 "Santa María Roma"

Miranda N° 38, Col. Aragón, Z.P. 07000

R-67 "Santa María Roma"

Miranda N° 38, Col. Aragón, Z.P. 07000

Presidente: C. Rodolfo Solís Soto.

Camelia N° 25, San Angel Inn, Z.P. 01060

R-80 "Roma a Mérida—Chapultepec"

Ansar N° 35, Col. Granjas Modernas, Z.P. 07460

Presidente: C. Agustín Pérez Meneses.

**GRUPO N° 8**

"Transportes Circuito Hospitales, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Benuto Ollervides Cabello.—Sinaloa 71, Peñón de los Baños, Z.P. 15520

Integrado por las Líneas:

R-77 "Circuito Hospitales"

Canal de San Juan N° 202, Col. Tepalcates

Iztapalapa, Z.P. 09210

Presidente: C. Benuto Ollervides Cabello

R-75 "Circuito Colonias"

Sinaloa N° 71, Col. Peñón de los Baños, Z.P. 15520

Presidente: C. Luis Renero Murguía

R-24 "Circuito Hospitales"

Canal de San Juan N° 202, Col. Tepalcates

Iztapalapa, Z.P. 09210

Presidente: C. Luis Castañeda Quiñones

**GRUPO N° 9**

"Autobuses San Angel Inn Insurgentes Artes Colonia del Valle Coyoacán, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Guillermo García Cohegrus.—Heridas Frías N° 220

Col. Narvarte, Z.P. 02020

Integrado por las Líneas:

R-51 "San Angel Inn—Tacubaya"

Camino Pasa Tarango N.º 62, Col. Merced Gómez, Z. P. 03950

R-56 "Instalaciones de Gas Lites", Guarnar No. 133, Santa María Neohualco, Mexico, Z. P. 03700; Presidente: C. Jesús Ferrández Vázquez

R-87 "Col. Valle-Coyoacán"; Xicotencatl No. 125, Col. del Carmen, Coyoacán, Z. P. 04160; Presidente: Ing. Marco Antonio Álvarez Barcelet; Xicotencatl No. 392, Col. del Carmen, Coyoacán, Z. P. 04100.

R-6 "Col del Valle - Coyoacán"; Puerto Alegre No. 60, Col. San Andrés Tetepitico, Z. P. 04400; Presidente: C. Abel Chavez Ramirez, Linares No. 9, Col. Simón Bolívar, Z. P. 15410.

#### GRUPO No. 10

"Autobuses Hipódromo, Juárez, San Pedro, S. A. de C. V."

Presidente del Consejo de administración: C. Benjamín Maldonado Riosa. — Av. Eduardo Molina No. 1639, Col. Diaz Mirón, México, 14, D. F.

Integrado por las líneas:

R-52 "Hipódromo - Rastro"; Ing. Eduardo Molina No. 1639, Col. Diaz Mirón, México 14, D. F.; Presidente: Benjamín Maldonado Riosa.

R-55 "Juárez - Loreto"; Ing. Eduardo Molina No. 1639, Col. Diaz Mirón, México 14, D. F.; Presidente: Enrique González Llaca.

R-66 "San Pedro de los Pinos"; Ing. Eduardo Molina No. 1639, Col. Diaz Mirón, México 14 D. F.; Presidente: C. Julio Ortiz Cabrera.

R-25 "San Pedro de los Pinos"; Calz. San Juan de Aragón No. 253, Z. P. 14; Presidente: C. Julio Ortiz Cabrera.

#### GRUPO No. 11

"Autobuses General Anaya La Magdalena Contreras, S. A. de C. V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Alejandro Devars Cabrera. — Monrovia No. 143, Col. Portales, Z. P. 03500.

Integrado por las Líneas:

R-93 "General Anaya - La Magdalena Contreras"; Monrovia No. 143, Col. Portales, México 13, D. F.; Presidente: C. Alejandro Devars Cabrera.

R-65 "General Anaya - La Magdalena - Contreras"; Monrovia No. 143, Portales, México 13, D. F.; Presidente: C. Alejandro Devars Cabrera.

R-14 "Hospital General"; 5 de Mayo No. 1 Los Reyes Iztapalapa, Z. P. 09840, Presidente C. Hector Sierra Silva; Tochponécatl No. 3, Los Reyes Iztapalapa, Z. P. 09840.

R-83 "Hospital General"; 5 de Mayo No. Los Reyes Iztapalapa, Z. P. 09840; Presidente C. Hector Sierra Silva.

#### GRUPO No. 12

"Autobuses Azcapotzalco, Estado de México, A. de C. V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Carlos Grados Garcia. — Calzada Real San Martín No. 270, México 16, D. F.

Integrado por las Líneas:

R-34 "Azcapotzalco - G. A. Madero - Gertrudis Sanchez"; Camino Real de San Martín No. 270, Col. San Martín Xochmahuatl, Reynosa, P. 02200.

R-53 "Azcapotzalco - Aviación"; Cami Real de San Martín No. 270 Col. San Martín, Xochmahuatl, Reynosa, Z. P. 02200; Presidente: José Olmedo Villanueva.

R-27 "Santa María Mixcalco"; Calzada Pantongo No. 306, Col. Reynosa, Azcapotzalco, P. 02200; Presidente: C. Guillermo Gutiérrez Mena Brezo No. 181, Nueva Santa María Z. 02800.

R-37 "San Juanico - Merced"; Lago Caneg No. 130, Col. Argentina, Z. P. 11270; Presidente C. René Zamorano Cruz.

R-69 "San Juanico - Defensa"; Lago Caguán No. 130, Col. Argentina, Z. P. 11270; Presidente: René Zamorano Cruz.

R-2 "Azcapotzalco - Tlalnepantla"; Calz. Tlalnepantla No. 108, Z. P. 16; Presidente: Manuel Silva Martínez; Lázaro Cárdenas No. 248, P. 16.

R-41 "Lomas de Chapultepec"; 6 de Mayo No. 24, Col. Juventud Revolucionaria, Z. P. 9, P. Presidente: C. Roberto Tello Villaseña; Damas No. 119, Col. San José Insurgentes, C. 03960.

#### GRUPO 13

"Transportes Urbanos de Pasajeros Circunvalación San Rafael Roma, S. A. de C."

Presidente del Consejo de Administración: Lenne de Paz del Bosque. — Camino San Juan Aragón 151, Col. Casas Alemanas, C. P. 07580.

Integrado por las Líneas:

R-54 "Circuito de Circunvalación": Camino San Juan de Aragón, No. 151, Col. Casas Aleman. C. P. 07380.

R-13 "Circuito de Circunvalación"; Col. Casas Aleman, C. P. 07380.

R-56 "San Rafael Roma": Camino San Juan de Aragón, No. 151, Col. Casas Aleman, C. P. 07380; Todas las Líneas anteriores están presididas por el C. Benito de Paz del Bosque.

#### GRUPO No. 14

"Constituyentes Puerto Aéreo, Peralvillo Cozumel Santa María Colonias, S. A. de C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. José Valdovinos Rodríguez. — Calz. de Guadalupe No. 357, México 14, D. F.

Integrado por las Líneas:

R-84 "Constituyentes Puerto Aéreo-Indios Verdes".

R-10 "Constituyentes Puerto Aéreo-Indios Verdes"; Calle 185 No. 20, Col. Santa María Ticoman, G. A. Madero, Z. P. 07330.

R-20 "Peralvillo Cozumel": Cerro del Cubilete No. 6, Col. Pradera, México 14, D. F.

R-71 "Santa María Colonias"; Palestina No. 171, Nueva Clavería, Z. P. 16.

R-91 "Colonias Urbanas"; Calzada de Guadalupe No. 357, México, 14, D. F.

R-7 "Colonias Urbanas"; Calzada de Guadalupe No. 357, México 14, D. F.; Presidente: C. Hilario Bierge García Nieve No. 170, Jardines del Encargal, Z. P. 20.

Las Líneas que no tienen anotación de Presidente son presididas por el C. José Valdovinos Rodríguez.

#### GRUPO No. 15

"Peralvillo Vega Colonias Rastro, S. A. de C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. José Luis González Reyes. — sur 65 "A" No. 12, Col. Viaducto Piedad, México, 13 D. F. Integrado por las Líneas: R-21 "Peralvillo Vega"; del Taller y Potam No. 367, Col. Obregon, México 8, C. P. 15990; Presidente: C. José Luis González Reyes

R-79 "Vega Colonias"; Corregidora No. 117, La Cruz, México 13, D. F. C. P. 15990, Presidente: C. Ruben Hernández Espinoza.

R-79 Bis "Vega Colonias Rastro a Rastro"; Aliende No. 42, San Juan de Aragón C. P.

07950; Presidente: C. René Ortiz Lira, 2a. Av. No. 5 Z, P. 13.

#### GRUPO No. 16

"Autobuses de Oriente San Rafael Aviación dianilla Nonualco, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración

C. Roberto Tamariz Martínez. — Oriente "A" No. 42 México 9, D.F.

Integrado por las Líneas:

R-31 "San Rafael Aviación"

Agricultura No. 78, Col. Federal Z.P. 9

R-68 "Indianilla Sanatorio Puerto Aéreo

Fundidora Monterrey No. 82, Col. Peñón los Baños, C.P. 15520

Presidente: C. Marcelino Sánchez García

Mosqueta No. 114, México 3, D.F.

#### GRUPO No. 17

"Líneas Unidas de Autobuses Urbanos de Azcapotzalco, S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración

C. Abelardo Matamoros Acosta — Lázaro Cárdenas No. 210, Z.P. 16

Integrado por las Líneas:

R-61 "Azcapotzalco—Coyoacán"

San Mateo No. 32, Azcapotzalco

R-49 "Azcapotzalco—Jamaica"

Lázaro Cárdenas No. 236, Azcapotzalco

R-72 "México—Azcapotzalco"

Lázaro Cárdenas No. 236, Azcapotzalco

R-2 "Azcapotzalco-Tlalnepantla"

Av. De los Angeles No. 25, Azcapotzalco

Presidente: C. Manuel Silva Martínez.

Lázaro Cárdenas No. 236, Azcapotzalco

#### GRUPO No. 18

"Autotransportes Peralvillo-Tlalnepantla Coatepec-La Villa, S. A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración

C. Salvador Paredes Orozco.—Poniente 122  
Nº. 628, Col. Industrial Vallejo, México 16, D.F.

Integrado por las Líneas:

R-5 "Col. Peralvillo-Tlalnepantla"

Poniente 122, Nº. 628, Col. Industrial Vallejo  
México 16, D.F.

R-59 "México Tlalnepantla"

Calzada Vallejo, Nº. 1481, México 14, D.F.

Presidente: C. Febronio Pereyra Sánchez

R-8 "Cuauhtémoc—G. A. Madero"

Puerto de Mazatlán Nº. 11, Col. La Pastora  
Z.P. 14

Presidente: C. Ismael Viveros Tinoco

R-81 "Col. Peralvillo—Industrial Vallejo"

Poniente 140 Nº. 839, Col. Industrial Vallejo

Presidente: C. Antonio Paredes Orozco.

#### GRUPO Nº. 20

"Autotransportes del Norte del Distrito Federal,  
S.A. de C.V."

Presidente del Consejo de Administración:

C. Hugo Delgado Alvarez.—Abel Nº. 18 "A",  
Col. Guadalupe Tepeyac, México 14, D.F.

Integrado por las Líneas:

R-36 "G. A. Madero—Tacuba—Tacubaya"

5 de Mayo Nº. 59, Cuauhtémoc, Barrio Bajo,  
Z.P. 14.

Presidente: C. Victor Gregorio Quecholak

R-4 "G. A. Madero—Tacuba—Tacubaya"

Cantera Nº. 2 O 54, G. A. Madero Z.P. 14

Presidente: C. Luciano Valdez Rodriguez

Cantera Nº. 18, Z.P. 14

R--86 "Vallejo—Hospitales"

Paganini Nº. 131, Col. Vallejo, Z.P. 14

Presidente: Hugo Delgado Alvarez

R-3 "Vallejo Hospitales"

Santiago de Chile Nº. 86, Zacatenco, México  
14, D.F.

Presidente: C. Francisco Saldaña Carreón

R-40 "Santiago Algarín—Potrero"

Av. Cuauhtémoc 65, Esquina 16 de Septiembre,  
pueblo de Aragón, México 14, D.F.

Presidente: Hugo Delgado Alvarez.

R-50 "Madero Alamos—Narvarte"

Habana y Montevideo Nº. 165, Col. Lindavista,  
México 14, D.F.

Presidente: Roberto Galicia Feroso

Av. Central Nº. 217, México 21, D.F.

Líneas que Permanecen sin Agruparse:

R-62 "San Mateo Santa Rosa"

Allende Nº. 3, San Mateo Tlaltenango Cuajimalpa

Presidente: C. Carlos Chávez de la Rosa.

R-60 Bis "Tacubaya—Acopilco—La Venta"

Av. Observatorio No. 35, Tacubaya.

Francisco Salgado Campos

IV.—La fracción IX del artículo 27 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, faculta a ésta Dependencia aún sin existir motivo de caducidad, para que en los casos en que lo juzgue conveniente para el interés público, revoque unilateral y anticipadamente las concesiones.

V.—Los concesionarios han manifestado a las autoridades correspondientes sus deseos de retirarse de la prestación del servicio público de que se trata, por resultarles insoportable, según afirman, en razón de estar operando con pérdida.

VI.—Conforme al análisis que antecede, y de concluirse que procede la revocación de las concesiones otorgadas para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros e autobuses en el Distrito Federal, que fueron otorgadas por las autoridades del Distrito Federal, que estas asuman en forma directa la prestación de ese servicio público y se pague a los concesionarios, en su caso, la indemnización que corresponda conforme a la Ley.

Por lo expuesto, y con fundamento en los artículos 1º., 3º., 10., 22., 23., 24., 25., 27 y demás relativos de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, es de resolverse y se



**RESUELVE**

**PRIMERO.**—El Departamento del Distrito Federal, por conducto de su titular, juzga conveniente para el interés público revocar y por tanto revoca unilateral y anticipadamente las concesiones otorgadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal, a particulares.

**SEGUNDO.**—A partir de la fecha de esta resolución, el Departamento del Distrito Federal asume en forma directa la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal.

**TERCERO.**—Los autobuses, bienes inmuebles y demás bienes muebles afectos a la prestación del servicio público cuyas concesiones se revocan, pasan a ser propiedad del Departamento del Distrito Federal.

**CUARTO.**—Para los efectos del punto resolutivo anterior, conforme a la Ley y en los casos en que así proceda, páguese la indemnización que corresponda a los concesionarios en los términos de la fracción IX del artículo 27 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

**QUINTO.**—Los concesionarios o quienes se encuentren prestando el servicio público de que se trata, deberán entregar de inmediato al Departamento del Distrito Federal, los autobuses, inmuebles y demás bienes afectos al servicio, y en caso de oposición procedase a la ocupación administrativa y al desalojo de quienes se opongan a la diligencia.

**SEXTO.**—Se designan como ejecutores de la presente resolución a los C. C. Secretario General de Obras y Servicios de este Departamento y al Vocal Ejecutivo del Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, asistidos por los funcionarios y personal que para el efecto designen.

**SEPTIMO.**—Notifíquese y ejecútese en sus términos.

ASI, lo resolvió y firma el C. Profesor Carlos Hank González, Jefe del Departamento del Distrito Federal.—Rúbrica.—El C. Licenciado Manuel Gurria Ordoñez, Secretario General de Gobierno A del Departamento del Distrito Federal, certifica y hace constar que la presente copia en veintinueve fojas útiles, concuerda fielmente con el original.

México, Distrito Federal, a veintinueve de

**INSTRUCCIONES:**

Lea cuidadosamente y marque con una "X" el número ( sólo uno ) que conteste a correctamente la pregunta.

**NOTA:**

En caso de que ninguno sea el adecuado anote su respuesta en el espacio en blanco que se encuentra al final de la pregunta.

Sexo: Masculino (1)  
Femenino (2)

Año de Nacimiento: 19 \_\_\_\_\_

Lugar de Nacimiento:  
D. P. (1)  
Interior (2)  
Extranjero (3)

Estado Civil:  
Soltero (a) (1)  
Casado (a) (2)  
Divorciado (a) (3)  
Viudo (a) (4)  
Unión Libre (5)

Medio Socioeconómico:  
Alto (1)  
Medio Alto (2)  
Medio (3)  
Medio Bajo (4)  
Popular (5)

Ocupación:  
Estudiante (1)  
Propietario (2)  
Trabajo por mi eta. (3)  
Empleado sin cargo (4)  
Obrero (5)  
Supervisor (6)  
Gerente (7)  
Ama de Casa (8)  
Alto Funcionario (9)  
No Trabajo (10)  
Otro ( Especifique ) (11)

Horas que trabajas o estudias:  
Zona donde trabajas o estudias:  
Norte (1)  
Sur (2)  
Centro (3)  
Oriente (4)  
Poniente (5)

Zona donde vives:  
Norte (1)  
Sur (2)  
Centro (3)  
Oriente (4)  
Poniente (5)

Escolaridad:  
Primaria (1)  
Secundaria (2)  
Preparatoria (3)  
Superior (4)

1.- Cómo considera Ud. el Sistema de Transporte R - 100 .

- Bueno
- Malo

2.- Cúal considera Ud. que es la causa principal de la ineficiencia del Sistema de Transporte R - 100.

- Falta de Unidades
- Mala planeación de las rutas
- Falta de recursos económicos
- Mala ubicación de las fuentes de trabajo
- El Sistema burocrático del organismo
- El uso excesivo del auto particular
- Falta de educación vial de los operadores
- Problemas de tráfico
- Otras ( Especifique )

3.- Cúal es el principal problema que tiene Ud. para trasladarse en autobús.

- Demasiada Gente
- Mala ubicación de paradas
- Los Camiones no pasan rápido
- Falta de Unidades
- Demasiado tráfico
- Otro ( Especifique )

4.- Cúales son las diferencias que ha notado Ud. en el servicio de transporte ahora que es del Gobierno.

- Ha mejorado el servicio
- Ha empeorado
- La situación sigue igual

5.- Está Ud. de acuerdo con un aumento en el precio del transporte para mejorar el servicio.

- No
- Si
- ¿De cuánto?

6.- Cómo considera Ud. la limpieza en las unidades.

- Excelente
- Buena
- Medianamente Buena
- Mala
- Pésima

7.- Normalmente el operador respeta las paradas asignadas.

- Si
- No

- Con precaución (1)
  - Con exceso de velocidad (2)
  - Con agrado (3)
  - Completamente enojado (4)
  - Sin respetar a los peatones o automóviles que se atraviesan. (5)
  - Otro ( Especifique ) (5)
- 
- 9.- *Qué medios de transporte utiliza diariamente.*
- Camión (1)
  - Metro (2)
  - Pesero (3)
  - Camión - Metro (4)
  - Camión - Pesero (5)
  - Metro - Pesero (6)
  - Camión, Metro, Pesero (7)
- 10.- *Cuántas veces utiliza al día los camiones de R - 100.*
- 1 a 3 veces (1)
  - 4 a 6 veces (2)
  - Más de 6 veces (3)
- 11.- *Utilizo los camiones de R - 100 para:*
- Ir al trabajo (1)
  - Ir a la escuela (2)
  - A la escuela y al trabajo (3)
  - Ir de diversión (4)
  - Otro ( Especifique )
- 
- 12.- *Aproximadamente cuánto tiempo tarda el camión en pasar, donde usted lo aborda.*
- 5 a 10 minutos (1)
  - 11 a 15 minutos (2)
  - 16 a 20 minutos (3)
  - Más de 20 minutos (4)
- 13.- *Aproximadamente cuánto tiempo utiliza diariamente para transportarse en camión --- ( R - 100 ).*
- De 1 a 2 hrs. (1)
  - De 2 a 3 hrs. (2)
  - De 3 a 4 hrs. (3)
  - Más de 4 hrs. (4)
- 14.- *Conoce Ud. las rutas del Sistema de Transporte R - 100.*
- Sí, todas (1)
  - La gran mayoría (2)
  - Sólo algunas (3)
  - Sólomente las que utilizo a diario (4)
  - Ninguna (5)
- 15.- *Cuál considera que sea la causa por la que usted no conoce las rutas.*
- Falta de información de R - 100 (1)
  - Falta de interés por mi parte (2)
  - Falta de tiempo (3)
  - Otras ( Especifique ) (4)
- 
- 16.- *En su opinión que medidas se deben adoptar para que R - 100 satisfaga la necesidad de transporte en el C. F.*
- Mejorar el trato de los usuarios (1)
  - Poner al servicio más camiones (2)
  - Aumentar el Número de unidades (3)
  - Mejorar la distribución de unidades (4)
  - Reglamentar el uso de automóvil (5)
  - Exigir el cumplimiento de sus obligaciones a los responsables (6)
  - Otra (Especificar) (7)



(ANEXO 6)

CUESTIONARIO EXPLORATORIO

Sexo \_\_\_\_\_ Edad \_\_\_\_\_ Edo. Civil \_\_\_\_\_

Escolaridad \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_ Hora \_\_\_\_\_

1.- Como considera Ud. el sistema de transporte R-100

2.- Cuales considera Ud. que son las causas principales de la ineficiencia del sistema de transporte.

3.- Con que frecuencia utiliza al dia este sistema.

4.- A que horas utiliza el transporte.

5.- Que otro medio de transporte utiliza.

6.- Como considera el trato de los operadores al público.

7.- Normalmente recibe boleto.

8. Considera que es eficiente el transporte.

- 9.- Conoce todas las rutas del Sistema de Transporte R-100.
- 10.- Con que frecuencia transitan los autobuses en los puntos que Ud. los aborda.
- 11.- Normalmente el operador respeta las paradas asignadas.
- 12.- Cual es el principal problema que tiene Ud. para trasladarse en autobus.
- 13.- Como considera el precio del servicio.
- 14.- Cree Ud. que el sistema cuenta con el número de unidades adecuado.
15. Como considera el estado de las unidades.
16. Que opina de un incremento en el costo del transporte para mejorar la prestación del servicio.
17. Cuando aborda el autobus lleva a la mano el dinero para pagar su boleto.
- 18.- Cuales son las diferencias que ha notado Ud. en la prestación del servicio antes de la municipalización con el actual.

19.- En su opinión que medidas se deben adoptar para que R-100 satisfaga la necesidad de transporte en el D.F.

20.- Conoce usted los objetivos de R-100.

INVESTIGACION SOBRE EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DE R - 100

**INSTRUCCIONES:**

Lea cuidadosamente y marque con una "X" el No. (sólo uno) que conteste correctamente la pregunta.

**NOTA:**

En caso de ninguno sea el adecuado anote su respuesta en el espacio en blanco que se encuentra al final de la pregunta.

- |                       |      |  |     |
|-----------------------|------|--|-----|
| Sexo: Masculino       | (1)  | 1.- Como considera Ud. el Sistema de Transporte R - 100  |     |
| Femenino              | (2)  |  |     |
| Año de Nacimiento:    |      | - Bueno  | (1) |
|                       |      | - Malo   | (2) |
| Lugar de Nacimiento:  |      | 2.- Cuál considera Ud. que es la causa principal de la ineficiencia del Sistema de Transporte B - 100    |     |
| D.F.                  | (1)  |  |     |
| Interior              | (2)  | - Falta de Unidades  | (1) |
| Extranjero            | (3)  | - Mala planeación de las rutas   | (2) |
| Estado Civil:         |      | - Falta de recursos económicos   | (3) |
| Soltero (a)           | (1)  | - Mala ubicación de las fuentes de trabajo   | (4) |
| Casado (a)            | (2)  | - El Sistema burocrático del organismo   | (5) |
| Divorciado (a)        | (3)  | - El uso excesivo del auto particular  | (6) |
| Viudo (a)             | (4)  | - Falta de educación vial de los operadores  | (7) |
| Unión Libre           | (5)  | - Problemas de tráfico   | (8) |
| Medio Socioeconómico: |      | - Otras (Especifique)  | (9) |
| Alto                  | (1)  | 3.- Cuál es el principal problema que tiene Ud. para trasladarse en autobús.                             |     |
| Medio Alto            | (2)  |  |     |
| Medio                 | (3)  | - Demasiada Gente  | (1) |
| Medio Bajo            | (4)  | - Mala ubicación de paradas  | (2) |
| Popular               | (5)  | - Los Camiones no pasan rápido   | (3) |
| Ocupación:            |      | - Falta de Unidades  | (4) |
| Estudiante            | (1)  | - Demasiado tráfico  | (5) |
| Propietario           | (2)  | - Otro (Especifique)   | (6) |
| Trabajo por mí eta.   | (3)  | 4.- Cuáles son las diferencias que ha notado Ud. en el servicio de transporte ahora que es del Gobierno. |     |
| Empleado sin cargo    | (4)  |  |     |
| Obrero                | (5)  | - Ha mejorado el servicio  | (1) |
| Supervisor            | (6)  | - Ha empeorado   | (2) |
| Gerente               | (7)  | - La situación sigue igual   | (3) |
| Ama de Casa           | (8)  | 5.- Está Ud. de acuerdo con un aumento en el precio del transporte para mejorar el servicio.             |     |
| Año Funcionario       | (9)  |  |     |
| No Trabajo            | (10) | - No   | (1) |
| Otro (Especifique)    | (11) | - Si   | (2) |
|                       |      | ¿De cuánto?  | (3) |
| Horas que trabaja:    |      |  |     |
| Zona donde trabaja:   |      |  |     |
| Norte                 | (1)  |  |     |
| Sur                   | (2)  |  |     |
| Centro                | (3)  |  |     |
| Oriente               | (4)  |  |     |
| Occidente             | (5)  |  |     |



Zona donde vives:

- Norte (1)
- Sur (2)
- Centro (3)
- Oriente (4)
- Poniente (5)

Escolaridad:

- Primaria (1)
- Secundaria (2)
- Preparatoria (3)
- Comercial (4)
- Técnica (5)
- Profesional (6)
- Otra (Especifique) (7)

6.- Cómo considera Ud. la limpieza en las unidades

- Excelente (1)
- Buena (2)
- Medianamente Buena (3)
- Mala (4)
- Pésima (5)

7.- Normalmente el operador respeta las paradas - asignadas

- Si (1)
- No (2)

8.- Al conducir el camión el chofer lo hace:

- Con precaución (1)
- Con exceso de velocidad (2)
- Con agrado (3)
- Completamente enojado (4)
- Sin respetar a los peatones a automóviles que se atraviesan. (5)
- Otro (Especifique) (6)

9.- Qué medios de transporte utiliza diariamente

- Camión (1)
- Metro (2)
- Pesero (3)
- Camión - Metro (4)
- Camión - Pesero (5)
- Metro - Pesero (6)
- Camión, Metro, Pesero (7)

10.- Cuántas veces utiliza al día los camiones de R - 100.

- 1 a 3 veces (1)
- 4 a 6 veces (2)
- Más de 6 veces (3)

11.- Utiliza los camiones de R - 100 para:

- Ir al trabajo (1)
- Ir a la escuela (2)
- A la escuela y al trabajo (3)
- Ir de diversión (4)
- Otro (Especifique) (5)

12.- Aproximadamente cuánto tiempo tarda el camión en pasar, donde usted lo aborda.

- 5 a 10 minutos (1)
- 11 a 15 minutos (2)
- 16 a 20 minutos (3)
- Más de 20 minutos (4)

- 13.- Aproximadamente cuánto tiempo utiliza diariamente para transportarse en camión (R - 100) -
- De 1 a 2 hrs. (1)
  - De 2 a 3 hrs. (2)
  - De 3 a 4 hrs. (3)
  - Más de 4 hrs. (4)
- 14.- Conoce Ud. las rutas del Sistema de Transporte R - 100
- Sí, todas (1)
  - La gran mayoría (2)
  - Sólo algunas (3)
  - Sólomente las que utiliza a diario (4)
  - Ninguna (5)
- 15.- Cuál considera que sea la causa por la que usted no conoce las rutas.
- Falta de información de R - 100 (1)
  - Falta de interés por mi parte (2)
  - Falta de tiempo (3)
  - Otras (Especifique)
- 
16. En su opinión que medidas se deben adoptar para que R - 100 satisfaga la necesidad de transporte en el D.F.
- Mejorar el trato de los usuarios (1)
  - Elevar el precio del servicio (2)
  - Aumentar el No. de unidades (3)
  - Mejorar la distribución de unidades (4)
  - Reglamentar el uso de automóvil (5)
  - Exigir el cumplimiento de sus obligaciones a los responsables (6)
  - Otra (Especifique) (7)
-

(ANEXO 3) TABLA DE DATOS

(ANEXO 8)

12:46 PM TUESDAY, MAY 8, 1984

WORKFILE: VARIOS/A/DECI

1910	001	26011301007	26011311151111115523
1920	002	15613306071	15613311111111114433
1930	003	17312711047	1731271111111111213333
1940	004	16113311007	1611331111111111214433
1950	005	15013311087	1501331111111111213314
1960	006	15013311087	1501331111111111112314
1970	007	12712206102	12712206111111111111322

00001910  
00001920  
00001930  
00001940  
00001950  
00001960  
00001970  
00001980





3370 147 153111304082221133225315411411333  
3380 148 23222040822211332253154114113322  
3390 149 250113040822211332253154114113314  
3400 150 257113040822211332253154114113313  
3410 151 161123040822211332253154114113313  
3420 152 257113040822211332253154114113323  
3430 153 154123040822211332253154114113314  
3440 154 253123040822211332253154114113326  
3450 155 249113040822211332253154114113326  
3460 156 1442240411344173110141571121434  
3470 157 266113040822211332253154114113323  
3480 158 2711130107732271111133221121426  
3490 159 267113040822211332253154114113331  
3500 160 246113040822211332253154114113324  
3510 161 1541130711222253154114113315  
3520 162 252132040822211332253154114113315  
3530 163 161113040822211332253154114113315  
3540 164 2541240811136225310042261331326  
3550 165 260113060011427431032241431474  
3560 166 2602350416221186100542111121324  
3570 167 2442130800141271320531151441432  
3580 168 2611230408222113322531141141411  
3590 169 2562330608222627112054257113232  
3600 170 1381230408222522335205415411413336  
3610 171 2661130108452213113331271211333  
3620 172 1611130106213114310141422221471  
3630 173 26111301052162111320521371341313  
3640 174 2651130106213172120531641311247  
3650 175 1602230108714111121331241411511  
3660 176 2621230800132224320541211322423  
3670 177 258113040822242522110141542121316  
3680 178 165113010613221320531711321323  
3690 179 15211304081422293310141472121314  
3700 180 1521130408222221212114111111213  
3710 181 1422130408222221321131141112371  
3720 182 15411407094422211310142541121313  
3730 183 13611304082224252210131271131423  
3740 184 1391130717123216295210121541142434  
3750 185 156123040822231131071111121323  
3760 186 1551520306224224310152221131316  
3770 187 1311230508222264310111112111425  
3780 188 162114110233255710342511241326  
3790 189 1551230408222263311141251121322  
3800 190 1631120116223357431013511221424  
3810 191 1581230308222252210051611131333  
3820 192 2571120408222253220531242322213  
3830 193 2541230600031173120531271412221  
3840 194 2601230408134221310331551311336  
3850 195 2422230408434213320542111121317  
3860 196 2651130109224227410141151341314  
3870 197 160114010822253210142572342232  
3880 198 16012404082226253210142551141446  
3890 199 159113040822254274200531131424  
3900 200 25812304082226274200531131424  
3910 201 25512304082226274200531131426  
3920 202 26411301062226274200531131333  
3930 203 26411301062226274200531131316  
3940 204 27011308003022253101324711334  
3950 205 1621130107222627420053113226  
3960 206 2551130311126221100142551121426  
3970 207 26011301082226254200531132227  
3980 208 26811301062222262742005311426  
3990 209 134123081124213220531241414  
4000 210 16031502052620601052473144413

00003370  
00003380  
00003390  
00003400  
00003410  
00003420  
00003430  
00003440  
00003450  
00003460  
00003470  
00003480  
00003490  
00003500  
00003510  
00003520  
00003530  
00003540  
00003550  
00003560  
00003570  
00003580  
00003590  
00003600  
00003610  
00003620  
00003630  
00003640  
00003650  
00003660  
00003670  
00003680  
00003690  
00003700  
00003710  
00003720  
00003730  
00003740  
00003750  
00003760  
00003770  
00003780  
00003790  
00003800  
00003810  
00003820  
00003830  
00003840  
00003850  
00003860  
00003870  
00003880  
00003890  
00003900  
00003910  
00003920  
00003930  
00003940  
00003950  
00003960  
00003970  
00003980  
00003990  
00004000  
00004010

4000 215  
4005 216  
4010 217  
4015 218  
4020 219  
4025 220  
4030 221  
4035 222  
4040 223  
4045 224  
4050 225  
4055 226  
4060 227  
4065 228  
4070 229  
4075 230  
4080 231  
4085 232  
4090 233  
4095 234  
4100 235  
4105 236  
4110 237  
4115 238  
4120 239  
4125 240  
4130 241  
4135 242  
4140 243  
4145 244  
4150 245  
4155 246  
4160 247  
4165 248  
4170 249  
4175 250  
4180 251  
4185 252  
4190 253  
4195 254  
4200 255  
4205 256  
4210 257  
4215 258  
4220 259  
4225 260  
4230 261  
4235 262  
4240 263  
4245 264  
4250 265  
4255 266  
4260 267  
4265 268  
4270 269  
4275 270  
4280 271  
4285 272  
4290 273  
4295 274  
4300 275  
4305 276  
4310 277  
4315 278  
4320 279

00004050  
00004060  
00004070  
00004080  
00004090  
00004100  
00004110  
00004120  
00004130  
00004140  
00004150  
00004160  
00004170  
00004180  
00004190  
00004200  
00004210  
00004220  
00004230  
00004240  
00004250  
00004260  
00004270  
00004280  
00004290  
00004300  
00004310  
00004320  
00004330  
00004340  
00004350  
00004360  
00004370  
00004380  
00004390  
00004400  
00004410  
00004420  
00004430  
00004440  
00004450  
00004460  
00004470  
00004480  
00004490  
00004500  
00004510  
00004520  
00004530  
00004540  
00004550  
00004560  
00004570  
00004580  
00004590  
00004600  
00004610  
00004620  
00004630  
00004640  
00004650  
00004660  
00004670  
00004680  
00004690





5410 351 2621230908224756227552241543326  
5420 352 2351230908224756227552241543326  
5430 353 169111901062212273210641512232421  
5440 354 169111901062212273210641512232421  
5450 355 15211150305516113120531512112313  
5460 356 16111404082221141205311511131313  
5470 357 162111301072247171310331241221324  
5480 358 2642110110622221222105251221422  
5490 359 2621113408224712320542111121314  
5500 360 15611130607112222220531511122331  
5510 361 26211111082247254220431521111426  
5520 362 1732140532221217120441153142334  
5530 363 2572173418126105120541411213327  
5540 364 15511170106217163120531412542336  
5550 365 15222504082241185120521331133433  
5560 366 15222504082241185120532261242524  
5570 367 16411404082211731100326313213331  
5580 368 158123311082262274220532251121333  
5590 369 16521304082246227122133571121347  
5600 370 1691230404132112110011143224413  
5610 371 263111101110221154321041611531333  
5620 372 2601230212047156120541271541326  
5630 373 2451230412222133120531151131434  
5640 374 1551250403223175220541271131313  
5650 375 262223031142214710042561221413  
5660 376 1582230508112213220531411122215  
5670 377 16111411072262912205515711222323  
5680 378 2641130105226251220541552522423  
5690 379 1721130105226251220441511211416  
5700 380 1622130108426212110141271221336  
5710 381 2632240412221223117132221141351  
5720 382 15612207222626311033271121313  
5730 383 1451231402121113311052241132333  
5740 384 1251241508222211210042112121333  
5750 385 2491230703224123311131351141413  
5760 386 24911304082222124310031341141413  
5770 387 1651320609225103220541521321334  
5780 388 16311301105223274710342431241223  
5790 389 2671133108223221210042411221411  
5800 390 16011304103421131205313721223413  
5810 391 2651130107332271320642421221422  
5820 392 15412306082172263210141241121323  
5830 393 26011301162160722101414712214333  
5840 394 25911304182253220541642132334  
5850 395 163113010633214720311111321323  
5860 396 26211301042161147101211712113221  
5870 397 2641130104216213110331141211322  
5880 398 1592140106226213220231141321324  
5890 399 149225111031113111002111111331  
5900 400 1491220508222161311021111121313  
5910 401 1571141108226175110041521321315  
5920 402 1601231107225294111132442141337  
5930 403 1561131108221621321032561141413  
5940 404 1571131112332717101415411114221  
5950 405 1502230408336125120331151112425  
5960 406 1492120408216224120031112211425  
5970 407 155113010622611311031612222434

00005410  
00005420  
00005430  
00005440  
00005450  
00005460  
00005470  
00005480  
00005490  
00005500  
00005510  
00005520  
00005530  
00005540  
00005550  
00005560  
00005570  
00005580  
00005590  
00005600  
00005610  
00005620  
00005630  
00005640  
00005650  
00005660  
00005670  
00005680  
00005690  
00005700  
00005710  
00005720  
00005730  
00005740  
00005750  
00005760  
00005770  
00005780  
00005790  
00005800  
00005810  
00005820  
00005830  
00005840  
00005850  
00005860  
00005870  
00005880  
00005890  
00005900  
00005910  
00005920  
00005930  
00005940  
00005950  
00005960  
00005970

México, D.F., a 22 de septiembre de 1983

CC. GERENTES MODULARES  
P r e s e n t e s .

Por instrucciones del C. Lic. Gerardo de la Sierra Cuspinera, Director de Administración, me permito presentar a ustedes a los pasantes que en seguida se enlistan, de la Facultad de Administración de Empresas de la U.N.A.M., quienes están haciendo un trabajo de investigación relacionado con el auto-transporte urbano del D.F., mismo que les servirá de tesis profesional.

Por lo anterior, ruego a ustedes se sirvan brindarles las facilidades necesarias para cumplir con su cometido.

C. Pablo Noguerón Gutiérrez  
C. Ines Tenorio García  
C. Gilberto Pompa Baca  
C. Ma. Eugenia Nieto Reguera  
C. Jorge Ochoa Moreno  
C. Gabriel Coyoli

A t e n t a m e n t e

  
Lic. José G. Mijares Flores  
Gerente de Sistemas

c.c.p.- Lic. Gerardo de la Sierra Cuspinera.-Director de Administración.  
JGMF'ogm.

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

- BAENA PAZ, GUILLERMINA, *Instrumentos de Investigación* 9a. Ed., Editores Mexicanos Unidos, S.A., México, 1982.
- ELIZONDO LOPEZ, ARTURO, *La Investigación Contable*, -- 1a. Ed., Ediciones Contables y Administrativas, S.A., México, 1980.
- FERNANDEZ ARENA, J. ANTONIO, *La Auditoría Administrativa*, 8a. Ed., Editorial Diana, México, 1981.
- LEONARD J., KASMIER, *Estadística Aplicada a la Administración y la Economía*, 1a. Ed., McGraw-Hill de México, S.A., México, 1978.
- LEONARDO P., WILLIAM, *Auditoría Administrativa*, 8a. Ed., Editorial Diana, México, 1980.
- LOPEZ CARDENAS, FRUCTUOSO, *El Transporte en la Ciudad de México 500 Años de Evolución*, 1a. Ed., Castellnova, México, 1982.
- MURRAY R., SPIEGEL, *Estadística* 1a. Ed., McGraw-Hill de México, S.A., México, 1970.
- PARDINAS, FELIPE, *Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales*, 4a. Ed., Siglo XXI Editores, México 1970.
- ROJAS SORIANO, RAUL, *Guía para Realizar Investigaciones Sociales*, 7a. Ed., U.N.A.M., México, 1982.