



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100
¿UNA ALTERNATIVA DE SOLUCION PARA EL TRANSPORTE
EN LA CIUDAD DE MEXICO?

T E S I S
PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN CIENCIA POLITICA Y
ADMINISTRACION PUBLICA
(ESPECIALIDAD EN ADMINISTRACION PUBLICA)
P R E S E N T A N:

HORTENCIA GEORGINA JAIMES ESTRADA
ELVIRA ISABEL CLEMENTE PEREZ

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

México, D. F. 1989



Universidad Nacional
Autónoma de México

UNAM



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.

AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

¿ UNA ALTERNATIVA DE SOLUCION PARA EL
TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO ?

| | PAGINA |
|---|--------|
| INTRODUCCION | 7 |
| I. MARCO TEORICO CONCEPTUAL | 9 |
| II. TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE MEXICO | 22 |
| A. Antecedentes y Evolución | |
| B. Situación Actual de Transporte | |
| C. Factores de Influencia en el Transporte | |
| III. PLANES Y PROGRAMAS QUE INCLUYEN LA ACCION DE R-100 | 65 |
| A. Plan Nacional de Desarrollo | |
| B. Plan General de Desarrollo Urbano del D.F. | |
| C. Plan Rector de Vialidad y Transporte del D.F. | |
| D. Programa a Mediano Plazo de la Ciudad de México (1984-1988) | |
| E. Programa a Mediano Plazo del D.F. | |
| F. Programa a Mediano Plazo Transporte y Vialidad | |
| G. Programa de Reordenación Urbana y Protección - Ecológica del D.F. | |

PAGINA

| | |
|--|-----|
| IV. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100 | 98 |
| A. Antecedentes de R-100 | |
| B. Municipalización del Autotransporte Urbano en la Ciudad de México | |
| C. Evolución de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 (1982-1988) | |
| D. Papel del Sindicato Unico de Trabajadores de Auto-transportes Urbanos de Pasajeros R-100 (SUTAUR) | |
| V. PROYECCION A FUTURO DE R-100 | 140 |
| A. Continuidad de la Política Sexenal | |
| B. Aumento del Presupuesto a R-100 | |
| C. Reprivatización del Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100 | |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 163 |
| ANEXOS | 170 |
| BIBLIOGRAFIA | 181 |
| POSTSCRIB | |

INTRODUCCION.

Para determinar la importancia de los servicios del transporte urbano de cualquier ciudad, bastaría mencionar en un principio, que la actuación de los mismos está generalmente vinculada con la población que alberga dicha metrópoli y las dimensiones de ésta.

En el caso particular de la Ciudad de México, con apuntar algunos indicadores podemos deducir el carácter principal que tienen te dos los aspectos relacionados con el servicio del transporte urbano; por ejemplo: se encuentra entre las tres ciudades más grandes del Mundo, siendo la primera con relación a Tokio y Nueva York.

Está de más destacar, que en una ciudad como la que habitamos, organizar, administrar y satisfacer las necesidades del transporte, resulte una tarea que parece interminable, debido al crecimiento - tanto de la demanda, como del espacio habitacional; sin olvidar que la solución a este problema le sigue la emergencia de otros de diversos rubros y caracteres.

Algunos estudiosos abordan éste y otros problemas conexos, - desde el punto de vista del control de natalidad, considerando que una sensible disminución del crecimiento demográfico, resolvería ta los problemas. No ha sido éste por cierto, la más aceptada respuesta y solución al caos que producen las aglomeraciones de esta naturaleza; y no lo es, porque como bien argumentan críticos de esta posición, existen ciudades que tienen una altísima población, en relación a las dimensiones de las ciudades en cuestión, la cual indica que la densidad por kilómetro cuadrado, es mayor que en otros países a los que tradicionalmente se les acusa de crecer - desmesuradamente. No obstante, debido al elevado nivel de industrialización y el óptimo empleo de mecanismos administrativos y operativos, aquellos suelen resolver con mejores resultados este tipo de problemas.

Concretamente, el servicio del transporte urbano en cualquiera de sus formas, afronta múltiples problemas que contrastan con la -- enorme responsabilidad del papel que está llamado a desempeñar. El impacto social que el transporte tiene en diversas áreas, afectan - al desarrollo de la Ciudad de México y de sus habitantes, es mucho - más importante de lo que se cree; su ímpetu es tal, que bien va des - de el renglón económico, hasta del estrictamente psicosociológico.

La problemática del transporte referido, hace necesaria la bús - queda de alternativas que alivien la situación prevaleciente; de es - ta forma, y motivadas por esta inquietud, hemos enfocado en nuestra investigación al estudio de caso de "Autotransportes Urbanos de Pa - sajeros R-100", considerando como hipótesis a dicho Organismo como - la solución posible de resolver el problema del transporte a corto - plazo en la Ciudad de México.

Es necesario hacer notar que a lo largo de la investigación, - se recurrió a varias fuentes de información sobre la materia, de las - cuales se tomaron diversos indicadores como elementos de apoyo para - reflejar la situación existente y poder tener parámetros de compara - ción; sin embargo, se encontró en ocasiones que las fuentes conte - nían indicadores diferentes para marcar un mismo aspecto; de tal - forma que, se tuvo que optar por recurrir a las "llamadas" para ha - cer referencia de la fuente de donde fue extraído dicho indicador.

Por último, queremos externar el deseo de que esta investiga - ción sea de utilidad y de estímulo para reflexionar en un problema que nos atañe a todos los habitantes de la Ciudad de México: "El -- Transporte".

1. MARCO TEORICO CONCEPTUAL

MARCO TEORICO CONCEPTUAL

Al término del periodo revolucionario surge un nuevo proyecto de desarrollo en el que se plantean modificaciones sustanciales en la estructura económica, política y social del país. Como consecuencia de la elaboración de la Constitución se plantean las bases para la intervención del Estado en la economía, surgiendo el sector paraestatal cuyo objetivo principal fue el de impulsar el desarrollo del país y atender las necesidades de la mayoría de la población.

Las entidades paraestatales constituyeron desde su origen, un valioso instrumento económico y político para el Estado posrevolucionario. El propósito principal fue el de rescatar del capital extranjero, ramas estratégicas de la economía con la finalidad de salvaguardar la autonomía económica del país; entre estos casos se encuentran:

- Banco de México, primera Institución Pública Financiera del Estado, creada en 1925.
- Petróleos Mexicanos
- Comisión Federal de Electricidad
- Ferrocarriles Nacionales de México y;
- Comisión de Fomento Minero

Con objeto de complementar la inversión privada y mantener y promover fuentes de empleos, entre las Empresas Públicas creadas más importantes fueron:

- Nacional Financiera, S.A. Orientada hacia la promoción industrial
- Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. y;
- Compañía Exportadora e Importadora Mexicana, S.A.

Para el inicio de los 40s, ya existían 57 Empresas Públicas. En estos años se inicia la política de sustitución de importaciones en donde se le da un fuerte apoyo al proceso de industrialización a través de la producción de energéticos y minerales. Se amplía el financiamiento público por medio de los fideicomisos del Banco de México y del fortalecimiento de Nacional Financiera.

En esta década entre las principales entidades constituidas destacan:

- Altos Hornos de México, S.A., la Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas y Fundidora de Hierro de Monterrey, S.A., todas ellas con solidadas en la empresa SIDERNEX.
- Guanos y Fertilizantes de México, orientado al desarrollo agrícola, actualmente con el nombre de Fertilizantes Mexicanos, S.A.

El Estado a través del tiempo, invirtió en Empresas de Bienes - tar Social, entre las cuales encontramos en:

Materia de Salud:

- Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado.
- Instituto Mexicano del Seguro Social

Educación:

- Instituto Politécnico Nacional
- Universidad Nacional Autónoma de México
- Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología

En lo referente al Abasto:

- Compañía Nacional de Subsistencias Populares, creado para la regularización de los precios de algunos artículos del campo, asegurando la producción de los campesinos.

A través de los años el Estado se ha visto obligado a intervenir en diferentes ramas de producción que han causado el aumento del sector paraestatal; esto se debe principalmente a que:

- . Ha tenido que invertir en industrias donde el período de recuperación del capital es a largo plazo, en actividades que normalmente son promotoras del desarrollo de otras numerosas empresas privadas, auxiliando su crecimiento y supervivencia.
- . Ha tenido que intervenir como competencia en algunas actividades, donde la oferta se encuentra acaparada monopólicamente por la iniciativa privada.
- . Ha tenido que intervenir cuando el sector privado no pudo seguir manteniendo en operación sus empresas o ha necesitado apoyo a su financiamiento.

Esta política implementada en las últimas décadas, se ha debido principalmente al interés del Estado por promover la producción industrial y mantener el nivel de empleo nacional.

El interés del Estado de proteger a la población de bajos recursos, ha originado que a través de sus empresas y erogaciones públicas se subsidie a la población total del país, manteniendo precios bajos de sus bienes y servicios. Sin embargo, esto le ha ocasionado al Estado, el inconveniente de allegarse de recursos de financiamiento externo que se ha venido incrementando a través de los años.

El crecimiento industrial del país de 1940 a 1982, se puede observar al comparar el PIB de ambos años, registrándose en 1940, "el 23% aportado por las actividades agrícolas, pecuarias, ganaderas, pesqueras y mineras; la agricultura por sí sola el 10%. Las actividades industriales contribuyeron con el 19% (excluyendo la extracción del petróleo y gas, pero incluyendo la producción petroquímica y los servicios con el 47%. Estos porcentajes se modificaron radicalmente en 1982 en cuanto a la producción de bienes: las activida-

des primarias, aportaron sólo el 8%, la agricultura el 5% y la producción industrial el 40% (con la exclusión de las mismas actividades), los servicios por su parte representaron el 45% (1).

Las empresas que actualmente posee el Estado pueden dividirse bajo el criterio político en tres grandes rubros:

CLASIFICACION POLITICA DE LAS ENTIDADES PARAESTATALES

| <u>DIVISION</u> | <u>OBJETIVO</u> | <u>PARTICIPACION DE AREAS</u> |
|-----------------|--|--|
| Estratégicas | Emana de la Constitución, Agrupa a todas aquellas entidades - que por su función y control es total, garantizan la soberanía e independencia nacional. | <ul style="list-style-type: none"> - Acuñación de Moneda - Correos - Telégrafos - Radiotelegrafía - Comunicación vía satélite - Emisión de billetes por medio de un solo banco - Salud - Petróleo y demás hidrocarburos - Petroquímica básica - Minerales radioactivos y generación de energía nuclear - Electricidad - Ferrocarriles - Las actividades que expresamente señalen las leyes expedidas por el Congreso de la Unión. |
| Prioritarias | Satisfacer los intereses nacionales y populares, para garantizar el equilibrio social. | <ul style="list-style-type: none"> - Producción y distribución de bienes - Prestación de servicios socialmente necesarios - Protección de la planta productiva y de empleo - Promoción, fomento y fortalecimiento de la industria nacional. - Investigación e incorporación de avances científicos y tecnológicos. |

| <u>DIVISION</u> | <u>OBJETIVO</u> | <u>PARTICIPACION DE AREAS</u> |
|------------------|---|-------------------------------|
| Circunstanciales | Cubrir necesidades temporales - en ciertas ramas de producción y en algunas regiones, así como evitar el cierre de fuentes de empleo. | * Múltiples |

Fuentes: Propias.

En este cuadro se puede observar la necesidad y amplitud de áreas en las que interviene el Estado a través de su sector paraestatal, en una economía mixta donde el Estado es el rector.

Es importante hacer notar que la proliferación de las Entidades Paraestatales en las últimas décadas, tuvo como consecuencia problemas graves en su manejo y control, por lo que se tuvieron que implementar medidas legales para normar la administración pública paraestatal, teniendo como fuente principal la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.

Para corregir los problemas derivados del sector paraestatal, se inició en enero de 1977 el proceso de Sectorización, debido a la promulgación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en 1976.

"La Sectorización de la Administración Pública Federal se entiende como el acto jurídico administrativo mediante el cual el Presidente de la República, determina el agrupamiento de un conjunto de entidades paraestatales bajo la coordinación del titular de una Secretaría o Departamento" (2)

Por otro lado y con el interés de definir la división del Sector Paraestatal, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal - (la cual sufrió modificaciones en 1986), especifica las características de cada una de ellas; formándose por:

- "Organismos Descentralizados: Son las entidades creadas por Ley o Decreto del Congreso de la Unión o por Decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopte.

- Empresas de Participación Estatal Mayoritaria

I. Son las Sociedades Nacionales de Crédito, constituidas en los términos de su legislación específica;

II. Son las sociedades de cualquier otra naturaleza, incluyendo las Organizaciones Auxiliares Nacionales de Crédito; así como las Instituciones Nacionales de Seguros y Fianzas en que se satisfagan algunos o varios de los siguientes requisitos:

- a) Que el Gobierno Federal o una o más Entidades Paraestatales, conjunta o separadamente aporten o sean propietarios de más del 50% del capital social.
- b) Que en la constitución de su capital se hagan figurar títulos representativos de capital social de serie especial que sólo puedan ser suscritas por el Gobierno Federal.
- c) Que al Gobierno Federal corresponda la facultad de nombrar a la mayoría de los miembros del Órgano de Gobierno o su equivalente, o bien designar al Presidente o Director General, o cuando tenga facultades para vetar los acuerdos del propio Órgano de Gobierno.

Se asimilan a las empresas de participación estatal mayoritaria, las sociedades civiles, así como las asociaciones en las que la mayoría de los asociados sean Dependencias o Entidades de la Administración Pública Federal o servidores públicos federales que participen en razón de sus cargos o algunos o varias de ellas, se obliguen a realizar o realicen las aportaciones económicas preponderantes.

- Empresas de Participación Minoritaria.

Son las sociedades en las que uno o más Organismos Descentralizados u otra, u otras empresas de participación estatal mayoritaria consideradas conjunta o separadamente, posean acciones o parte del capital que representen menos del 50% y hasta el 25% de aquél.

- Fideicomisos.

Son aquellos que el Gobierno Federal o algunas de las demás Entidades Paraestatales constituyen, con el propósito de auxiliar al Ejecutivo Federal, en las atribuciones del Estado para impulsar las áreas prioritarias del desarrollo, que cuentan con una estructura orgánica análoga a las otras entidades y que tengan comités técnicos.

En los fideicomisos constituidos por el Gobierno Federal, la Secretaría de Programación y Presupuesto, fungirá como fideicomitente único de la Administración Pública Centralizada"(3).

Ante estas especificaciones el Sector Paraestatal cuida de limitar su ámbito de competencia, lo cual fue un gran logro en la Administración Pública Federal. Sin embargo, existieron otros problemas a resolver.

Hasta 1986 las Entidades Paraestatales se encontraban obstaculizadas en su manejo y control, debido a que varias autorizaciones eran otorgadas por múltiples Dependencias, cuyos trámites entorpecían las actividades de las Entidades. Debido a lo anterior en mayo de 1986, entró en vigor la "Ley Federal de Entidades Paraestatales", propuesta por el Ejecutivo Federal (que abroga la "Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal", en vigor desde 1970), dicha ley se creó con la finalidad de dar una mayor prontitud de gestión para el eficiente logro de los objetivos de cada entidad; además de regular y controlar el funcionamiento de las mismas.

La relación actual de las Dependencias con el Sector Paraestatal se encuentra de la siguiente manera:

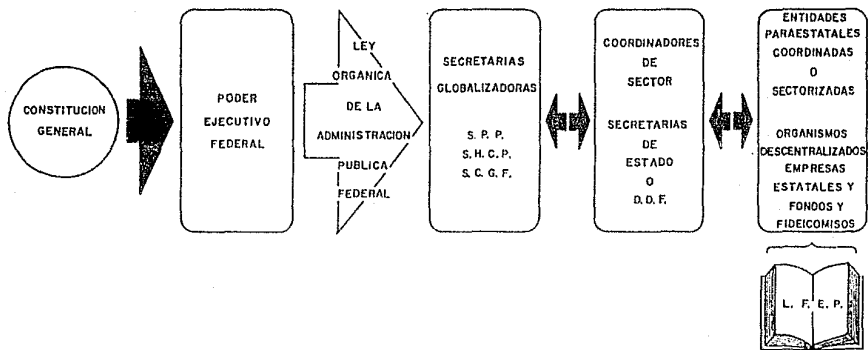
| RELACION | DEPENDENCIAS | FUNCIONES |
|----------------|---|--|
| GLOBALIZADORAS | Secretaría de Hacienda y Crédito Público | <ul style="list-style-type: none"> • Normar, vigilar y controlar globalmente en materia de política, planes, programas, objetivos, metas, acciones y recursos. • Apoyar y dar asistencia técnica para facilitar el desempeño que tienen encomendadas las Dependencias en su papel de Coordinadoras de Sector. |
| | Secretaría de Programación y Presupuesto | <ul style="list-style-type: none"> • Apoyar globalmente dentro del esquema sectorial de la Administración Pública. • Constituir una de las instancias o niveles de preparación, de decisiones políticas y estratégicas públicas. • Implantar los lineamientos programáticos que envía a los Coordinadores de Sector en materia de política y del Gasto Público. |
| | Secretaría de la Contraloría General de la Federación | <ul style="list-style-type: none"> • Elaborar las normas para regular el funcionamiento de los instrumentos y procedimientos de control y evaluación. • Establecer las bases generales para realizar auditorías en las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal. • Establecer los lineamientos para la aplicación de la "Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos". |
| COORDINADORAS | Todas las Secretarías de Estado y el Departamento | <ul style="list-style-type: none"> • Establecer políticas de desarrollo para las Entidades del Sector correspondiente. • Coordinar la programación y presupuestación. • Conocer la operación y evaluar los resultados de las Entidades Paraestatales; • Y demás atribuciones que le concede la ley. |

Ante la variedad de áreas en las que interviene económicamente el Estado y ante las necesidades sociales planteadas por la Población, específicamente en la zona metropolitana de la ciudad de México, por ser la más densamente poblada, la intervención del Estado - por medio de su Sector Paraestatal no se ha hecho esperar.

La gran mayoría de las Entidades, han tratado de satisfacer los requerimientos de los servicios a dicha población; el transporte público no podía quedar excluido.

En las últimas décadas, el Gobierno del Distrito Federal ha participado en la prestación del servicio de transporte en primera instancia, a través del Sistema Eléctrico de tranvías y trolebuses, - después con el Sistema de Transporte Colectivo "METRO" y por último con Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100; lo anterior como resultado de los compromisos del Gobierno Capitalino por cubrir la necesidad pública imprescindible de transportar a sus habitantes.

ESQUEMA FUNCIONAL DE LAS CATEGORIAS SECTORIALES O NIVELES DE DECISION



NOTA: CONSTITUCIONALMENTE TODAS LAS SECRETARIAS Y EL D.D.F. TIENEN EL MISMO NIVEL JERARQUICO.

Marco Teórico Conceptual
Citas

- (1) Rey Romay Benito. La Ofensiva Empresarial contra la Inversión del Estado. Pág. 49-50
- (2) Pichardo Pagaza Ignacio. Introducción a la Administración Pública en México. Tomo 1. Pág. 223
- (3) Reformas a la "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal". Diario Oficial de la Federación, Mayo 14, 1986.

RESUMEN

La Constitución establece dos formas de organización administrativa del poder Ejecutivo Federal: la administración Pública Centralizada y la Paraestatal. El crecimiento de este último grupo originó que su participación se diversificara en las ramas económicas y - sociales del país. Ante el incremento de las entidades paraestatales se produjo la necesidad de crear una clasificación política de las mismas que lograra identificarlas por su importancia; de esta forma se dividieron en tres grandes grupos: estratégicas, prioritarias y circunstanciales.

Para corregir los problemas de manejo y control causados por su proliferación se inició el proceso de sectorización como causa de la promulgación de la Ley Organica de la Administración Pública Federal; misma que definió la división y las características de entidades paraestatales clasificándolas en : Organismos Descentralizados, Empresas de Participación Estatal y Fideicomisos.

Por su parte la sectorización determina la relación actual de las Dependencias con las Entidades, específicos las responsabilidades de las Secretarías; pudiendo ser: Globalizadoras cuya función es de orientación y apoyo global (SHCP, SPP Y SCGF), o Coordinadoras de las entidades afines con sus objetivos, actividades, atribuciones y funciones; estas últimas son conocidas también como Cabezas de Sector (todas las Secretarías de Estado y el DDF) a las que les corresponde coordinar la programación y la presupuestación, conocer la operación, evaluar los resultados y participar en los Organos de Gobierno.

Otra importante aportación para regular la organización, funcionamiento y control de las Entidades Paraestatales fue el Decreto de la Ley Federal y las Entidades Paraestatales.

La Administración Pública Paraestatal que actualmente conocemos es el producto de un proceso paulatino de cambios ante la problemática de proliferación, definición, organización y regulación de dichas entidades.

II. TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE MEXICO

TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE MEXICO

a) Antecedentes y Evolución

La evolución del transporte en la Ciudad de México ha estado estrechamente vinculado a través de la historia al desarrollo urbano en sus diferentes etapas, desde la antigua Tenochtitlan hasta llegar a lo que es la actual Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Por lo anterior abordaremos brevemente la evolución del transporte en cuatro etapas del desarrollo histórico, estas son: México Prehispánico, Colonial, Independiente y Revolucionario.

MEXICO PREHISPANICO:

La situación física de la ciudad en esta época tenía interesantes particularidades que tuvieron que ser modificadas, debido a las necesidades de esta civilización. En la época de la Gran Tenochtitlan la ciudad se encontraba rodeada por un gran número de lagos, por lo que fue necesario trazar la estructura de la ciudad, de tal forma que esta pudiera comunicarse con el exterior, tanto por agua como por tierra.

Los mexicas tenían un gran problema de espacio debido a que se encontraban rodeados por agua; esto los obligó a fundar su ciudad en un espacio de tierra estrecho. Ante tal situación, construyeron un gran número de chinampas, especie de jardines flotantes en los lagos, donde sembraban maíz, frijol y otras plantas y sobre las cuales construían sus viviendas. Con este recurso extendieron una gran ciudad formando grupos que se separaban entre sí por canales en donde se transportaban sus habitantes en cientos de canoas que circulaban constantemente.

De esta manera la Gran Tenochtitlan quedaba comunicada por tierra por sus cuatro calzadas principales y por agua a través de sus múltiples canales y ríos; además de calles que eran parte tierra y parte agua. En esta época la canoa se convirtió en el más importante medio de transporte del pueblo Azteca.

MEXICO COLONIAL

En la época colonial, los conquistadores decidieron construir su ciudad sobre la misma Tenochtitlan, ello les obligó a realizar modificaciones importantes a pesar de que el trazo se basó en la ciudad conquistada. Los españoles se vieron en la necesidad de resolver el problema de las inundaciones que sufría la ciudad en el período de lluvias; situación que prevalece hasta nuestros días, para resolver este problema reforzaron los diques de los canales como lo hacían los aztecas. Pero esto no fue suficiente, y se vieron obligados a empezar a disecar canales y ríos, también empedraron las primeras calles de la ciudad para evitar el fango que se formaba con las lluvias.

Los nuevos pobladores trajeron consigo el caballo que utilizaron como su principal medio de transporte. Este fue complementándose poco a poco con carretas tiradas por mulas, además de los burros y mulas destinados especialmente para la carga. Las Canoas que circulaban en los canales eran cada vez menos, los indígenas las seguían utilizando para transportar mercancía que vendían en la ciudad.

Después de las carretas "llegaron a la Nueva España para asombro de sus habitantes, los coches y carruajes" (1). Estos empezaron a ser muy solicitados debido al lujo que representaba poseer carros ostentosos tirados por caballos adornados. Para el año 1600 (2) se dio licencia para traer estos vehículos, ya para 1648 (3) más de la mitad de los habitantes acomodados, poseía uno de estos. Para entonces ya eran cerca de 15 mil vehículos; (4) cantidad peligrosa

para la vialidad, que originó las primeras medidas de seguridad dispuestas por las autoridades para evitar atropellos y otros incidentes.

A la vez que se importaban vehículos se formó un gremio de carroceros que manufacturaban carruajes de buena calidad. Este tipo de artesanía progresó rápidamente.

Los coches de alquiler surgieron a finales del siglo XVIII. Se comenzó por ocho carros que fueron situados en el Portal de Mercaderes. "A estos primeros carruajes de sitio se les llamó coches de providencia" (5) eran tirados por mulas y sólo podían transportar a cuatro personas. En los siguientes años el número de estos carros fue creciendo constantemente.

MEXICO INDEPENDIENTE

Al concluir la guerra de independencia, la ciudad y el país se encontraban en una gran depresión económica. el descuido de las calles y canales hacía muy difícil el transporte por cualquier medio. En estos años los medios utilizados eran los mismos que en la época colonial; por las calles circulaban los caballos con sus jinetes, carretas, burros y mulas y los lujosos carruajes. Las canoas aún eran utilizadas para la transportación de viveres a la ciudad por el canal que venía de Chalco.

"En 1824 se proclamó la primera Constitución formal de la época independiente, facultándose al Congreso de la Unión para erigir un lugar que sirviera de residencia a los poderes de la Federación; se eligió para estos fines a la Ciudad de México." (6)

A partir de entonces el paisaje urbano fue cambiando poco a poco fue aumentando la construcción de casas tipo europeo y elegantes palacios. También se hicieron las primeras glorietas y cruces que contribuyeron a la distribución del tránsito.

Para 1830 (7) ya se daba una intensa actividad de autos que ocasionaba ya en esa época serios problemas de vialidad, por lo que el gobierno de la capital se vio en la necesidad de expedir el primer reglamento de tránsito que pretendía controlar sobre velocidad, tarifas y el uso de los vehículos.

El primer antecedente del ferrocarril y tranvía en México se da en 1825 (8) durante la administración de Don Ignacio Bustamante, cuando se otorgó la primera concesión para la construcción de una vía férrea que uniera a la Ciudad de México con la capital de Veracruz. En sus inicios el ferrocarril y el tranvía se confundían entre sí, debido a que los primeros ferrocarriles que se instalan en el valle ofrecen un servicio urbano y suburbano y trata de comunicar a la ciudad con distintos barrios sin el objetivo de recorrer grandes distancias.

El primer proyecto para comunicar a la ciudad con áreas suburbanas por medio del ferrocarril se inició cuando en 1852 (9) el presidente Don Mariano Arista, otorgó una concesión para la construcción del ferrocarril que circularía desde la ciudad de México hasta Tlalpan. Este proyecto no se llevó a cabo a causa de los continuos trastornos políticos que se vivían en el país.

Más tarde, en el año de 1855 (10) el Presidente Santa Ana, otorga la concesión para la construcción de la vía México-Villa de Guadalupe como parte del recorrido México-Veracruz. En 1857 (11), se inaugura esta línea urbana, donde la locomotora hacía cuatro recorridos diarios llegando a transportar a más de 300,000 (12) pasajeros en su primer año de servicio.

Debido al éxito obtenido en la primera línea, se otorga otra concesión al siguiente año para la ruta Plaza de Armas-Tacubaya. Esta línea se inaugura con el mismo éxito que la anterior, pero también origina grandes protestas por los dueños de carruajes de alquiler por la competencia que se hacía en ambos sistemas. Sin embargo, se llegó al acuerdo de dar el servicio mixto; por ferrocarril y por

carros de tracción. El primero fue ampliándose paulatinamente hasta convertirse para fines del siglo XIX en el más importante. El ferrocarril y el tranvía que en sus inicios persiguen el mismo fin poco a poco se van separando hasta constituir dos medios de comunicación paralelos que se distinguían claramente hasta avanzado su desarrollo.

A pesar del gran impulso al transporte ferroviario en el siglo XIX, se tuvo que modernizar el transporte urbano por los medios de tracción animal, ya que las vías férreas presentaron diversos problemas principalmente por la mala calidad de construcción que costó varios accidentes.

Los tranvías tirados por mulas era el medio de transporte colectivo de la población de bajos recursos; los había de primera y de segunda clase. En estos se podían transportar sentadas 30 personas (13). Por su parte la gente de recursos, acostumbraba pasear en lujosos carruajes tirados por caballos en las avenidas más importantes de la ciudad; la clase media que no tenía carruajes propios empleaban los coches de alquiler que había para escoger de varios precios.

En 1859 (14) se introduce el primer coche impulsado por energía eléctrica, antecedente del tranvía que más tarde pasa a ser el medio de transporte más popular en la ciudad. También se introduce en 1888 el biciclo (15) que se encuentra con grandes problemas de circulación. Estos eran muy pesados e incómodos.

Para finales del siglo al sistema ferroviario se le dio un fuerte apoyo. El ayuntamiento concedió a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito una autorización para el servicio urbano de pasajeros de tracción eléctrica. En 1894 (16) se fijaron reglas para el otorgamiento de concesiones de líneas férreas en calles, plazas y calzadas, después de que se estudiaron las ventajas de este sistema.

Se instaló el primer cableado aéreo para la conducción de la corriente eléctrica, ya que este era el sistema más seguro, puesto que las condiciones de humedad de la tierra impedían el uso de cables subterráneos. Los trenes eléctricos de entonces fueron el medio de transporte más veloz y el más cómodo. Más tarde llegó el tranvía de dos pisos que al poco tiempo fue prohibida su circulación a causa de un accidente provocado por el peso excesivo.

"Entre 1903 y 1904 se instituyó la Compañía Mexicana de Tracción. De 1904 en adelante la Compañía de Tranvías Eléctricos de México incrementó considerablemente sus líneas, trayendo consigo la creación de nuevas colonias y por consiguiente la expansión geográfica del Distrito Federal". (17)

En el año de 1908 (18) se implantó el servicio de trenes llamados rápidos, que cubrían cinco líneas. A estos se les dió preferencia sobre los otros, ya que todo tipo de transporte debía dejarle el espacio libre y sólo hacía un mínimo de paradas.

Para fines del siglo XIX también llegaron los primeros automóviles de combustión interna. Se introdujeron como artículo de lujo con carácter deportivo; en poco tiempo su uso como transporte privado se fue haciendo más común. El primero de estos automóviles fue de manufactura francesa. Estos nuevos coches son los que más tarde se les daría un uso colectivo, dando nacimiento al oficio de ruletero, cuando los choferes de los aristócratas adquirían su propio coche y se decidían a explotarlo ellos mismos.

Para finales del siglo XIX y la primera década del siglo XX se podían ver en las calles simultáneamente los coches tirados por caballos y los nuevos elegantes autos.

Cuando se inicia el período revolucionario, la ciudad estanca su crecimiento, pero la importación de automóviles no se detiene y cada vez son más utilizados como carros de alquiler. En poco - -

tiempo se constituyen en el antecedente del autobús con algunas -- adaptaciones para poder transportar hasta diez personas.

MEXICO REVOLUCIONARIO

Al concluir la lucha armada, los medios de comunicación se encontraban gravemente afectados, agregándose a esto la pésima condición en que quedaron los caminos; las diferentes organizaciones an tes constituidas también empezaron a tener problemas. Este fue el caso de la Compañía de Tranvías de México cuyos administradores - eran canadienes. Dicha compañía enfrentaba graves problemas con - sus trabajadores, que culminó en una huelga el 8 de octubre de - - 1914 (19), deteniéndose la circulación tanto de trenes urbanos como foráneos, provocando graves trastornos sociales y económicos a la ciudad. Los habitantes tuvieron que hacer uso de todo medio de transporte incluyendo los que ya no eran tan populares como las ca rretas.

A pesar de los conflictos laborales que existían desde antes - de la huelga, los tranvías eran el medio de transporte más eficien te y aceptado. La huelga de los trabajadores obligó al gobierno - del Distrito Federal a incautar provisionalmente por término de 15 días la dirección del servicio de tranvías eléctricos con la fina lidad de que el público no siguiera sufriendo las consecuencias.

A partir del movimiento de huelga y a causa del conflicto polí tico que se vivía entonces, el sistema ferroviario comenzó a tener serios problemas que detuvo su desarrollo, incluso, los operadores se incorporaron a la Casa del Obrero Mundial y formaron parte de - los "Batallones Rojos". La falta de conductores tranviarios perju dicó enormemente a la ciudad y la incautación de la dirección de - la Compañía duró hasta 1919 (20), año en que se devolvieron a sus dueños originales la empresa y sus bienes. Sin embargo los proble mas de la Compañía y el aumento de población hacían necesaria la - existencia de otros medios de transporte.

Así en 1916 (21) se inicia en la ciudad un nuevo sistema de transporte con automóviles adaptados rudimentariamente. Estos son los camioncitos que empezaron a circular por las rutas de los tranvías e improvisaron otras de forma anárquica gracias a que los permisos que otorgaba la Oficina de Tráfico no asignaba ni rutas ni horarios. Así los propietarios de los vehículos tenían toda la libertad para laborar a su mejor conveniencia.

Este nuevo servicio fue ampliamente aceptado por el público pues la huelga de tranvías no dejaba otra solución. Además los camiones tenían la ventaja de que podían acercarse al lugar donde los usuarios necesitaban el servicio; es decir que eran más flexibles a las necesidades del público. Con esta modalidad de transporte también surgieron grandes rivalidades entre los mismos choferes puesto que competaban entre sí por ganar pasajeros, ya que nada les impedía circular por cualquier ruta, rivalizando así unos con otros.

En un principio la Compañía de Tranvías vio al servicio de camiones como un complemento, pero en poco tiempo se empezaron a dar las rivalidades entre ambos sistemas, esto fue a causa de que los camiones circulaban sobre las vías de los trenes por encontrarse en mejores condiciones que las calles. De esta forma obstruían el paso de los trenes y poco a poco les iban ganando pasaje. Esta situación provocó una reacción violenta de la Compañía de Tranvías que determinó arrollar a todo camión que se cruzara en su camino; hecho que causó gran número de accidentes donde murieron personas y muchas otras fueron heridas.

A pesar de los problemas con los tranvías, el negocio de los camiones siguió en aumento proliferando rutas por toda la ciudad. Eran aceptados por el público aún cuando cometían ciertas arbitrariedades como era el bajar al pasaje a mitad del camino para subir a otras personas que llevaban una ruta más conveniente. La disputa de la clientela se hacía violentamente.

La rivalidad entre ellos mismos llegó a que se formaran alianzas que entraban en conflicto con los rivales. Esto condujo a los dueños de los camiones a agruparse y crear el Centro Social de Choferes en el que se reunían a comentar los problemas y buscar la forma de defenderse tanto de las agresiones de los tranviarios como de las de ellos mismos.

La obtención de permisos para poner en circulación un camión adaptado para diez personas se hacía muy fácil, hecho que provocó la proliferación de camiones, a tal grado de que había en circulación más de los requeridos por el público. Esta situación empezaba a hacer insostenible el servicio. Pronto surgieron las protestas de los choferes de los camiones, que normalmente eran los dueños, y presionaron a las autoridades para que dejaran de expedir permisos. El General Alvaro Obregón dispuso el cierre de rutas en 1922 y el gobernador del Distrito Federal, General Celestino Gasca exigió el agrupamiento de líneas y la fijación de rutas.

"En el año de 1923 surge la Alianza de Camioneros de México, A.C. a la cual se integraron todos los sindicatos de permisionarios que prestaban servicio urbano en el Distrito Federal y más tarde se les adherieron las líneas foráneas y los grupos de transportistas organizados de las ciudades más importantes de la República" (22). Dentro de la Alianza estaban los propietarios o permisionarios, los choferes y los cobradores.

Mientras tanto la Compañía de Tranvías de México reaccionó adquiriendo nuevos autobuses y bajando la tarifa del pasaje. Como respuesta, los dueños de los camiones también bajaron su pasaje y la lucha continuó hasta que los camiones fueron adueñándose de la situación.

Desde que se inició el servicio de transporte público de pasajeros en autobuses hasta el año de 1959 la explotación del servicio se había hecho en forma individual, ya fuera por el mismo propietario del vehículo o algún chofer que él contrataba. De los ingresos

obtenidos por el pasaje se hacía necesario deducir los gastos de gasolina, los lubricantes, el importe de la letra mensual para poder pagar el autobús y el sueldo del chofer. Estos gastos reducían las ganancias de los dueños de camiones, por ello destinaban un bajo presupuesto al mantenimiento del vehículo que en poco tiempo -- circulaban en malas condiciones mecánicas.

El 28 de diciembre de 1959 (23) se publicó la Ley en la cual se anuncia la creación de la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal. Dicha Unión integraría un patrimonio con la aportación de un peso diario por cada permiso expedido aún cuando algunos estuvieran sin explotar. Se habían expedido 7,500 permisos e igual cantidad en pesos, debía obtenerse diariamente que servirían para adquirir el combustible subsidiado lo mismo que los lubricantes. Nunca llegaron a circular más de 6,000 unidades.

La Unión de Permisarios fue a partir de entonces la única institución representante de los dueños de autobuses ante el Gobierno. Cualquier gestión debía ser hecha a través de esta Institución. Desde ese momento se comenzó a establecer un control por parte del Gobierno Capitalino entre los camioneros y el reglamento de los sistemas de pago.

El Sindicato de Permisarios en que se agrupaban tanto administrativa como económicamente los antiguos empresarios individuales permaneció como régimen de organización de los autobuses del Distrito Federal por más de cuarenta años hasta 1969 (24), año en que la Alianza de Camioneros firma un acuerdo con el Departamento del Distrito Federal para fusionar los 89 sindicatos de permisarios en veinte sociedades mercantiles en las que se tienen accionistas y no permisarios, que constituyeron la Alianza de Camioneros de México.

En cuanto a la capacidad de los camiones, comenzó por transportar hasta diez personas en los coches adaptados rudimentariamente.

Para 1926 ya se habían importado los primeros camiones con cupo de ocho a diez personas. Al pasar de los años fue aumentando la capacidad de éstos, para el período de 1942-1945, el número de usuarios que transportaban era de 26 a 32. Las marcas utilizadas fueron variando hasta llegar a los "delfines" con el mayor cupo de hasta 42 pasajeros sentados.

Desde 1916 año en que se inició el servicio de camiones hasta que fue municipalizado el servicio, las rutas se distribuyeron por toda la ciudad. Las líneas fueron adquiriendo mayor complejidad en su estructura interna. El crecimiento de las líneas de camiones urbanos contribuyó a alentar la expansión de la ciudad. Así se establecían rutas de acuerdo con ese ritmo y esos vicios de crecimiento desproporcionado. Fue a partir de la década de los 50s que la población comenzó a rebasar los límites del Distrito Federal.

En cuanto al crecimiento de unidades fue el siguiente:

| <u>AÑO</u> | <u>UNIDADES</u> | <u>LÍNEAS</u> |
|------------|-----------------|---------------|
| 1922 | 1,457 | 29 |
| 1945 | 1,957 | |
| 1950 | 3,357 | |
| 1979 | 7,800 | 86 |

FUENTE: Programa Maestro del Metro 2sa. revisión.

Las cantidades antes señaladas corresponden al número de concesiones otorgadas y no al número de unidades en circulación. Este fue siempre menor.

Mientras las líneas de camiones crecían, el servicio de tranvías se fue estancando debido a problemas sindicales y a que la empresa canadiense fue perdiendo el interés para invertir en este medio de transporte. En 1943 (25) el Gobierno de la Ciudad decidió subsidiar a la Compañía de tranvías con el fin de mejorar el sistema de vías y equipo de la empresa para hacer más eficiente el sistema de transporte en general.

El 3 de febrero de 1945 (26) con motivo del estallamiento de una nueva huelga de tranviarios, el Departamento del Distrito Federal dictó un acuerdo en el que se disponía ocupar los bienes de la Compañía de Tranvías de México para hacerse cargo del servicio y evitar graves perjuicios a la población. La intervención duró algunos meses y les fueron devueltos los bienes a sus dueños, pero debido a que los trabajadores ya no querían depender de la Compañía éstos reanudaron la huelga, por lo que el Gobierno se vio en la necesidad de intervenir nuevamente.

A consecuencia del incumplimiento de la Compañía de Tranvías de México respecto a sus obligaciones de concesionarios, se declararon nulas dichas concesiones por decreto presidencial en 1946. (27) Por tanto el Departamento del Distrito Federal tomó posesión de la empresa y decretó el nacimiento de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. En octubre de 1952 (28), el Departamento del Distrito Federal adquirió todos los bienes de las empresas que manejaban el transporte eléctrico del Distrito Federal, los cuales pasaron a formar parte del patrimonio del Organismo Descentralizado Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. El 30 de diciembre de 1955 (29) consolidando esta acción, el Congreso de la Unión decretó la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público mencionada anteriormente.

Fue durante la administración del presidente Adolfo Ruiz Cortines cuando se le dio un importante impulso al transporte eléctrico. Durante los años 1955-56 se adquirieron 274 tranvías además de los carros que ya existían; también se compraron nuevos trolebuses que sustituyeron a los tranvías de diseño antiguo. Esta fue la época en que más se avanzó, ya que después en los siguientes veinte años casi nada se hizo en esta rama del transporte urbano.

Fue también el presidente Adolfo Ruiz Cortines quien dispuso que se hicieran los primeros estudios acerca de la posibilidad de construir e implantar un servicio de tren subterráneo. En los - -

estudios que se realizaron se comprendieron tanto aspectos técnicos como financieros. El 29 de abril de 1967 (30) se instituyó - por decreto presidencial el Sistema de Transporte Colectivo, con - objeto de construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el - Distrito Federal.

Se decidió por tres líneas iniciales seleccionadas de entre 30 alternativas de trazo procurando que cubrieran las necesidades más urgentes de transporte colectivo y solucionara al mismo tiempo los problemas de congestión de la zona central de la ciudad que para esos años ya era muy alto.

Se inauguró la primera línea del metro el 5 de septiembre de - 1969, en un servicio que corría de la estación zaragoza y la estación de Chapultepec. Para 1970 quedaba concluida la primera etapa del metro con 42.0 km. de longitud total. Fue hasta 1978 cuando se inició la segunda etapa que incrementó la red a 78.8 km. En esta - fase se amplió la línea 3 tanto hacia el norte como hacia el sur - y se construyeron las líneas 4, 5 y 6.

Una de las características más importantes del STC-METRO es - que requiere un elevado monto de inversiones, tanto para su construcción como para operación y mantenimiento. Además cuando se han concluido los trabajos de infraestructura es imposible cambiar su - ubicación física. De ahí la importancia de que se haga el mejor esfuerzo para evaluar su implantación. En este esfuerzo además del - gobierno capitalino también participan otras organizaciones de Instituciones que aportan elementos para que se tomen las decisiones sobre el STC-METRO. Al respecto se puede mencionar la clausura de la línea 8 pedida por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, al considerar que su construcción podría dañar nuestro patrimonio cultural.

"El asesoramiento técnico para la construcción y puesta en marcha del metro, fue realizado por empresas francesas especializadas."

(31). Esto originó que el metro mexicano fuera similar al de Francia y se creara una dependencia tecnológica con respecto a este país tanto en el asesoramiento como en materiales y refacciones.

Fue hasta 1976 (32) cuando se determinó disminuir la dependencia de materiales y refacciones de Francia, al iniciarse la fabricación de carros por la empresa pública mexicana Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S.A. (C.N.C.F.) En 1979 (33) el avance era de aproximadamente 50% en la construcción de carros, pero hubo problemas en refacciones por el nivel de calidad menor a las francesas.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro es el único modo de transporte que surge como una idea más o menos clara del papel que iba a desarrollar en el transporte público, siendo el Gobierno el responsable de su desarrollo. A este medio se le ha planeado de acuerdo al crecimiento y necesidades de la ciudad y se convirtió en el sistema al que más apoyo económico se destinó por la alta capacidad de movilidad de pasajeros que se puede transportar; hasta la municipalización del servicio de los autobuses en el sexenio de José López Portillo.

Al Metro se le considera la columna vertebral del transporte colectivo en la ciudad, siendo los demás medios un complemento y alimentadores del transporte colectivo. Para finales de 1988 existen 3 líneas del Metro con 141 kilómetros que cubren aproximadamente 5 millones y medio de viajes persona día.

En este siglo el crecimiento de la población ha sido muy acelerado sobre todo a partir de la quinta década. La necesidad de transporte de ésta ha hecho que surgan, se desarrollen y se saturen los diferentes medios de transporte. El gobierno de la ciudad se ha visto en la necesidad de intervenir directamente en esta materia tanto invirtiendo recursos directamente, como planeando para mejorar la vialidad de la ciudad.

La incapacidad del transporte colectivo para cubrir todas las necesidades de la población de este servicio ha propiciado el crecimiento inmoderado del transporte privado. Los automóviles particulares son los mayores responsables de los problemas de vialidad, por ello en el Metro se trató desde el principio de inducir al uso de transporte masivo y así disminuir la preferencia del automóvil.

Al transporte de autobuses, por Metro y los sistemas tranvía - ríos se agrega el servicio por taxi y de ruta llamados peseros. Es tos últimos surgen paralelos al metro y su nombre lo toma la tarifa de un peso que se pagaba por un servicio en un principio. Estas dos últimas modalidades contribuyen con el transporte público y se han vuelto indispensables a pesar de que ocupan un lugar importante en el problema vial que tiene la ciudad.

C I T A S

II ANTECEDENTES Y EVOLUCION.

- (1) López Cárdenas Fructuoso, Rangel Martínez Marcelo, De la Sierra Cuspinerá Gerardo. El Transporte en la Ciudad de México - 500 Años de Evolución. Edit. Castellnova. México. 1982. Pág. 42
- (2) Ibid. Pág. 43
- (3) Ibid. Pág. 44
- (4) Ibid. Pág. 44
- (5) Ibid. Pág. 46
- (6) Ibid. Pág. 53
- (7) Ibid. Pág. 54
- (8) Ibid. Pág. 55
- (9) Ibid. Pág. 57
- (10) Ibid. Pág. 57
- (11) Ibid. Pág. 57
- (12) Ibid. Pág. 57
- (13) Ibid. Pág. 60
- (14) Ibid. Pág. 63
- (15) Ibid. Pág. 64
- (16) Ibid. Pág. 64
- (17) Ibid. Pág. 68
- (18) Ibid. Pág. 69
- (19) Romero, Héctor Manuel. Historia del Transporte en la Ciudad de México. De la Trajinera el Metro. S.F. Pág. 129.
- (20) López Cárdenas. Op. Cit. Pág. 80
- (21) Ibid. Pág. 80
- (22) Ibid. Pág. 84
- (23) Agencia Ciudades Unidas para el Transporte. (Transporti 8). Año 2 H. 1- Primer Semestre 1985. s/p.
- (24) Islas Rivera, Victor; Apuntes: Aspectos Generales del Transporte Urbano, UPICSA. México 1987. s/p.
- (25) López Cárdenas. ob. cit. Pág. 87.

- (26) Ibid. Pág. 87
- (27) Ibid. Pág. 87
- (28) Agencia Ciudades Unidas para el Transporte op. cit. s/p.
- (29) Ibid. s/p.
- (30) Cordosa Brum Myriam y Redorta Z. Esthela. El Problema del -
Transporte en la zona Metropolitana de la Ciudad de México.
CIDE. No. 7 México 1985. Pág. 24.
- (31) Ibid. Pág. 24
- (32) Ibid. Pág. 25
- (33) Ibid. Pág. 25

B. SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE

La vida contemporánea en una metrópoli como la que habitamos implica continuos traslados con grandes recorridos de distancia. El enorme flujo de usuarios que diariamente se movilizan en la Ciudad de México, realizan un promedio de 23 millones de viajes (cifra registrada en 1988) (1). Esto equivale a movilizar conjuntamente las Ciudades Latinoamericanas de Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago de Chile (2).

Entre los motivos más importantes que generan viajes, son los de traslado al trabajo, los estudios y la vuelta al hogar, que en 1986 representaban el 81.7% (3) de los viajes realizados, seguidos por la compras. Esto exige para realizarse, un enorme esfuerzo económico y de los recursos de la sociedad cuyo servicio está a cargo principalmente por el Gobierno del Distrito Federal.

La demanda actual del transporte es uno de los problemas más agudos originado por el intenso crecimiento de la Ciudad de México que ha provocado la evolución y la modernización del sistema del transporte en cada una de sus modalidades.

Hoy en día la metrópoli cuenta con diversos medios de transporte de diferentes capacidades de movilidad. Entre dichos medios de transporte se encuentra el Metro, los autobuses, los trolebuses y el tren ligero, todos ellos a cargo del Departamento del Distrito Federal; además de los automóviles particulares, los taxis colectivos comunmente llamados "peseros", taxis sin ruta fija y los de sitio.

El hecho de que el automóvil particular forme la mayor porción de vehículos, las grandes congestiones de vialidad y contaminación ambiental han originado que el transporte se convierta en una de las principales preocupaciones de las autoridades y en uno de los principales renglones del gasto público para promover el transporte masivo con respecto a otros tipos de transporte.

A pesar del esfuerzo realizado se considera que el transporte público

blico solo satisface alrededor de 50% de la demanda y el resto es atendido por taxis, automóviles particulares y autobuses suburbanos como lo demuestra el siguiente cuadro de la distribución modal de viajes-persona-día que en 1983 se registró:

DISTRIBUCION MODAL DE VIAJES-PERSONA-DIA
EN EL AMCM DE 1983

| MODALIDAD DE TRANSPORTE | TOTALIDAD DE VIAJES PERSONA POR DIA | % |
|--------------------------|--|---------------|
| 1. Metro | 6'515,716 | 22.85 |
| 2. A pie | 6'104,626 | 21.41 |
| 3. Autobús urbano | 5'821,759 | 20.41 |
| 4. Automóvil particular | 4'267,815 | 14.97 |
| 5. Autobús suburbano | 3'147,929 | 11.97 |
| 6. Taxi colectivo | 1'838,715 | 6.45 |
| 7. Trolebús | 280,614 | 0.98 |
| 8. Autobús escolar | 191,612 | 0.67 |
| 9. Taxis libres de sitio | 154,802 | 0.54 |
| 10. Bicicleta | 90,929 | 0.32 |
| 11. Tranvía | 59,035 | 0.21 |
| 12. Camión | 29,158 | 0.10 |
| 13. Motocicleta | 15,498 | 0.05 |
| T O T A L E S | 28'518,208 | 100.00 |

FUENTE: Estudio de origen y destino del Area Metropolitana de la Ciudad de México.

A fines de 1985 la distribución modal de los viajes era la siguiente: autobuses 24%, Metro 28%, trolebuses y tranvías 2%, taxis colectivos de ruta fija 9%, taxis libres y de sitio y autobuses suburbanos, entre otros, el 17%; y 20% para automóviles privados (4).

En lo que se refiere a la vialidad, las inversiones aplicadas a su mejoramiento y ampliación no ha podido superar los resagos que tiene con respecto al crecimiento del número de vehículos en la Zona Metropolitana. La saturación de las redes viales propicia pérdidas

cuantiosas de horas-hombre al día, que repercuten en su productividad y esparcimiento. Para 1981 se consideraba que debido a la lentitud de la vialidad ocasionaba, para ese entonces, aproximadamente una pérdida de 3 millones de horas-hombre-día (5).

A pesar del fuerte subsidio que se le otorga al transporte, se considera que actualm^ente éste repercute en aproximadamente un 15% del gasto familiar, considerándose que el subsidio es alto e imprescindible por la situación económica prevaleciente. El problema del subsidio es muy discutido, debido a que la crisis misma cuestiona las inversiones públicas que en equipo e infraestructura del transporte se efectúan y más, si se considera que actualmente es una actividad no rentable; pero no debe perderse de vista que el transporte colectivo es condicionante para la reproducción del trabajo, sin tomar en cuenta el alto coste social que tendría el gobierno actual, si se tomara la decisión de limitar o cortar completamente el subsidio en esta materia.

El transporte en la Ciudad de México adolece de muchos problemas que impactan negativamente, en particular, a las familias de menores ingresos, entre ellos se encuentran:

- 1) Elevado tiempo de traslado, sobre todo para los habitantes de la periferia.
- 2) Déficit en su servicio que obliga el uso de medios costosos en relación al nivel del salario.
- 3) Hacinamiento en los diferentes tipos de vehículos, entre otros.

"La situación que ha predominado en los últimos 15 años con respecto al transporte público es que mientras la oferta del autobús, trolebús y Metro ha crecido en un 43%, la demanda se ha más que duplicado en el mismo lapso y ello en un contexto en el que el Metro es el responsable directo del incremento global de la oferta del transporte público; mientras que la oferta de autobuses y trolebuses ha descendido a niveles inferiores a los que tenía en los años 70s" (6). Esto se puede explicar si se recuerda que el servicio de autobuses estuvo a cargo de permisionarios hasta finales de 1981 y

que los trolebuses se volvieron obsoletos debido a su lentitud y - por el drástico cambio en la fisonomía de la Ciudad de México en - los últimos años.

La movilidad que posibilita el transporte colectivo en distintas ciudades va en función de varios factores, entre los que destacan:

- 1) Las características de la oferta.
- 2) Las políticas tarifarias.
- 3) Las necesidades y condiciones de los usuarios.
- 3) La estructuración urbana.

Como puede observarse, todos estos factores hacen del transporte un complejo problema que requiere de análisis completos, de enfoques y soluciones integrales debido a los múltiples factores inmersos: déficit en el servicio, contaminación ambiental y la permanente extensión territorial, entre otros, de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Aunque nuestra materia de estudio específico sea Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, no se le podría analizar en forma integral si se le considera de forma independiente y no como uno de varios medios de transporte que existe en la Ciudad de México. Por lo mismo se ha considerado importante desarrollar una breve descripción de la situación que presentan cada uno de ellos actualmente.

AUTOMOVIL. A partir de la entrada del primer automóvil en 1898 (7) a la Cd. de México y registrado como el número uno, a la fecha el panorama se ha modificado sustancialmente.

En el área urbana del Distrito Federal en 1982 circulaban alrededor de 1 millón 990 vehículos, incluyendo los que provenían de los municipios conurbados; para 1986 registra un alto crecimiento, alcanzando aproximadamente 3 millones de vehículos (8) que circulaban en la metrópoli; de éstos, 2.5 millones eran automóviles particulares cuyo crecimiento era del 10.5% anual.

En ese momento en el Distrito Federal existía un automóvil por

cada 5 habitantes y su índice de ocupación era de 1.4 personas por vehículo.

La inconveniencia de contar con dicha cantidad de vehículos se hace notar al observar que consumían el 33% de la producción nacional de gasolina y ocupaban el 70% del espacio vial. Lo inadecuado de la proliferación y uso excesivo en una urbe como ésta resalta al considerar que un autobús puede llevar un promedio de 50 pasajeros, hace el trabajo de aproximadamente 29 automóviles y que sólo representa el 19.2% de los viajes realizados.

TAXIS DE SITIO, SIN RUTA FIJA Y COLECTIVOS. El servicio de taxis ha crecido notoriamente con respecto a su número de unidades dada la incorporación de vehículos no autorizados y debido a la insuficiencia del servicio del transporte público de superficie. Para 1986 los taxis sin itinerario fijo se estimaban en 23 mil; los de sitio 17 mil y los taxis colectivos de ruta fija o peseros de 50 mil (9). Estos últimos cubren alrededor de 90% de más de 3.5 millones de viajes, su importancia se puede observar con el número de viajes-persona-día que cubría 1983 en un porcentaje del 6.99 con respecto a la totalidad de viajes generados en las diferentes modalidades del transporte existente en ese año en el AMCM.

Las tres modalidades de taxis representan una opción de transportación, al cubrir huecos que otros medios de transporte dejan, ya sea por razones topográficas, por la escasa demanda en determinados lugares de la ciudad o por la baja oferta del servicio para cubrir la totalidad de las demandas.

Sin embargo, también provocan efectos negativos al consumir grandes espacios viales, entorpecer la circulación con sus múltiples paradas anárquicas, generar contaminación ambiental por el mal estado que se encuentran la mayoría de estos vehículos y por el encarecimiento del transporte.

AUTOBUS SUBURBANO. Existen contrastadas diferencias entre el Distrito Federal y los municipios conurbados del Estado de México,

de manera que la concentración de empleos y servicios en el primero han determinado un aumento creciente de los volúmenes de personas - que transitan en ambas entidades. Los viajes que se originan en dichos municipios generalmente atraviesan una gran proporción del Distrito Federal, ocupando los medios de transporte colectivo locales - además de los autobuses suburbanos.

La importancia de este tipo de transporte recide en los volúmenes de pasajes que se transportan entre el Estado de México y el - D.F. Por ejemplo: entre 1969 y 1974 el número de pasajeros transportados por autobús creció de 217,028 a 427,073; para 1981 ascendían a - 2.9 millones (10) y para 1983 a más de 3 millones que equivalían - - aproximadamente al 12% de los viajes generados en ese año (11).

Los autobuses suburbanos operan bajo concesiones otorgadas de - la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o por las autoridades del Estado de México (Comisión del Transporte Urbano del Estado de - México), a los cuales el Departamento del Distrito Federal extiende una revalidación y permiso para que operen en su jurisdicción. Sin - embargo, puesto que el D.D.F. no tiene ingerencia en el otorgamiento de las concesiones, el servicio ha crecido con cierta anarquía y pre - sentan fallas que hace evidente la necesidad de que haya una mayor - coordinación por ambas partes. Por lo pronto, dado los problemas de congestión y contaminación que los autobuses suburbanos han - producido, en el Decreto Presidencial del 14 de febrero de 1986 que da medidas contra la contaminación; se determinó que no penetren en el interior del Distrito Federal y que su servicio termine en los pa - raderos de las estaciones periféricas del Metro. La adopción de es - tas medidas acentuaron la necesidad de aumentar el servicio que pres - ta Ruta-100 para poder absorber parte de esa demanda.

TROLEBUSES Y TREN LIGERO. Estos tipos de transporte mantienen - una pequeña participación en la oferta del transporte colectivo, pe - ro seguramente tendrán una mayor participación en mediano plazo, de - bido a su característica anticontaminante, considerándolos como op - ciones potenciales en ciertas partes de la Ciudad.

Por lo que respecta al trolebús en 1982 se contaba con una red

de 295 kilómetros y con 275 unidades; para 1986 las cifras eran de 424 y 532, respectivamente, en un marco en el cual el costo por tro lebús era de 60 millones de pesos.

Por su parte la introducción de un nuevo subsistema denominado "tren ligero" que empezó a operar su primer tramo de Taxqueña a Hui-pulco con 5.3 kms. con 2 terminales, tuvo un costo de 6,600 millones (algo más de mil millones por kilómetro) (12). la loca carrera por satisfacer una incesante demanda de éste y otros tipos de servicios, constituyen un efecto de la creciente expansión de la metrópoli.

METRO. El peso de la transportación gravita actualmente entre el Metro y los autobuses. El interés que sobre materia del transporte han expresado las autoridades gubernamentales se ve expresada en las ampliaciones registradas en el Metro en los últimos años.

El Sistema de Transporte Colectivo "METRO" que se tiene en la Ciudad de México representa un orgullo para las autoridades; ejemplo de lo anterior, es que si lo comparamos con otros metros existentes en otras Ciudades Latinoamericanas, se encuentra, por un lado que el de México es el único que puede aspirar a constituir propiamente un sistema de 120 kilómetros y 109 estaciones en el año de 1986, aumentando este último en 1988 a 125; y por otro lado, "que por su trazo, política tarifaria e integración con otros medios, constituye un transporte de los sectores de menores ingresos contrastando con otros metros como el de Santiago de Chile y el de Buenos Aires, Argentina, que por el trazo de ambos y el costo del primero no pueden aspirar a lo anterior" (13).

En 1986 el S.T.C. recibía sólo en sus estaciones terminales - de Zaragoza, Aeropuerto, Moctezuma, Chapultepec y Tacubaya 707,700 pasajeros; en las estaciones terminales de Tacuba y Ermita 420,331 usuarios; en las estaciones de Basílica, La Raza y Zapata, 452,451 pasajeros; en las estaciones terminales de la línea 5 recibían - 98,447 usuarios. Es decir, en un sólo día 1'679,000 pasajeros arriban de manera importante a dichas estaciones por medio de autobuses de la R-100 y otros medios de transporte (14).

Para 1987, el Metro trasladaba 4'700,000 usuarios, el esfuerzo financiero exigido ha obligado a destinar grandes sumas de dinero en el presente año, que representará en recurso el equivalente a las participaciones federales de aproximadamente 10 estados de la República (15).

A pesar de los recursos asignados, el Metro tiene sus problemas a resolver: la sobresaturación de las líneas 1, 2 y 3 las cuales captan "4 quintas partes del total de los usuarios, mientras - que el resto de las líneas que comprenden 65 kilómetros, es decir,

prácticamente el 50% de la red en servicio sólo capta aproximadamente la 5a. parte de los usuarios" (16).

Su sobreutilización origina incomodidad excesiva en horas pico y los riesgos de inseguridad a que dan lugar las grandes aglomeraciones. Por otro lado, existe un déficit de estacionamientos de transferencia en las estaciones del Metro, pues se considera que en 1986, sólo se contaba con el 20.1% de las que se requerían (17).

"Son enormes los requerimientos financieros para desarrollar infraestructura y el equipo de transportación. La red del Metro ha aumentado de 78.8 kilómetros en 1982, a aproximadamente 120 en 1986 el número de trenes de 150 a 240, y el número de pasajeros transportados de 1,037 millones al año a 1,400, sin embargo, los costos de operación del Metro se incrementaron en dicho lapso de 6,146 millones de pesos a 43,791, en un contexto donde el costo por kilómetro construido pasó entre 8 y 10 mil millones en 1982, a 18 mil millones en 1986". (18), sin considerar el costo que pueda representar en el presente año con la inflación acumulada de 1987 a la fecha.

RUTA-100. Este tipo de transporte tiene una gran responsabilidad en la transportación colectiva de los capitalinos, sin embargo, por ser punto principal de la tesis se abordará con mayor profundidad en los capítulos subsecuentes marcados sobre el particular

Situación Actual del Transporte
Citas

- (1) Navarro Benítez Bernardo (El Transporte en la Ciudad. Retos Actuales) Revista Momento Económico. Núm. 33. 1988 Pág. 12
- (2) Idem.
- (3) Navarro, Benitez Bernardo (El Transporte en la Ciudad de México en Funcionamiento Contradictorio) Revista Momento Económico No. 23, 1986. Pág. 10
- (4) D.D.F.-C.G.T. Programa Integral de Transporte y Vialidad. Versión Preliminar. 1986. Primera parte pág. 13
- (5) Garza, Gustavo. (La problemática de la Ciudad de México) Lecturas CEESTEM Vol. 1. Núm. 3. 1981 Pág. 100
- (6) González Salazar Gloria (Acerca del Transporte Urbano en el D.F.) Revista Momento Económico No. 26. 1986 Pág. 4
- (7) D.D.F.-COVITUR. Programa a Mediano Plazo de Transporte y Vialidad. 1983 Pág. 1
- (8) D.D.F.-C.G.T. Programa Integral de Transporte y Vialidad. Versión Preliminar. Mayo 1986. Primera Parte. Pág. 43
- (9) Ibid. Pág. 70-73
- (10) Ibid. Pág. 19
- (11) D.D.F.-COVITUR-COTREM. Estudio de Origen y Destino del Area Metropolitana de la Ciudad de México. Pág. 6
- (12) González.Op. Cit. Pág. 7
- (13) Navarro Benitez, Bernardo. (El Transporte en la Ciudad de México: Su funcionamiento contradictorio) Revista Momento Económico. No. 26, 1986 Pág. 11
- (14) Ibid. Pág. 14
- (15) Navarro Benítez, Bernardo (El Transporte de la Ciudad: Retos Actuales y Futuros) Revista Momento Económico Núm. 33. 1988. Pág. 12
- (16) Idem.
- (17) González, Salazar. cit. pos. Uno más Uno. Julio 21 de 1986. -- Pág. 7
- (18) González Salazar. cit. pos. Uno más Uno. Mayo 9. Excelsior. Julio 8 y El Nacional. Septiembre 11 de 1986. Pág. 7

C. FACTORES DE INFLUENCIA EN EL TRANSPORTE

"Desde sus orígenes prehispánicos la ciudad de México ha mantenido la primacía en población, tamaño e influencia económica y política respecto a los demás centros de población del país; más en las últimas cuatro décadas el hecho de que el área urbana de la ciudad de México (AUCH) constituyera el mercado más grande y concentrado para los bienes y servicios que se pedían producir; el hecho de que la instalación de industria haya significado la apertura de fuentes de empleo para miles de habitantes y de que las inversiones federales en la ciudad hayan sido mayores que en cualquier región produjo un crecimiento cuya celeridad no tuvo paralelo."(1)

Actualmente la Ciudad de México se enfrenta con múltiples problemas ocasionados por la poca planificación que sobre materia de urbanización se ha implementado. La complejidad de dichos dilemas a los que se enfrenta el gobierno puede concientizar acerca de la magnitud de las mismas.

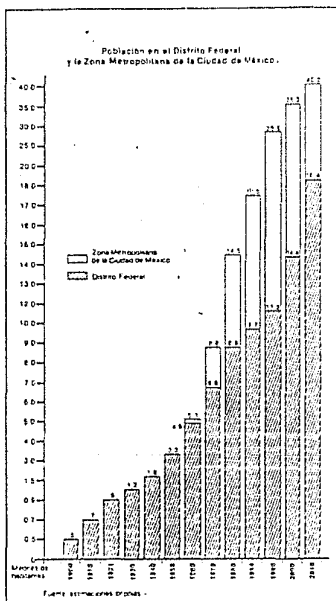
Los problemas urbanos que se abordaran son los que tienen influencia con nuestra materia de estudio y que serían imposible considerarlas como problemas aislados debido a que unos son reflejos de -- otros, considerándose: explosión demográfica, expansión territorial, centralización de actividades y contaminación ambiental.

EXPLOSION DEMOGRAFICA. El problema del crecimiento demográfico en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) tiene como fuentes la tasa de natalidad y las continuas migraciones.

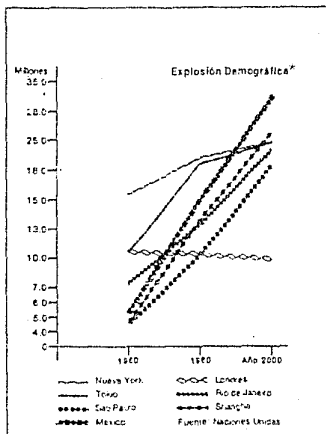
Es interesante observar los indicadores que el Plan Nacional de Desarrollo utiliza respecto a las migraciones que la Ciudad de México recibe: el 70% de las migraciones interestatales son originados en la parte central del país cuya actividad es predominantemente agrícola y por medianas ciudades cuyo crecimiento hasta el presente, ha sido inhibido por la Metrópoli.

Como reflejo de lo anterior la tasa de crecimiento de la ZMCM, en 1978 se estimaba en un 5.6% al año (2). mientras que en el Distri--

to Federal -specificament estas cifras tienden a la baja en diferentes décadas; es decir, de 1950 a 1960 se registró un 4.78% anual, en los años de 1960 a 1970 de 3.65%, de 1970 a 1980 fue de 3.80% y se estimó que en la presente década será de 2.95% anual según las cifras manejadas por el Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; como consecuencia y por el cuadro que a continuación se expone, se deduce que si la tasa de crecimiento de la ZMCM se ha incrementado es por los crecientes asentamientos humanos que han registrado alzas en los diversos Municipios del Estado de México.



La densidad que reside en el Area Urbana del Distrito Federal (AUDF) oscilaba en 1982 entre 47 hab/ha en algunas zonas de la periferia y ca 600 hab/ha en el centro donde tiende actualmente a disminuir, debido a la concentración de actividades comerciales y administrativas que ha desplazado su uso habitacional(3), y las cifras manifestadas en el Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica respecto a la densidad de la población para 1984 de un promedio de 160 hab/ha en el Distrito Federal siendo superior a la de Tokio considerada como altamente concentrada registrando para ese entonces 140 hab/ha.



Las proyecciones a futuro no son alentadoras, sin embargo, se la perspectiva de la zona metropolitana tendrá que enfrentar ante la agudización de los déficits de la infraestructura básica de servicios de vivienda; de continuar con la tendencia señalada de crecimiento demográfico y sin medidas que cambien su curso.

En el año 2000, según estimaciones del Consejo Nacional de Población, el país llegaría a registrar 130 millones de habitantes ---

*Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica.

bitantes, de los cuales alrededor de 35 millones radicarán en la zona metropolitana de la Ciudad de México, cifra que encierra el gran reto de satisfacer las necesidades mínimas e imprescindibles de sus habitantes y considerando que a la fecha existe un promedio de 18 millones de habitantes ZMCM parece ser que las proyecciones no están lejanas a consumarse.

Otro punto importante a relacionar es de la población económicamente activa, por tener relación directa al acceso de los satisfactores; sobre el respecto las cifras indican que en las décadas que abarca la de 1960 a 1980 se incrementó en un promedio de un 90%, al pasar en 1960 de 1.75 a 3.39 millones estimadas en 1981, representando ésta última cifra el 36% de la población del Distrito Federal.

Es importante hacer alusión que a pesar de éste incremento de la población económicamente activa se considera que en la ZMCM la proporción del salario que es adquirido con respecto al gasto que en materia de transporte los habitantes tienen que desembolsar es de aproximadamente del 15%.

Los indicadores que sobre población se han desarrollado son muestras directas de la problemática que el transporte urbano de la Ciudad enfrenta ante su objetivo de satisfacer la actual demanda y la proyección de la misma a futuro.

EXPANSION TERRITORIAL. Hemos ya hecho mención de los problemas que conlleva el urbanismo, los cuales todavía son más agudos al saber que el estudio de urbanización es relativamente nuevo en América Latina debido a que los crecientes asentamientos humanos de importancia han sido de poco tiempo a la fecha.

Un ejemplo de ello es la Ciudad de México que a partir de las décadas de 1930 a 1950 se produce las más altas tasas de crecimiento demográfico acompañado de la extensión espacial, hecho que originó que para 1950 rebasara los límites del Distrito Federal debido fundamentalmente a la expansión industrial en los Municipios de Ecatepec, Naucalpan y Tlanepantla(4) y a la promoción que se dió a los fraccionamientos re-

sidenciales creándose en un principio: Ciudad Satélite, la Herradura Tecamachalco, entre otros. El proceso de conurbación se inició con algunos municipios del Estado de México y dio cabida al nacimiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

El crecimiento del área urbana es producto de un proceso no controlado de incorporación de suelos agrícolas, comunales y ejidales principalmente, zonas de conservación ecológica, barrancas, cerros no aptos para uso urbano que por lo mismo implica costos muy altos de urbanización; por ejemplo, la urbanización de 1960 llegó a 390 km² y en 1970 alcanzó los 640 km² de superficie edificada, para 1980 con el continuo urbano se estimó que la cifra alcanzaba casi los 1000 km² (5).

Todo esto ha provocado que para 1986 la ZMCM tenga un área urbanizada de más de 1200 Km² y sólo en el Distrito Federal registrara en la etapa de 1960 a 1985 un aumento de 21% a aproximadamente 40% al pasar de un área de 316 Km² a 600 Km², respectivamente, de los 1500, de los 1500 Km² que tiene la entidad (6). Los cambios en la fisonomía no se hicieron esperar.

Dentro de la Zona del Distrito Federal el crecimiento ha tenido como consecuencias:

1. Asentamientos de menores ingresos en terrenos principalmente ejidales comunales de uso agrícola o de pastizal, entre otros.
2. Una mala distribución de los usos del suelo siendo el 54% de uso habitacional, 5% industrial, 6% comercial y de 28% de vialidad.
3. Un mínimo de áreas verdes en la zona urbana correspondiendo a 0.5 m²/hab. (cifra baja para las normas recomendables de 12.5 m²/hab).
4. Control por empresas particulares del mercado inmobiliario siendo mayoritarias en oferta, mientras que la acción directa del gobierno se ha orientado a la adquisición del suelo para proyectos habitacionales de interés social en sitios frecuentemente inadecuados e incompatibles con una política de organización urbana (7).

El anárquico crecimiento urbano es uno de los factores claves en el continuo rebasamiento de la oferta del transporte público; además del

hecho de que a causa de deficiencias y/o insuficiencias de planeación urbana y en particular del inadecuado uso del suelo, generó una mala relación entre empleo y vivienda, por la distribución de las zonas generadoras de empleos y zonas habitacionales; por ejemplo, actualmente la zona este (Cd. Nezahualcoyotl) es donde se encuentra la mayor cantidad de viviendas obreras, mientras que en el noroeste es donde se ubican la mayoría de las fábricas (8) y por otro lado la incongruencia entre la localización de la oferta y la demanda de satisfactores, que en su gran mayoría se localiza en la zona centro. Esto genera que el transporte tenga que incrementarse por encima del crecimiento demográfico.

CENTRALIZACION DE ACTIVIDADES. El predominio en el área urbana de la Ciudad de México sobre los demás centros de población tienen relación directa con su evolución histórica. De esta forma, la concentración de la oferta de múltiples servicios y actividades económicas, han sido factor primordial de atracción para la población nacional.

Las actividades en diferentes niveles como el político, administrativo e industrial, aunado a la distribución geográfica de la inversión pública, la oferta en diversos servicios como educación, salud y las condiciones de vida del medio rural, han fomentado la concentración de la población en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

No existe una razón única que pueda explicar este desarrollo vertiginoso de la Ciudad de México; sino, es la conjugación de varios factores que en un momento dado respondieron a las necesidades.

CENTRALIZACION A NIVEL POLITICO Y ADMINISTRATIVO. Desde la época colonial, la Ciudad de México concentraba la mayor parte de las actividades gubernamentales y militares, entre otras; desde entonces fue el centro principal donde se consolidaron los grupos económicamente poderosos que aspiraban el poder, siguiendo con este esquema en las diferentes etapas del desarrollo histórico. Si a lo expuesto se considera que desde el inicio del período posrevolucionario la Cd. de México ha sido la sede de los tres Poderes de la Unión, observando la causa de que se haya convertido en el principal centro del acontecer político.

DESARROLLO INDUSTRIAL. La concentración de las riquezas, de la población y el dinamismo de la producción, comienzan en la década de los 40s., reforzándose con la actividad terciaria, que cobraron importancia decisiva como fuente de empleo (9).

La Ciudad de México resultó la más favorecida con la política de sustitución de importaciones que se inició en dicha década. Esta política de protección a la industria la orientó hacia el consumo interno, por lo tanto, buscó localizarse donde los mercados eran mayores debido a la concentración del país. "además se subsidió el transporte de materias primas mientras regían tarifas importantes para el traslado de productos terminados, lógicamente era para la empresa, más conveniente ubicarse cerca de los consumidores que de los insumos de producción. - Abría que agregar además, que la red de carreteras se amplió de manera que la Ciudad de México se vinculaba con todos los lugares de interés, pero estos últimos no estaban comunicados entre ellos" (10).

Entre 1940 el D.F. y el Estado de México aportaban el 32% de la población manufacturera nacional, mientras que en 1970 su participación era de 53%, constituyendo el sector industrial el 32.6% del PIB de la zona. Para 1984 el 46% de la producción industrial nacional se concentraba en la ZMCM, concentrándose el 25% de la población económicamente activa del país, mientras que en el D.F. se concentraba el 44% del PIB. Indicadores que demuestran los resultados de la centralización económica de esta zona que ha puesto a los Estados aledaños en gran desventaja económica y que ha implicado la diferenciación y los contrastes que en materia económica la ZMCM tiene con respecto a las diversas Entidades del país.

Sin embargo su situación ventajosa y privilegiada que en materia de actividades económicas ha desarrollado, no ha podido modificar las diferencias económicas sumamente pronunciadas en los diversos sectores de la sociedad, debido a la mala distribución de la riqueza y por la crisis económica por la cual atravesamos que han estimulado la polarización de dichos sectores en los últimos años.

INVERSION PUBLICA. Este es otro factor de importancia a considerar:

el Distrito Federal recibió entre 1969 y 1977 el 37.3% del gasto público, siendo seguido por el Estado de México con el 12.6%. Durante este periodo la inversión pública del D.F. en materia productiva fue del 23.6% del total; mientras que la inversión pública federal en bienestar social fue del 55% del total (11), cifras que ponen en duda los datos manifestados en el Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica, al referirse que para 1984 el D.F. absorbía el 33% de la inversión pública federal y el 20% del presupuesto federal total.

Por otra parte la situación financiera del gobierno del D.F. se encuentra seriamente dañada. Al principio de la actual década se encontraba incapacitado para poder cubrir con ingresos propios el gasto público. Un ejemplo de lo expuesto es el cuadro de la Evolución del Gasto Total y de la Recaudación de Ingresos Propios del Departamento del Distrito Federal que refleja que a lo largo del periodo de 1969-1978, con excepción de 1977, los gastos totales del D.D.F. rebasaron los ingresos propios.

**CUADRO 1. EVOLUCION DEL GASTO TOTAL
Y DE LA RECAUDACION DE INGRESOS
PROPIOS DEL DDF 1970-1978**
(Millones de pesos)

| AÑO | Gasto total(1) | Ingresos propios(2) | % del total |
|------|----------------|---------------------|-------------|
| 1970 | 4,237 | 3,939 | 92.0 |
| 1971 | 4,458 | 4,105 | 94.1 |
| 1972 | 7,008 | 5,142 | 73.3 |
| 1973 | 8,912 | 6,518 | 73.1 |
| 1974 | 10,751 | 7,666 | 71.2 |
| 1975 | 13,609 | 10,423 | 76.6 |
| 1976 | 15,454 | 12,875 | 83.9 |
| 1977 | 16,570 | 16,779 | 101.5 |
| 1978 | 25,723 | 21,732 | 84.4 |

Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria de labores de la Tesorería del DDF del año 1978.

(1) Excluye organismos descentralizados.
(2) Incluye impuestos, derechos, productos, aprovechamientos y participaciones.

FUENTE: PERLO, MANUEL. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS PROBLEMAS FINANCIEROS DE LA CD. DE MEXICO.

Ante tal situación, distintos gobiernos de la Ciudad de México han recurrido a préstamos exteriores e internos, aumentando la deuda pública, convirtiéndose en un importante deudor y ocasionando que las erogaciones que se tienen que destinar a cubrir amortizaciones de los presta

mos y pagos a los intereses de la deuda sean cada vez mayores.

| CUADRO 3. PARTICIPACION DEL PAGO A LA DEUDA CONSOLIDADA EN EL PRESUPUESTO DEL CDF, 1977-1980. Incluye organismos descentralizados. Millones de pesos. | | | | |
|---|---|---------|---------|---------|
| | 1977(1) | 1978(1) | 1979(2) | 1980(2) |
| Gasto total (I) | 20,564 | 29,273 | 33,694 | 66,363 |
| Pago a la deuda (II) | 1,856 | 3,615 | 6,425 | 11,337 |
| C/lo de III | 9.01% | 12.32% | 18.67% | 17.39% |
| Fuentes: | Cuentas públicas del CDF 1977, 1978 y Presupuesto del CDF 1979, 1980. | | | |

FUENTE: PERLO, MANUEL. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS PROBLEMAS FINANCIEROS DE LA CD. DE MEXICO.

Es necesario reconocer que parte de la carga de deudas que pesan sobre el actual gobierno, son el resultado de compromisos contraídos en anteriores administraciones.

La causa principal de que los recursos propios sean insuficientes se debe al vertiginoso incremento de la población que la Cd. de México ha experimentado en las últimas décadas, implicando la elevación del gasto público para poder satisfacer las necesidades mínimas de urbanismo, aunado a la creciente inflación y al rezago en el incremento de ingresos propios que mantuvo durante varios años el gobierno de la Ciudad.

CONTAMINACION. Las fuentes principales de contaminación son las fuentes fijas (fábricas), las naturales y las fuentes móviles (vehículos), siendo estas últimas las de principal interés.

Según el Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal, en el área urbana del D. F. se generan 10400 toneladas de desechos sólidos al día que se tiran en depósitos clandestinos o a cielo abierto.

Por otro lado, las fuentes móviles de contaminación contribuyen con lo suyo. Un ejemplo es que actualmente en el Área Metropolitana circulan aproximadamente 3 millones de vehículos diarios, recibiendo alrededor de 30000 millones de carga.

De este número de vehículos, por cada mil litros que utiliza cada automóvil produce 290 litros de monóxido de carbono, 33 litros de hidrocarburos, 2 kilogramos de nitrógeno, 1 kilogramo de azufre, entre otros contaminantes. Por otro lado, las unidades que utilizan diesel provocan óxido de azufre que se vuelve ácido sulfúrico al revolverse con el agua de lluvia, óxido de nitrógeno y bajas cantidades de hidrocarburos y de monóxido de carbono (12).

La altura de la Ciudad de México (de 2240 metros sobre el nivel del mar) provoca que sus habitantes respiren más del 65% de gases tóxicos que en las ciudades ubicadas al nivel del mar, como Londres o Nueva York. Este factor se ve empeorado debido a la deficiente afinación de los automóviles que provocan un alto grado de contaminación y a pesar de que existen 14000 talleres mecánicos de reparación, sólo en 300 de ellos tienen equipo necesario para afinaciones (13).

La gravedad del problema de la contaminación ambiental se puede apreciar en los efectos que tiene sobre la salud humana, que puede ir desde una bronquitis simple a una crónica o; a concentraciones de carboxihemoglobina en la sangre ocasionando efectos sobre la función psicomotora y en el sistema cardiovascular y; al envenenamiento con plomo que al acumularse en los tejidos provoca daño en el cerebro. Como se puede observar, es un problema agudo de salud pública.

No debemos perder de vista que la principal fuente de contaminación en el área urbana es ocasionada por las fuentes móviles y en proporción menor las fuentes fijas y que lo expuesto se ve empeorado por la destrucción de áreas verdes, que se ha calculado en un 20% en el lapso de 25 años (de 1955 a 1980) (14). De aquí la importancia de dar prioridad a la transportación masiva.

Los factores expuestos anteriormente nos llevan a considerar que en caso de seguir todas estas tendencias, la Ciudad de México mantendría la primacía como primer centro de población del país, ocasionando mayor dificultad para la solución de sus problemas. Todas las tendencias han sido estudiadas por los últimos gobiernos los cuales han realizado proyecciones a mediano y largo plazo que arrojan cifras preocupantes.

pantes. Ante tal situación se han generado cuantiosos planes y programas que tienen como fuente principal el Plan Nacional de Desarrollo que sobre al respecto contemplan como punto importante el revertir la tendencia concentradora de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, a través de estimular económicamente regiones que puedan convertirse a largo plazo alternativas interesantes para la población.

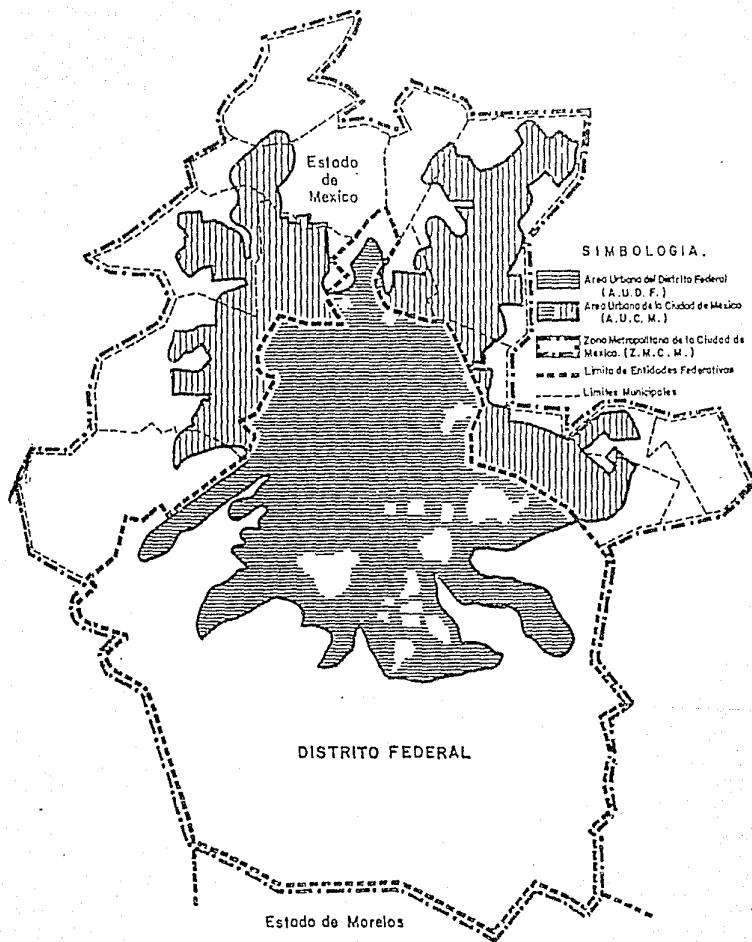
Entre las estrategias a seguir se mencionan:

1. Desconcentrar el crecimiento industrial, abriendo alternativas viables de localización.
2. Frenar las migraciones hacia la metrópoli, fortaleciendo las condiciones de desarrollo rural.
3. Consolidar sistemas urbanos y de intercambio a escala regional relativamente independientes de la Ciudad de México.
4. Restringir la localización de actividades manufactureras y terciarias en la Cd. de México, racionalizando su expansión física.

Estas medidas tienen como objetivo el frenar el crecimiento demográfico y económico de la ZMCM a la par de acelerar el de la provincia tanto en el campo como en las ciudades, ayudados por medidas de desarrollo para lograr un desplazamiento de producción, riquezas y actividades de la Cd. de México hacia otras regiones del país.

Consideramos que la problemática que atraviesa la Cd. de México, en cualquiera de sus manifestaciones debe ser atacado por medio del estímulo económico de otras regiones. Solamente de esta forma se podrá frenar las grandes migraciones que esta zona capta anualmente. De no seguir con una línea firme el gobierno de la Ciudad tendrá que enfrentar la agudización de déficit que en materia de servicios básicos se presenta.

FIGURA I



Factores de Influencia en el Transporte
Citas

- (1) D.D.F. Plan General de Desarrollo Urbano, 1983. Pág. 20-22
- (2) Cardozo, Brum Miriam, El Problema del Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. CIDE. Serie de Administración Pública. Núm. 7; Pág. 3
- (3) D.D.F. Op. cit. Pág. 29
- (4) Cardozo, op. cit. pág. 9
- (5) D.D.F.-COVITUR. Programa Maestro del Metro. Segunda Revisión. Versión 1985. Pág. 11
- (6) D.D.F. Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal. 1984 Pág. 6
- (7) D.D.F. op. cit. pág. 30-32
- (8) Havarro Benítez Bernardo. (El Transporte en la Ciudad de México Revista Momento Económico No. 27. Pág. 10)
- (9) D.D.F. op. cit. Pág. 22
- (10) Cardozo, op. cit. pág. 10
- (11) Idem.
- (12) Ibid. pág. 64
- (13) Idem.
- (14) D.D.F. Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal. 1984 Pág. 6

RESUMEN

El Transporte Público ha evolucionado en sus diferentes modos - a través del desarrollo histórico de nuestro país. La situación - actual en la Ciudad de México es el reflejo de esta evolución, su -- problemática es tan aguda que el gobierno del Distrito Federal des-- tina grandes cantidades de dinero en presupuesto para el transporte. Entre los factores que influyen en la problemática del transporte se encuentran:

- Explosión Demográfica. El índice de crecimiento de la pobla-- ción más las migraciones del campo a la Ciudad con la expecta-- tiva de mejorar su nivel de vida en general han fomentado que actualmente la ciudad de México sea la más poblada a nivel -- mundial.
- Expansión Territorial. La anarquía del crecimiento urbano ha sido causado por la demanda de espacio habitacional debido -- a la explosión demográfica. Esto aunado al desequilibrio en -- en la distribución de las zonas generadoras de empleo y las - zonas de vivienda; y la localización de oferta y demanda de - satisfactores.
- Centralización de Actividades. Este factor tiene su origen -- en el desarrollo histórico de nuestra Ciudad. Desde la época colonial ha concentrado la oferta de diversos servicios y ac-- tividades económicas; además de que se han concentrado las - - actividades gubernamentales y militares; ha sido el centro -- donde se han consolidado los grupos de poder económico y polí-- tico y actualmente es la sede de los tres poderes de la unión, situaciones suficientes de atracción para la población Nacio-- nal.
- Contaminación Ambiental. Este problema mundial, tiene su ma-- yor exponente en la Ciudad de México debido a su concentra-- ción industrial y demográfica. Las fuentes principales de la contaminación son las fijas, las naturales y las móviles sien-- do esta última la que tiene una fuerte influencia en el pro-- blema de transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de

México

Todos estos factores se relacionan entre sí, unos son causa de otros formando un círculo vicioso en donde el problema del transporte se agudiza obstaculizando la pronta solución del mismo.

III. PLANES Y PROGRAMAS QUE INCLUYEN LA ACCION DE R- 100

III. PLANES Y PROGRAMAS QUE INCLUYEN LA ACCION DE R-100.

A través del desarrollo histórico de México y después de la promulgación de la Constitución de 1917, los gobiernos en el poder han realizado diferentes planes, acorde a la realidad nacional de ese momento.

El antecedente más remoto de la planeación en México se desarrolla en 1928, cuando se constituye el "Consejo Nacional Económico" cuyo propósito era el de estudiar los asuntos socioeconómicos y recabar datos de carácter estadístico, oficiales o particulares.

Durante el período de presidencia del Ing. Pascual Ortiz Rubio se expidió la "Ley sobre Planeación de la República", cuyo propósito fue el de dar a conocer el Plano Nacional de México y la división del territorio nacional en zonas y crear la Comisión Nacional de Planeación cuya labor era de carácter consultivo.

Ante la perspectiva del Gobierno de su primer período de seis años 1934-1940 se elaboró el primer Plan Sexenal, propuesto por el Partido Nacional Revolucionario (PNR), sirviendo como plataforma electoral del General Lázaro Cárdenas, una vez aceptado por él mismo y siendo ya representante del Poder Ejecutivo, estableció una Comisión Asesora para plasmarlo en programas de gobierno durante su administración.

En 1935 la "Ley de Secretarías y Departamento de Estado" fue promulgada, estatuyendo que los trabajos de las Dependencias del Ejecutivo además de atender los asuntos específicos consideraría la elaboración de estudios y la planeación de la política de conjunto. Sin embargo, debido a las deficiencias de instrumentos y estadísticas que aseguraran su ejecución íntegra, este plan no se cumplió cabalmente.

El Segundo Plan Sexenal de 1941-1946, durante el período de presidencia de Manuel Avila Camacho, propuesto por el entonces ya

Partido de la Revolución Mexicana (PRM), fue planteado como una continuación del primero. Este plan definió una serie de objetivos para todos los sectores de la Administración Pública; pese a la elaboración de dicho plan no pudo ser aplicado por circunstancias de - - emergencia derivadas de la Segunda Guerra Mundial.

Durante la siguiente administración de 1946 a 1952, existe una ruptura en cuanto a la elaboración de planes formales, instrumentándose programas aislados para resolver los problemas más urgentes.

En este período en el cual el Poder Ejecutivo Federal se encontraba representado por el Lic. Miguel Alemán Valdez, destacó la promulgación de la "Ley para el Control de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal".

En el gobierno del Lic. Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) se le dio mayor importancia a la Comisión Nacional de Inversiones creada en la anterior administración. En 1954 dicha Comisión formuló los - estudios económicos necesarios para coordinar las inversiones de -- acuerdo con los objetivos de la política nacional, entre sus principales funciones se encontraba la de autorizar las inversiones públicas, quedando todas las Entidades y Organismos Federales bajo su vigilancia.

Al inicio del régimen del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), se expide una nueva "Ley de Secretarías y Departamento de Estado" que introduce cambios importantes en la Administración Pública Federal, siendo uno de ellos la creación de la Secretaría de la Presidencia, esta Secretaría tiene como antecedente inmediato a la "Comisión de Inversiones Públicas", esta nueva Secretaria se encargarfa de las labores de planeación, coordinación y vigilancia de -- las inversiones de las Dependencias Federales, Organismos Descentralizados y Empresas del Sector Paraestatal.

Entre los acuerdos que delimitaban el marco de acción de la recepción constituida Secretaría fueron:

- "Acuerdo sobre la elaboración de los Programas de Inversiones Públicas para 1960-1964", expedido en junio de 1959.
- "Acuerdo sobre la planeación del Desarrollo Económico y Social del País", expedido en 1961.
- "Acuerdo que crea la Comisión Intersecretarial, encargada de formular planes nacionales para el desarrollo económico y social del País", marzo de 1962.

El primer ejercicio de la Comisión Intersecretarial fue el "Plan de Acción Inmediata" (PAI) que proponía que la inversión estatal fuera ajustable cada año, dependiendo de las finanzas públicas.

Para el siguiente sexenio 1964-1970, a cargo del Lic. Gustavo Díaz Ordaz, dicha Comisión elaboró el "Plan de Desarrollo Económico y Social", cuyo objetivo era el marcar directrices al Sector Público y estímulos al Sector Privado. Entre los lineamientos desarrollados por dicha Comisión para ese período fueron los siguientes:

- Alcanzar un crecimiento económico del 5% anual.
- Fortalecer al Sector Agropecuario.
- Impulsar la industrialización y su productividad.
- Mejorar educación, vivienda, condiciones de salud y seguridad.
- Mantener la estabilidad del tipo de cambio y combatir las presiones inflacionarias.

En 1975 el Partido Revolucionario Institucional, elaboró el Plan Básico del Gobierno 1976-1982, posible por implementar en el sexenio del Lic. José López Portillo.

El Instituto de Estudios Políticos, Económicos y Sociales (IEPES del PRI), después de realizar una encuesta nacional, culminó

con el documento "Bases para la Elaboración de un Programa de Gobierno" que constituyó el primer esfuerzo del un Sistema Integral de Planeación, surgiendo en 1980 el "Plan Global de Desarrollo" como último producto de este esfuerzo, contemplando las acciones a seguir hasta 1982.

Durante la campaña del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado, se realizaron consultas populares y ya como Presidente, envió al Congreso de la Unión una iniciativa de "Ley de Planeación", aprobada en diciembre de 1982, siendo la culminación de este proceso la publicación del "Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988".

A. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

Este Plan contiene los lineamientos políticos, económicos y sociales de acción, con los cuales el Gobierno del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado se regiría a través de las políticas expresadas en dicho documento dentro de su período; fija los grandes objetivos nacionales y las prioridades que permiten visualizar los problemas que enfrentaba la Nación al inicio de su gobierno. Contiene los diagnósticos, estrategias, e incorpora las orientaciones obtenidas a través de la consulta popular.

Con respecto al tema del transporte el PND contempla lo siguiente:

"Las políticas de transporte, suelo y localización industrial - se considerarán en forma conjunta para lograr la reestructuración del espacio metropolitano. Se dará prioridad al transporte colectivo en toda la zona metropolitana, desalentando paulatinamente el uso de vehículos individuales. Se integrará un sistema de transporte colectivo metropolitano que, con base en criterios técnicos, sociales y financieros, combine adecuadamente los diferentes modos, tanto entre urbanos como suburbanos y foráneos" (1).

Desarrollando el diagnóstico del transporte en la Ciudad de México, explica que "éste se caracteriza por la falta de una planeación integral de sus diversas modalidades, lo que aumenta el tiempo necesario para el desplazamiento con el desgaste físico y la alteración de los usuarios que esto implica. Asimismo, ha estimulado el uso desmedido de transporte individual, lo que genera una demanda cada vez mayor de espacios para estacionamientos y vialidad, además de ser un factor preponderante de la contaminación ambiental.

Lo anterior tiene como resultado que el 15% del ingreso familiar se destine al transporte; el 40% del consumo de energéticos tenga el mismo destino y que el trabajador se vea obligado a invertir el 30% de su tiempo para desplazarse, además de que los subsidios que

se canalizan al transporte urbano, son crecientes y están incrementando el déficit del Sector Público.

El deterioro de la calidad del medio ambiente de la ciudad de México, se ha convertido en un problema de salud para sus habitantes; se emiten diariamente a la atmósfera metropolitana 11,000 toneladas de contaminantes, producto de más de 2 millones de vehículos y de 40 giros industriales. Por otra parte, el 33% de los automotores emiten ruidos que sobrepasan los 90 desiveles, cuando el límite de tolerancia humana es de 80". (2)

Ante lo expuesto se proponía: "crear condiciones para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, mediante una acción más eficaz en los aspectos relativos a la ecología, la salud, la educación, la seguridad pública, la cultura, los servicios públicos y el transporte". (3)

El documento contempla entre las líneas generales de acción, lo siguiente: "en la materia de transporte y vialidad se procederá a la creación de un sistema integral de vialidad y transporte urbano y colectivo, que considere el área metropolitana como un todo único para llevar a cabo la planeación y operación del mismo; se dará prioridad a la transportación masiva, operando el servicio público y su infraestructura en forma descentralizada y tendiendo a la autosuficiencia". (4).

B. PLAN GENERAL DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

El objetivo que persigue este plan, es el de definir lineamientos genéricos, válidos para todo el territorio del Distrito Federal teniendo como fundamento las políticas del Plan Nacional de Desarrollo con respecto a la zona metropolitana de la Ciudad de México. Se planea la estructuración urbana del Distrito Federal a través de la concentración de actividades en nueve centros urbanos, y la intercomunicación con base en los esquemas de transporte.

Respecto al diagnóstico sobre el transporte desarrollado en este plan se explica que: la expansión urbana ha originado una gran demanda del servicio de transporte, que no ha sido totalmente satisfecha, debido a la insuficiencia de coordinación entre los diferentes agentes que operan el sistema.

De acuerdo con una medición efectuada a finales de 1982, en el Distrito Federal se generó diariamente, una demanda de 20.9 millones de viajes/persona/día, que se satisfizo en un 85.6% con transporte colectivo, y en un 14.4% con transporte particular. Las cifras reflejadas en el documento arrojan la siguiente información:

| <u>SITUACION (1982)</u> | <u>C I F R A S</u> |
|-------------------------------|--------------------|
| Autos existentes | 2.4 millones |
| Tasa de crecimiento anual | 10.2 % |
| Velocidad promedio | 20 Km/hr. |
| Velocidad promedio horas pico | hasta 4 km/hr. |
| Pérdida de horas/hombre/día | 3'146,000 horas |

Tomando en cuenta las condiciones anteriores, se consideraron las proyecciones que a continuación se señalan:

| <u>PROYECCION</u> | <u>1982</u> | <u>1984</u> | <u>1988</u> |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| No. de vehículos | 2'670,000 | 3'300,000 | 3'930,000 |
| No. de viajes/día | 20'900,000 | 23'400,000 | 25'800,000 |
| Velocidad de operación | | | |
| Promedio Km/hora | 15 | 11 | 8 |
| Red Vial principal saturada | 60% | 80% | 100% |

El nivel estratégico contemplado en el Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, en cuanto a la vialidad del transporte se considera que:

"El Plan adopta como elemento determinante, la premisa que considera el estímulo y desarrollo del sistema de transporte público colectivo, como alternativa a la tendencia al uso del transporte privado; de esta forma, la ampliación de la red del Metro y de los circuitos de transporte de superficie complementarios, tenderán a consolidar la estructura futura de la Ciudad.

El Sistema de Transporte Público, seguirá una traza reticular de vías preferenciales construidas por los ejes y pares viales que facilitará el acceso y fortalecerá el desarrollo de los centros urbanos, y ofrecerá mayores alternativas para el desplazamiento dentro del área urbana con un mínimo de transferencias.

En busca de que la trama de los ejes viales y la red de las líneas del metro tengan trazos distintos, con el doble propósito de que los respectivos sistemas de transporte sean complementarios y de que las líneas de transporte público de superficie, no graviten sobre las avenidas donde se alojan las altas densidades propias de los corredores urbanos, de acuerdo con los planteamientos del Plan Rector de Vialidad". (5)

Los lineamientos programáticos contemplados son:

- Vialidad Corto Plazo.

- . Continuar la construcción del circuito interior y del anillo periférico.
- . Prolongar las vías preferenciales fuera del circuito interior.
- . Mejorar el sistema vial al sur, oriente y poniente del circuito interior.

. Terminar los circuitos viales

- Transporte Corto Plazo.

. Prolongar la línea 2 del Metro de Tacuba a Cuatro Caminos

. Enlazar la línea 2 del Metro con el Centro Urbano de Coapa - mediante un sistema de transporte público de superficie.

. Prolongar la línea 3 del Metro hasta Ciudad Universitaria.

. Prolongar la línea 4 del Metro de Camarones a Santa Ana

. Concluir la construcción de la línea 5 en su Dirección Oriente-Poniente, de Pantitlán al Instituto del Petróleo.

. Intercomunicar las líneas 1 y 5 en el extremo oriente.

. Concluir la construcción de la línea 6 del metro en dirección oriente-poniente del Instituto del Petróleo al Rosario.

. Concluir la construcción de la línea 7 del Metro de Tacuba a Barranca del Muerto.

. Incrementar el transporte público de superficie en la red vial prevista para este fin.

. Establecer recorridos alternos entre zonas extremas de la Ciudad, a través de la red ortogonal particularmente entre el -- Oriente y el Nor-Poniente.

- Vialidad Mediano Plazo.

. Terminar la red de vías preferenciales.

- Transporte Mediano Plazo.

. Ampliar selectivamente la cobertura del Metro.

. Ampliar los circuitos del sistema de transporte de superficie.

- Vialidad Largo Plazo.

. Complementar las redes viales primaria y secundaria.

- Transporte Largo Plazo.

. Ampliar la cobertura del Metro

. Ampliar la cobertura de los circuitos de transporte público -
de superficie.

C. PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL (1981)

Este plan tiene como objetivo principal "la implantación del sistema integral y coordinado de transportación, orientado por una clara política social que garantice la prestación de un servicio eficiente de transporte". (6)

Para tal efecto, considera la reducción del uso del automóvil, haciendo deseable y posible el uso del transporte colectivo desalentando el primero.

Respecto al diagnóstico de vialidad y transporte explica: "En 1979 la ZMCM contaba con 14 millones de personas asentadas en una superficie urbanizada de 1000 kilómetros cuadrados, dentro de la cual el Distrito Federal ocupaba un área urbana de 540 kilómetros cuadrados con 9 millones de habitantes. En él circulaban 1'990,000 vehículos, incluyendo los que provenían de los municipios conurbados y se generaban diariamente 18'400,000 viajes" (7)

Los medios con que disponía la Ciudad para movilizar tal cantidad de viajes, era a través de diversos modos que contribuían en el transporte en mayor o menor medida:

| MEDIO DE TRANSPORTE | PORCENTAJE |
|---------------------------|------------|
| Autobuses Urbanos | 50.8 |
| Táxis (colectivos) | 13 |
| Metro | 11.4 |
| Trolebuses y tranvías | 3.3 |
| Automóviles | 19.2 |
| Bicicletas y Motocicletas | 2.3 |

Dichos medios de transporte para ofrecer el servicio constaban de:

| MEDIO DE TRANSPORTE | LONGITUD EN KILOMETROS | NO. DE UNIDADES | MOVIMIENTO DE PASAJEROS |
|--------------------------|------------------------|-----------------|-------------------------|
| METRO (1976) | 41.52 | 65 (trenes) | 1.3 millones VPD |
| AUTOBUSES URBANOS (1979) | 12,131 (recorridos) | 7,800 | s/información |
| TROLEBUSES (1979) | 320 | 400 | } 588,000 VPD |
| TRANVIAS (1979) | 40 | 35 | |
| TAXIS COLECTIVOS (1979) | 100 (rutas) | 37,500 | 2'200,000 |
| AUTOMOVIL | s/información | 2 millones | 1.8 personas por viaje |

Con respecto a la vialidad se habían realizado investigaciones que demostraban que los vehículos estacionados ocupaban más del 33% del área de rodamiento y en arterias importantes como Insurgentes, Paseo de la Reforma y Amores, llegaban a ocupar 50%, debido a la utilización de las mismas en doble y tercer fila.

Como perspectiva se señalaba que para finales del siglo "los automóviles aumentarían su participación en el total de viajes de 19.2% a 29.5%, el Metro apenas se elevaría del 11.4% al 17.3%, los autobuses reducirían su participación de 50.8% a sólo 38% y los trolebuses bajarían del 3.3% al 1.6%. Es decir, se llegaría a un estado crítico de la circulación, debido principalmente al aumento del transporte individual" (8).

El Plan Rector de Vialidad y Transporte contempla los planes que competen a su materia, desarrollando los principales puntos de los mismos. Entre dichos planes se encuentran:

- . Plan del Metro
- . Plan de Transporte de Superficie
- . Plan de Vialidad
- . Plan de Estacionamientos

PLAN DEL METRO

Fue actualizado en 1978 y posteriormente en 1980; esta última es la versión vigente del Plan Maestro.

PROYECCIONES AL AÑO 2000

| INDICADORES | IRA. ACTUALIZACION | VERSION VIGENTE |
|----------------------------------|--------------------|-----------------|
| Longitud de red | 378 Kms. | 444.09 Kms. |
| No. de trenes | 807 | 882 |
| No. de líneas | 21 | s/información |
| Capacidad para transporte diario | 24 millones | 26.33 millones |

Segunda Etapa del Plan Maestro.

Esta etapa comprende "44.6 kilómetros de longitud e incluye la ampliación de la línea 3 en sus dos extremos de Tlatelolco a Indios Verdes al Norte y del Hospital General a la Estación Zapata al Sur; la línea 4 de Martín Carrera a Santa Anita; la línea 5 del Instituto del Petróleo a Pantitlán y la línea 6 que va de la Estación El Rosario al Instituto del Petróleo". (9)

Tercera Etapa del Plan Maestro.

"Comprende 25.4 kilómetros de longitud y se integra con la línea 7 de Tacuba a Barranca del Muerto, las ampliaciones a las líneas 1, 2 y 3 de Zaragoza a Pantitlán, de Tacuba a Cuatro Caminos y de Zapata a Ciudad Universitaria, respectivamente, así como la prolongación de la línea 5 del Instituto del Petróleo a Politécnico.

El periodo sexenal 1976-1982, puso en operación 37.28 kilómetros de líneas que sumado a la longitud anterior hicieron un total de 78.80 kilómetros de red en la que operaban 115 trenes con una capacidad de transporte de 5 millones de pasajeros diarios.

Para la administración 1982-1988 se contemplaba la posibilidad de concluir con la tercera etapa para alcanzar "la meta de 111.52 kilómetros de longitud, con 202 trenes en servicio para aumentar la capacidad de oferta hasta 6.5 millones V/P/D." (10); metas que actualmente sabemos fueron superadas.

PLAN DE VIALIDAD

"El Plan de Vialidad pretende establecer una estructura jerarquizada de arterias continuas y regulares, que satisfagan las necesidades de movilidad de la Ciudad y que sea congruente con las expectativas de desarrollo urbano". (11)

En el diagnóstico explica que la estructura vial no está determinada, y que por tal motivo el plan establece la conclusión del Anillo Periférico y del Circuito Interior, así como la construcción de 34 Ejes Viales, 17 de Oriente a Poniente y 17 de Norte a Sur, ampliando la longitud a un total de 133 kilómetros (hasta 1982 constaban de una longitud de 252 kilómetros).

Se considera que de manera complementaria, la optimización del sistema vial se logrará "una vez que funcionen los 997 cruceros semaforizados que serán manejados por una computadora central y 927 controles locales" (12). Para 1982 se habían implantado 729 cruceros y 712 de los controles mencionados; una vez instalado el sistema, se consideraba que permitiría el ajuste automático de los programas, de acuerdo con las condiciones de tránsito.

PLAN DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE

"Las acciones básicas del Plan de Transporte de Superficie, consisten en la implantación de una estructura de transportación colec-

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

tiva de gran regularidad, capacidad y comodidad, funcionando en una red ortogonal de calles principales que modificaran radicalmente la situación anterior caracterizada por autobuses escasos, lentos y de mal aspecto con recorridos tortuosos y complicados que creaban confusión en los usuarios (...) por tal razón, las 534 rutas de autobuses que anteriormente circulaban en la Ciudad quedaron integradas - en sólo 76 rutas directas, con recorridos a lo largo de la Ciudad, de Norte a Sur y de Oriente a Poniente; más de 47 rutas periféricas del sistema alimentador de la red ortogonal (SARU), que permitan comunicar prácticamente cualquier punto de la Ciudad con un mínimo - de transbordo." (13) Para 1982 estaban en servicio 60 rutas directas y los 47 SAROS; así como 18 rutas adicionales de trolebuses y - tranvías.

En 1982 los programas de la Ruta-100 incluyeron la "adaptación - de equipos anticontaminantes a los autobuses existentes, adquisición de nuevas unidades, capacitación de su personal y construcción de - las instalaciones, terminales, talleres y cierres de circuito necesarios para mejorar el servicio, así como proteger a los usuarios - del transporte urbano, mediante el seguro de viaje y daños a terceros, la meta a corto plazo es ofrecer un servicio con 9,300 autobuses para transportar más de 10 millones de pasajeros diariamente.

El Plan de Transporte incluye también la operación de vehícu - los colectivos de capacidad intermedia (microbuses) en zonas de baja densidad de pasaje, rutas escolares que cubrieran las necesida - des de transportes de los centros educativos de nivel medio superior y rutas expreso, con un mínimo de paradas que comunicaran las principales zonas generadoras de viajes con autobuses que utilizaran -- las vías preferenciales." (14)

Para aliviar la situación vial, la Secretaría de Comunicacio - nes y Transportes conjuntamente con el Departamento del Distrito Fe - deral, pusieron en operación 4 terminales periféricas de autobuses foróneos, con el fin de que éstos no penetraran más a zonas congestionadas. "De la misma manera, los autobuses suburbanos están - - -

siendo limitados en sus recorridos a efecto de concentrarlos en puntos de intercambio modal, constituidos generalmente en las terminales del Metro, que cuentan además de la propia estación de este Sistema, con paraderos para autobuses suburbanos y urbanos, taxis colectivos y estacionamientos para automóviles particulares". (15)

PLAN DE ESTACIONAMIENTOS

"El Plan Rector incluye, programas de estacionamiento sin los cuales se cancelaría gran parte del esfuerzo realizado en obras viales. Una de las funciones asignadas a los estacionamientos, será la de articular el transporte individual con los servicios colectivos, a través de la construcción de estacionamientos de transbordo, capaces de disuadir a los automovilistas para que no viajen en sus vehículos hasta las zonas congestionadas. Dichas instalaciones, se ubicarán en la periferia, en los puntos cercanos a las líneas del transporte de superficie y a las estaciones del Metro". (16)

En 1982 la Ciudad requería habilitar 60,000 cajones de estacionamientos como mínimo, para apoyar el adecuado funcionamiento del transporte colectivo. Al respecto el Departamento del Distrito Federal a través de mecanismos de coinversión con la Iniciativa Privada, ha promovido y construido a la dicha fecha, 16,886 cajones y se proyectaba construir las restantes en los dos años siguientes. Por su parte, el Metro había habilitado en sus estaciones 4,462 cajones de estacionamiento y se estaban construyendo otros 3,046, que se pondrían en operación a fines de 1982. Asimismo COVITUR autorizó 133,499 cajones de 1978 a 1982 en edificios privados de estacionamientos, para satisfacer sus propias necesidades.

D. PROGRAMA A MEDIANO PLAZO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

Este programa fue elaborado en 1983 considerando los lineamientos contemplados en el Plan de Nacional de Desarrollo con respecto a la zona metropolitana de la ciudad de México. El tema de transporte y vialidad se aborda a través de un diagnóstico de la situación, el cual sienta las bases para el planteamiento de los objetivos generales y específicos para afrontar la problemática existente en la materia.

TRANSPORTE Y VIALIDAD

Problemática:

- . Pérdidas humanas y daños físicos irreparables por el número de accidentes de tránsito, desgaste físico y consumo excesivo de energía.
- . Menos tiempo de recreación, descanso, esparcimiento y cultura.
- . Contaminación de humos y ruido rebasando los límites permisibles que afectan la conducta, haciendo la vida tensa, insalubre disminuyendo la capacidad, creatividad y rendimiento de la población.
- . Falta de integración de los modos de transporte incluyendo los conurbados.

Objetivos Generales:

- . Coadyuvar a elaborar e implantar un esquema metropolitano de vialidad y transporte que considere el área metropolitana como un todo único, para llevar a cabo la planeación y operación de la misma; se dará prioridad a la transportación masiva, operando el servicio público y su infraestructura en forma desconcentrada y tendiendo a la autosuficiencia.

Objetivos Específicos Sectoriales:

- . Promover al SIC "METRO" como el eje estructurador del sistema integral de vialidad y transporte, en torno al cual se adecúen los demás medios de transporte, así como la delimitación del área que deberá servir dentro del marco del esquema mencionado.
- . Realizar aquellas obras que mejoren la actual red primaria, terminando lo inconcluso y complementando la vialidad entre los municipios conurbados del Estado de México y el Distrito Federal.
- . Implantar un enlace eficiente de la región Sur del D.F., a través del STE, cuya finalidad sea la distribución y alimentación a las cabeceras de las líneas del metro, ya que este modo de transporte cuenta con mayor capacidad, menor costo y cero contaminación, en comparación con otros medios de transporte de superficie.
- . Continuar con la operación de vías ortogonales a fin de que el transporte de superficie, circule en vías preferenciales y ejes viales, así como en las vías secundarias, de acuerdo a las normas de tráfico y servicios que se establezcan.
- . Incrementar progresivamente el equipamiento vial en las áreas de mayor afluencia de vehículos, teniendo como finalidad la seguridad de la población.
- . Contribuir al transporte masivo de los habitantes de la ciudad de México con un servicio de autobuses urbanos en condiciones óptimas de seguridad, comodidad y rapidez, reduciendo además sus características contaminantes.
- . Dar prioridad a la construcción de estacionamientos en las zonas de transferencia de transporte particular a transporte público.

- . Establecer un sistema integral de autotransporte para el área metropolitana, facilitando la intercomunicación entre las zonas reconocidas por su alta demanda.
- . Incrementar el número de semáforos sincronizados en los cruces del sistema vial primario, así como en las zonas de mayor afluencia de vehículos.
- . Elaborar programas de educación vial, dirigidos a garantizar la seguridad de la población, promoviendo el uso del transporte colectivo y la operación del sistema vial general.
- . Satisfacer la demanda del Departamento del Distrito Federal, de mezclas asfálticas y asfaltos rebajados, otorgando los mejores productos.
- . Obtener los costos de producción de operación que permitan a la planta de asfalto, contar con los precios más bajos del mercado.
- . Reducir gradualmente los subsidios que se otorguen a los servicios de transporte colectivo que proporciona el Estado.

Objetivos Específicos Regionales:

- . Mejor canalización de los recursos existentes .
- . Vigilar que el servicio de transporte colectivo, llene los requisitos establecidos, en lo referente a seguridad, limpieza y trato hacia el usuario; además de dar facilidades a la transportación pública con carácter preferencial sobre otros medios.
- . Reducir la contaminación provocada por la emisión de gases y ruidos de los vehículos automotores, poniendo énfasis de esto en las delegaciones del Centro que son las más afectadas.

E. PROGRAMA A MEDIANO PLAZO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

Dentro de todos los servicios a cargo del D.D.F., en este documento se le dedica un capítulo completo a Transporte y Vialidad. Son múltiples los problemas que en esta materia se enfrenta el Distrito Federal y que han originado la elaboración de objetivos y políticas que marquen las acciones en las cuales se deban regir.

TRANSPORTE

Problemática:

- La generación de una creciente demanda de transporte en las zonas conurbadas.
- Una oferta insuficiente de transporte público, propiciando el uso creciente del transporte particular.
- Los altos costos sociales que se derivan del número de horas empleadas en el transporte, lo cual es consecuencia directa de la escasa oferta de éste.
- La dispersión y lejanía entre los lugares habitacionales y los centros de trabajo.
- Insuficiencia financiera del sistema de transporte público, para apoyar su crecimiento, de acuerdo con las necesidades.
- El crecimiento de la oferta de transporte en cuanto a sus modos, se ha dado sin considerar una visión integral.
- El bajo nivel de inversión por parte del sector público, se ha debido principalmente, a las políticas de subsidio y actualmente la situación económica por la que atraviesa el país.

- Las políticas de subsidios a los energéticos en años pasados, - alentaron el uso generalizado del transporte particular.
- La contaminación ambiental generada por las excesivas demoras y paradas a lo largo de la red vial, convierten el ambiente de la ciudad de México, en un área de elevado riesgo para la salud de sus habitantes.

Objetivos Generales:

- Incrementar y mejorar la cantidad y calidad del servicio de - transporte urbano.
- Propiciar que el desarrollo del sistema de transporte urbano, se realice en forma armónica e integral.
- Optimizar el gasto público otorgado al sector, para obtener el - máximo beneficio social y aprovechar eficientemente los recur - sos materiales y tecnológicos.
- Reducir al mínimo posible, los niveles de contaminación atmosfé - rica causados por los diferentes medios de transporte.

Objetivos Específicos:

- Establecer estrategias básicas para propiciar un crecimiento or - denado y armónico del sistema de transporte público.
- Ampliar la cobertura del STC "METRO", para dar al usuario un - -servicio cómodo y eficiente en forma permanente.
- Ampliar a corto y mediano plazo, el transporte de superficie - en sus diferentes modalidades y coordinar con los transportes - privados y el STC.

- Coadyuvar a la modernización y actualización tecnológica de la planta industrial productora de vehículos para transporte colectivo.

VIALIDAD

Problemática:

- Es insuficiente la infraestructura vial y el equipamiento urbano, debido principalmente a los altos índices de crecimiento poblacional y urbano, observado en las últimas tres décadas.
- La gran dificultad para hacer recorridos cortos a pie, debido a la escasa infraestructura impropia para los peatones.
- Carencia de educación vial en la mayor parte de la población.
- Necesidad de semaforización, señalamiento vertical y horizontal reflejan un déficit acumulado que, en algunas áreas de vital importancia, los dispositivos de control resultan totalmente inadecuados.
- La insuficiente capacidad de respuesta de los dispositivos para el control de tránsito, que producen demoras excesivas y tiempos de viaje injustificadamente largos, sobre todo fuera del área que cubre el sistema computarizado.
- Crecimiento alarmante de los índices de accidentes en los que predomina el fallecimiento de peatones.

Objetivos Generales:

- Dar prioridad a la construcción de obras viales inconclusas, de acuerdo a los lineamientos establecidos en el Plan Rector de Vialidad.
- Continuar con la construcción de la vialidad coincidente con -

el Metro, para facilitar la integración del transporte su superficie con el STC.

- Asignar los recursos de semáforización y señalamiento para garantizar la eficiencia vial que requiere la transportación y alcanzar el nivel mínimo indispensable de seguridad vial, mediante el ejercicio de acciones continuas de orden vial.
- Aplicar con la intensidad que requiere la situación en cada problema vial, los recursos de vigilancia policíaca que garanticen fluidez vehicular y la seguridad vial.

Objetivos Específicos:

- Optimizar la operación de la vialidad, mediante la utilización adecuada del equipo y los señalamientos.
- Incrementar el número de estacionamientos de transferencia, para desalentar el uso del transporte particular y alentar el uso del transporte público.

F. PROGRAMA A MEDIANO PLAZO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD (1983-1988)

Ante la situación prevaleciente en la zona metropolitana de la ciudad de México en cuanto a transporte y vialidad; originó la necesidad de crear un programa a mediano plazo sobre la materia, considerando los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo. El objetivo del PMP, es el de crear un sistema integral de transporte a nivel -- área metropolitana que contribuya al desarrollo ordenado y equilibrado de la Ciudad y que ayude a disminuir la contaminación ambiental y el consumo de energéticos.

El programa se encuentra orientado por una política social que garantice un servicio de transporte y vialidad eficiente y suficiente. El documento se encuentra conformado por el desarrollo de la - problemática, objetivos generales y particulares, así como las políticas que rigieron el período 83-88 en materia de transporte.

Problemática:

- Lejanía de los centros habitacionales con las fuentes de trabajo, en combinación con una vialidad incompleta, una raquítica oferta de unidades de transporte masivo y una política tarifaria actual, apoyada en el subsidio.
- Escasez de refacciones para vehículos de transporte masivo, la falta de capacitación de operadores y despachadores, la inflación, la poca observancia del Reglamento de Tránsito; así como la mala calidad del combustible y el inadecuado mantenimiento a vehículos particulares y colectivos.
- Falta de integración de los modos de transporte evitando una - coordinación de los diferentes sistemas que no permiten un adecuado aprovechamiento de la oferta existente.

- Pérdidas humanas y daños físicos irreparables por el gran número de accidentes de tránsito; desgaste físico y consumo excesivo de energía.
- Disminución de la productividad, debido a la gran cantidad de horas hombre consumidas en el transporte.
- El medio ambiente resulta fuertemente afectado por el excesivo consumo de combustible de un alto número de vehículos.
- Pérdidas de áreas verdes, disminución de espacios para parques y jardines, causado por dar paso al vehículo.
- Contaminación de humo que rebasa límites permisibles.
- Las posibilidades de vida de los habitantes, se han visto reducidas en comparación con los que radican en ciudades pequeñas.

Objetivos Generales:

- Procurar condiciones dignas y mejor calidad de vida a los habitantes de la ciudad de México.
- Lograr un transporte eficiente, cómodo y seguro que propicie el aumento de la productividad y que facilite tiempo para recreación, esparcimiento y cultura a los habitantes de la Ciudad.
- Crear un sistema integral de transporte a nivel área metropolitana, que contribuya al desarrollo ordenado y equilibrado de la ciudad y que ayude a disminuir la contaminación ambiental y el consumo de energéticos.

Objetivos Particulares:

- Operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, así como vehículos que circulen en la superficie cuyo recorrido se complemente con el METRO.

- Prestar el servicio de transportes eléctricos de una manera eficiente, segura y cómoda.
- Satisfacer la demanda del Departamento del Distrito Federal, de mezclas asfálticas y asfaltos rebajados, otorgando los mejores productos.
- Obtener costos de producción que permitan a la planta de asfalto, contar con los precios de venta más bajos del mercado.

Políticas Generales:

- Alentar el transporte colectivo y desalentar el uso del automóvil particular.
- Orientar la construcción de obras viales al desarrollo del transporte masivo.
- Ubicar las acciones en materia de vialidad y transporte, bajo el contexto del Plan General de Desarrollo Urbano del D.F.
- Considerar el área metropolitana como un todo único para llevar a cabo la planeación y operación del sistema integral de transporte urbano.
- Dar prioridad a la construcción de estacionamientos en las zonas de transferencia de transporte particular a transporte público.
- Reducir gradualmente los subsidios que se otorgan a los servicios de transporte colectivo que proporciona el Estado.

Políticas Particulares:

- Operar el sistema de transporte colectivo con la máxima seguridad.

- Mantener niveles óptimos en la eficiencia del servicio de trenes y funcionalidad de estaciones del sistema de transporte colectivo.
- Ofrecer el máximo de horas de servicio al usuario del STC.
- Cuidar de la buena administración de los recursos del sistema de transporte colectivo.
- Estimular el uso de trolebuses y tranvías en arterias viales que faciliten su operación.
- Producir triturados basálticos y concretos asfálticos al menor costo y de la mejor calidad.

G. PROGRAMA DE REORDENACION URBANA Y PROTECCION ECOLOGICA DEL
DISTRITO FEDERAL

Entre los objetivos que este programa contempla, se encuentran:

- Ofrecer un marco general de referencia para la integración de políticas y líneas de acción en materia de vialidad y transporte, abasto, salud, seguridad social, educación, cultura y producción.
- Recuperar la rectoría del Estado en materia de control del uso del suelo, controlando el crecimiento urbano a la vez de ordenar el territorio del Distrito Federal.
- A nivel delegacional; dar mayor énfasis a los usos, densidades e intensidades del suelo del esquema de vialidad y transporte y de la protección del medio ambiente.

En el programa de reordenación, se desarrolla un estudio de los diferentes problemas que acaecen en el territorio del Distrito Federal; contemplándose entre ellos los factores de: desarrollo urbano y crecimiento poblacional, concentración económica, terciarización de la economía, desempleo y subempleo, congestiónamiento de los sistemas de transporte, contaminación, déficit de vivienda y servicios y el desequilibrio ecológico; todos ellos abordados desde tres ángulos diferentes: la situación actual, las tendencias y la visión al año 2010.

Sobre el congestiónamiento de los sistemas de transporte expone:

Situación Actual:

Se realizan 23 millones de viajes/persona/día, el 15% en automóviles particulares, los cuales representan un 97% de la planta vehicular, la que crece a un ritmo del 10% anual y está - -

formada por 2 millones de unidades. La Ciudad recibe diariamente 30,000 camiones de carga.

Tendencia:

La demanda de viajes/persona/día crecerá a más de 40 millones - en el año 2010. La planta vehicular estará formada por 6 millones de unidades y el transporte público de superficie será muy deficiente.

Visión:

Considerando la aplicación oportuna de medidas correctivas con la finalidad de orientar a nuestra Ciudad hacia donde se desea, se contempla la necesidad de reordenar el uso del suelo de tal forma que se reduzcan los largos y numerosos desplazamientos -- personales; además, de priorizase el transporte colectivo subterráneo o de superficie, al igual que reestructurar el sistema de recepción en la carga foránea creando varias centrales a la vez de promover el uso del ferrocarril.

C I T A S

III. PLANES Y PROGRAMAS QUE INCLUYEN LA ACCION DE R-100

- (1) De la Madrid Hurtado, Miguel. "Plan Nacional de Desarrollo - 1983-1988. Mandáto Popular y Mi Compromiso Cosntitucional". Pág. 409.
- (2) Ibid. Pág. 412.
- (3) Ibid. Pág. 413.
- (4) Ibid. Pág. 416.
- (5) Departamento del Distrito Federal. "Plan General de Desarrollo del Distrito Federal". Pág. 103.
- (6) Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. "Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal". Pág. 20.
- (7) Ibid. Pág. 5.
- (8) Ibid. Pág. 15.
- (9) Ibid. Pág. 20.
- (10) Ibid. Pág. 24.
- (11) Ibid. Pág. 28.
- (12) Idem.
- (13) Ibid. Pág. 33.
- (14) Ibid. Pág. 36.
- (15) Idem.
- (16) Idem.

RESUMEN

El funcionamiento de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 contempla su acción en un marco de planes y programas globales y particulares, que sobre el diagnóstico de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México el Gobierno ha elaborado yendo de lo general a lo particular, entre ellos se encuentran:

- a) Plan Nacional de Desarrollo (1983-1988).
- b) Plan General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.
- c) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal.
- d) Programa a Mediano Plazo de la Ciudad de México (1983-1988)
- e) Programa a Mediano Plazo del Departamento del Distrito Federal. (1983-1988).
- f) Programa a Mediano Plazo de Transporte y Vialidad (1983-1988)
- g) Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal.

Todos estos documentos convergen sobre el diagnóstico de la situación del transporte y vialidad de la Ciudad de México, principalmente en los siguientes puntos:

- Falta de una planeación integral de sus diversas modalidades que como consecuencia, aumenta el tiempo necesario para el desplazamiento causando desgaste físico y restándole tiempo de recreación de los usuarios.
- Existencia de un uso desmedido del transporte individual, lo que genera una demanda cada vez mayor de espacios para estacionamiento y vialidad además de ser un factor preponderante de la contaminación ambiental.
- Generación de una creciente demanda del transporte público --

cuya oferta es insuficiente, agudizado por la dispersión y --
lejanía entre los lugares habitacionales y los centros de tra
bajo además del crecimiento desmedido urbano y poblacional.

Ante lo expuesto se propone como objetivo general el de crear un --
sistema integral de vialidad y transporte urbano y colectivo, consi
derando el área Metropolitana como un todo único para su planeación
y operación dando prioridad a la transportación masiva, propiciand:

- Ampliación del Transporte Público en sus Diferentes Modos.
- Construcción de Vialidad para el Mayor Flujo del Transporte General.
- Construcción de Estacionamientos en Puntos de Transbordo con el Transporte Público.

IV. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R- 100

A. ANTECEDENTES

Para comprender el antecedente del Organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, se tiene que considerar por fuerza la evolución en la organización de los expermisionarios desde la década de los 20's.

En el año de 1923 surge la Alianza de Camioneros de México, A.C. a la cual se integraron todos los sindicatos de permisionarios que prestaban servicio urbano en el Distrito Federal, más tarde se le adherieron las líneas foráneas y los grupos de transportistas organizados de las ciudades más importantes de la República.

Para la década de los 40's existían ya 50 sindicatos de permisionarios plenamente reconocidos por el Gobierno Capitalino; la autorización de 50 sindicatos más, fue otorgada durante el período gobierno del Presidente Miguel Alemán, sin embargo, sólo operaron 48 para hacer un total de 98 líneas, las cuales contaban con 7,750 vehículos autorizados.

El 28 de diciembre de 1959 se anuncia la creación de la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en camiones y autobuses en el Distrito Federal, Institución Pública de capital privado y patrimonio propio que agrupó a todos los dueños de autobuses al servicio del público, quedando bajo el control del Departamento del Distrito Federal. Era la Unión la única institución a partir de 1959, representante de los permisionarios ante el Gobierno y viceversa.

El primer antecedente de la empresa que hoy conocemos como Ruta-100, se da en 1942 cuando se funda la línea Lomas de Chapultepec de primera clase. En 1962 el Gobierno del Distrito Federal, confiscó 17 líneas con todo y equipo por falta de liquidez, en la cual se encontraba la línea Lomas de Chapultepec con la ruta No. 39, considerada por las autoridades la línea modelo de la Ciudad por su eficiente servicio, lo que motivaba a mantener sus unidades en perfectas condiciones, modernizando todo el equipo en los años de 1964 a 1966.

Posteriormente en 1969 la línea cambió nuevamente de razón social se llamó "Autobuses Rápidos Lomas de Chapultepec", bajo este nombre se crearon nuevas rutas, lo que implicó un aumento de unidades, la línea era controlada para entonces por la Unión de Permissionarios.

"En 1971 se cambia el parque vehicular nuevamente, se introducen los primeros autobuses tipo delfin y se decide cambiar la razón social de la línea 39. Se estudiaron nuevos nombres y se descubrió que desde 1948 quedaban dos concesiones sin ocupar la 99 y la 100, las autoridades se deciden por la ruta 100 por su fácil y pegajosa pronunciación. A partir de ese momento la línea se siguió expandiendo en cuanto a rutas y parque vehicular y su servicio fue mejorando sustancialmente, así como la capacitación de su personal operativo. Ruta-100 era una línea eminentemente social en la que se experimentaban los posibles cambios y modificaciones que se podían aplicar a todo el sistema de transporte de autobuses de la ciudad de México".(1

En octubre de 1980 se puso en servicio la ruta de autobuses denominada "peribuses" propiedad del Departamento del Distrito Federal sin costo alguno, con el recorrido de Tero de Cuatro Caminos hasta Xochimilco con motivo de la remodelación del Periférico y el servicio otorgado por los "audibuses" los cuales eran servicios expresos en la Avenida Reforma; ambas líneas denominadas Ruta-100, siendo los primeros indicios de la posibilidad de que el Departamento del Distrito Federal pudiera mejorar el servicio de transporte.

De esa manera pasaron 9 años en los que coexisten los 20 grupos la empresa Ruta-100 dependiente del Departamento del Distrito Federal, hasta el mes de septiembre de 1981, en que ocurre el acto de retiro de las concesiones de transporte público.

En el momento en que el Departamento del Distrito Federal aparece como prestador del servicio de transporte, surge como competencia lo que hasta entonces había sido un monopolio de la iniciativa privada; por otro lado es el antecedente del nombre del Organismo Público que actualmente ofrece el servicio de transporte de autobuses: Ruta-100.

B. MUNICIPALIZACION

La situación existente a principio de la década de los 80's respecto al servicio de transporte, se puede englobar en las siguientes características genéricas:

- Falta de coordinación con los distintos tipos de transporte.
- Servicio en manos de los permisionarios
- Graves congestionamientos de tráfico
- Aumento de la proporción del presupuesto familiar destinado al transporte
- Ausencia de una acción global estatal en la prestación del servicio y coordinación con los estados aledaños al D.F.
- Detrimiento del servicio de transporte de varios medios como - los autobuses, tranvías y trolebuses, exceptuando al S.T.C., - al cual se le dió un fuerte impulso en el gobierno del Lic. José López Portillo.

Respecto al servicio de autobuses:

- Insuficiencia del número de autobuses
- Distribución anárquica de los recorridos urbanos
- Incremento de la duración de desplazamiento
- Largos períodos de espera antes de ascender al autobús, llegando a ser en ocasiones mayor al que se ocupaban en viajar.
- Restricciones arbitrarias a los horarios del servicio
- Alteraciones en las tarifas
- Detrimiento de las condiciones de producción debido al desgaste físico y nervioso de los usuarios.
- Sobreexplotación de la fuerza de trabajo de choferes, sin compensación adecuada.

De acuerdo a los puntos anteriores se observa que la problemática en el sistema de transporte de autobuses era muy compleja, lo que hacía imperante la solución de la misma. Este problema había sobrepasado los ámbitos de organización interna de la prestación del servicio, al manifestarse la inconformidad de los usuarios, obligando a las autoridades a intervenir.

Los permisionarios argumentaban la baja rentabilidad que el servicio ofrecía, lo que causaba que no pudieran mejorar las condiciones de los autobuses, solicitando al entonces Regente de la Ciudad Profr. Carlos Hank González el alza de las tarifas, originando que el desacuerdo de los usuarios no se hiciera esperar.

Por ejemplo, el conflicto que se suscitó en 1980 en Ciudad Nezahualcoyotl, cuando los usuarios protestaron contra el aumento de tarifas quemando 23 autobuses en las fiestas patrias.

La situación laboral de los trabajadores a cargo del servicio del transporte era también tensa; la inconformidad por su situación precaria se observa con la declaración del Sindicato de Obreros Libres, al denunciar el despido de 8,000 operarios de mantenimiento con la disminución de más del 50% de unidades en circulación; indicando que los trabajadores de las líneas estaban sujetos a una constante explotación, y que con la tarifa solicitada por los permisionarios de tres pesos en lugar de incrementar los ingresos, los disminuirían del 22% al 18% por boletaje; además se afirmó que los permisionarios no pagaban a los choferes los días en que las unidades estaban en mantenimiento o sujetas a reparaciones, agregando a estas malas condiciones de los operarios, el hecho de que se encontraban cotizando en los tabuladores más bajos del IMSS y del INFONAVIT

Tras la presión de los miembros de la Alianza de Camioneros de México por el aumento de tarifas de boletaje, de las 534 líneas de camiones operando en ese entonces, el Regente de la Ciudad el 29 de enero de 1981, impuso las siguientes condiciones básicas:

- Construir patios, talleres y terminales de autobuses en los lugares y de la forma especificada por el Departamento del Distrito Federal.
- Modificar los motores de los camiones usados a razón de 150 unidades por semana, controlando la emisión de humos contaminantes y la reducción del ruido.
- Adquirir 4,800 unidades nuevas en el lapso de 2 años.
- Crear Centros de Capacitación para los operadores.
- Asegurar tanto a los pasajeros como a terceros.
- Reducir el número de rutas de 534 a 76 vías rectas, para permitir una mayor rentabilidad del servicio para la Ciudad.
- Cobrar una tarifa de tres pesos en los recorridos directos y de dos pesos en los alimentadores.

Sin embargo tales compromisos no fueron cumplidos, por el contrario los concesionarios continuaron exigiendo que se les autorizara una alza en las tarifas. El "pulpo camionero" rompió con el apoyo político con que contaba por parte del gobierno, de los usuarios y de sus propios trabajadores.

El Gobierno Capitalino después de analizar la situación, tratando de dar solución al conflicto contempló la posibilidad de que la población contara con un servicio de transportación adecuado, creando para tal fin un Organismo que se encargara de proporcionar este servicio.

Es así como el 3 de agosto de 1981, el Presidente de la República Lic. José López Portillo y estando a cargo de la Regencia de la Ciudad el Profr. Carlos Hank González, el Ejecutivo Federal emite el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de agosto del mismo año, por el que se crea el Organismo Público descentralizado denominado "Autotransportes Urbanos de Pasajeros RUTA-100"

con personalidad jurídica y patrimonio propio.

No dejando pasar por alto el hecho de que las líneas intervenidas por el Departamento del Distrito Federal Lomas de Chapultepec-- Reforma y Ruta-100, pasaron a formar parte del recién creado Organismo.

Pero esto no fue suficiente y para resolver la problemática del transporte, por instrucciones del Ejecutivo Federal se reunieron representantes de diferentes Secretarías de Estado y del D.D.F. quienes analizaron sus respectivas áreas los pros y los contras de la revocación de concesiones; el desenlace fue la revocación de las mismas, acto que apoyarían prácticamente todos los sectores con la única oposición de los ahora expermisionarios.

De esta forma el miércoles 30 de septiembre de 1981, es publicado en el Diario Oficial de la Federación la revocación de todas las concesiones otorgadas con anterioridad a particulares para la prestación del servicio público del transporte urbano de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal, asumiendo el Gobierno Federal por conducto del Departamento del Distrito Federal en forma directa la prestación del servicio.

La revocación fue posible debido al marco legal de actuación de los permisionarios, el cual restringía su carácter de empresarios privados, teniendo como peculiaridades las siguientes:

- Su carácter de permisionario condicionándolo a que cuando se considere necesario, el Gobierno pudiera retirar esta concesión.
- Su carácter restrictivo respecto al número de permisos que un individuo podía poseer.
- El Gobierno Local se abrogaba el derecho de establecer las tarifas y precios de transporte; y

- El Gobierno además aprobaba y vigilaba los recorridos de las diversas líneas de camiones.

Poco después del anuncio de la revocación de las concesiones, el Regente de la Ciudad dio a conocer las inversiones por parte del Gobierno que se destinarían para iniciar la tarea de organizar el servicio, indicando que el monto sería aproximadamente de 8,500 millones de pesos para recuperar en 5 años, suscribiendo un acuerdo con DINA para la entrega de 200 vehículos mensuales que se sumarían a los 6,000 ya existentes hasta alcanzar la cifra de 10,000 unidades.

El Departamento del Distrito Federal tomó posesión de 37 encierros de autobuses, oficinas y talleres y se hizo cargo de 20,000 trabajadores de la antigua Alianza de Camioneros.

El recién creado Organismo "se integró con bienes de los expermisionarios y aportaciones del Gobierno Federal, recibiendo 6,300 vehículos de los cuales 3,500 estaban en servicio; no menos de 1,300 estaban considerados como chatarra y un buen porcentaje eran susceptibles de prestar el servicio" (2).

Se encontraban en ese entonces, operando 78 líneas de autotransportes con 534 rutas con sistemas administrativos diferentes. La primer etapa de la municipalización se efectuó con un "Plan de Emergencia" en el que el D.D.F. administró directamente las distintas líneas de autobuses, en tanto se realizaban los inventarios de los permisionarios y se iniciaba la operación del Organismo.

C. EVOLUCION DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

1. Estructuras Orgánicas

La estructura orgánica de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, se ha modificado en varias ocasiones en sus siete años de existencia.

Durante 1981-1982 en los inicios de su gestión, se estableció una estructura orgánica de acuerdo a sus necesidades mediatas a su creación. Conforme se desarrollaba Ruta-100, requirió de adecuaciones que permitieran establecer una organización mas acorde a las necesidades de prestación del servicio, causando el crecimiento estructural del Organismo.

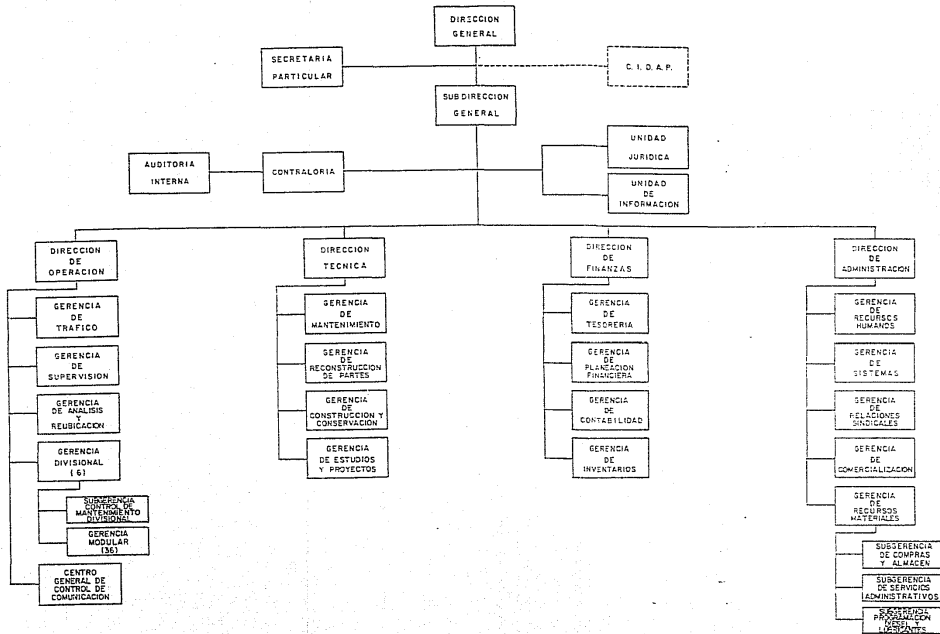
Con motivo de la instauración de la política del Gobierno Federal de racionalizar el gasto público, se adoptaron medidas que compactaron hasta en un 30% la estructura orgánica en Oficinas Centrales, respetando el número y estructura tanto orgánica como ocupacional de los Módulos, con la finalidad de no afectar el servicio al público. (1988)

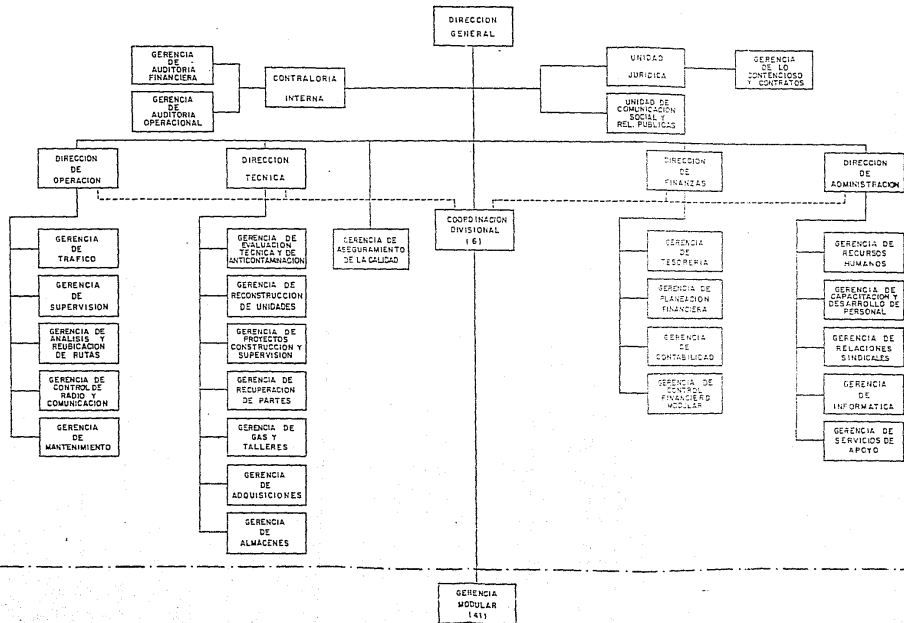
Durante estos años hubieron reestructuraciones sustanciales, entre las que se encuentran la creación, extinción, cambios de descripción y/o denominación de diversas áreas (ver Anexo).

Desde sus inicios el Organismo se encuentra conformado por sus Módulos, los cuales tienen a su cargo las funciones operativas así como por Oficinas Centrales que tienen como función el dar apoyo administrativo.

La evolución de la estructura orgánica de R-100, ha sido compleja y se ha encontrado sujeta a las políticas implementadas por el Gobierno Federal a través de estos años, y a necesidades internas del mismo Organismo.

ORGANIGRAMA AUTORIZADO AL 1 DIC. 82



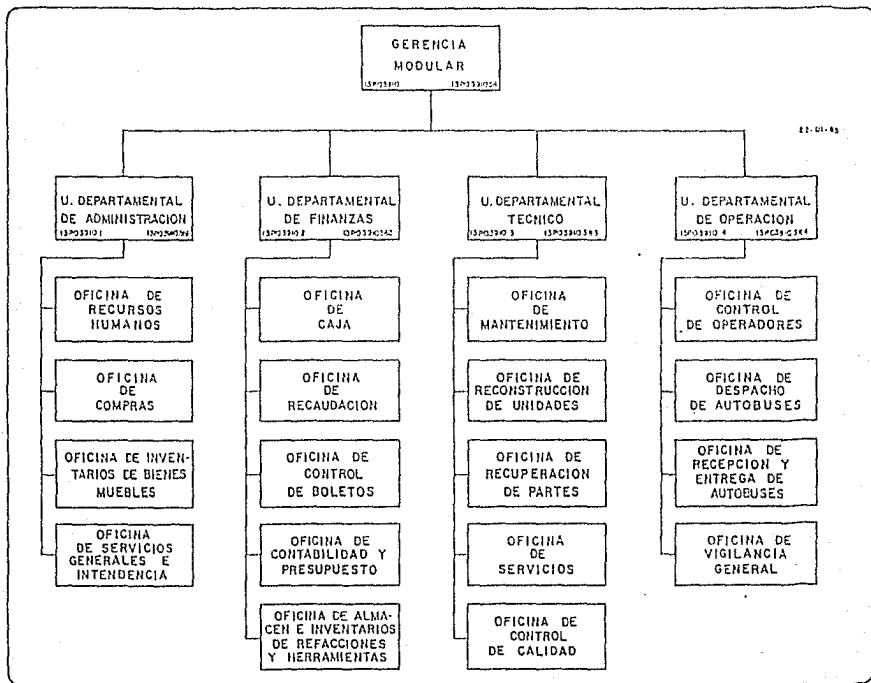


La estructura orgánica de las Gerencias Modulares no ha sido modificada en forma sustancial, desde la municipalización del transporte. Sus gerencias modulares cuentan con 4 departamentos en los que se encuentra: operación, técnica, finanzas y administración, y actualmente está en proceso de negociación ante la Secretaría de Programación y Presupuesto, una quinta Unidad Departamental de Abastecimientos.

La estructura orgánica autorizada al 30 de noviembre de 1988 - contempla 39 módulos operativos, además, uno de auxilio mecánico vial y un módulo de recaudación, haciendo un total de 41 gerencias.

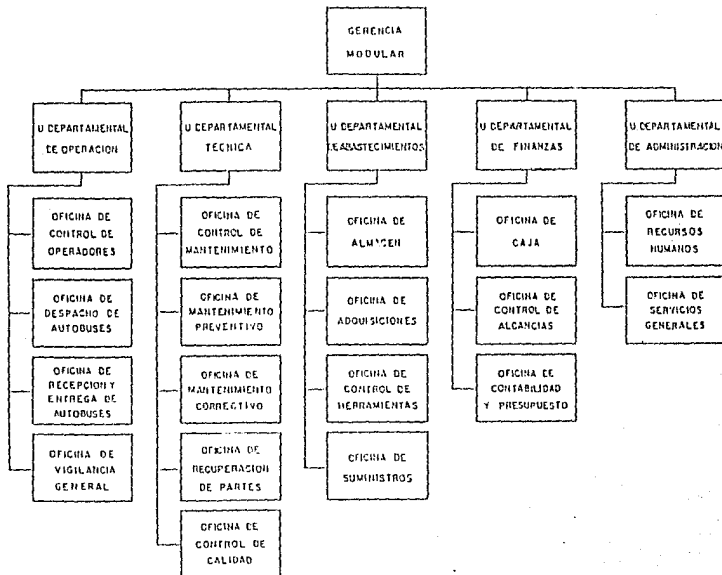
Las gerencias modulares se encuentran ubicadas en diferentes zonas del área metropolitana, las cuales son responsables de proporcionar directamente el servicio en el área geográfica que le corresponde, funcionando como importantes órganos desconcentrados. Cada uno de los módulos tiene destinada una categoría de acuerdo al parque vehicular asignado y el número de personal laborando, además de contar con una infraestructura organizacional homogénea, representando varios años de trabajo para poder unificar procedimientos, programas y proyectos.

Como se puede apreciar Autotransportes Urbanos de Pasajeros - Ruta-100, ha sido un Organismo estructuralmente amplio y dinámico, debido principalmente a sus funciones y a los pocos años de servicio. Sin embargo, a causa de su magnitud puede correr el riesgo de convertirse en una estructura acaparatósa que origine una disminución en la prestación del servicio.



ORGANOGRAMA ESTRUCTURAL

AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100



2. Recursos Humanos

Cuando el Gobierno del Distrito Federal asumió el servicio de autotransporte, se hizo cargo de aproximadamente 20,000 trabajadores con los cuales la alianza de camioneros prestaba el servicio; la magnitud del número de trabajadores en sí representaba problema de organización, agudizando el hecho de que provenían de 78 diferentes administraciones.

Desde la municipalización de dicho sistema de transporte el número que interviene en el servicio ha sido muy elevado, el comportamiento del Organismo en cuanto a sus recursos humanos se puede observar en el cuadro que nos arroja la siguiente información: (ver cuadro anexo al final del apartado).

- El porcentaje del nivel directivo durante el periodo de 1981 a 1988 no se modificó con respecto a la plantilla total de cada año.
- El mayor número de plazas ocupadas se ha registrado en el nivel operativo, apreciándose aumentos constantes.
- El mayor número de empleados en el Organismo se registró en 1987.
- El incremento del número de personal empleado en el periodo de 1983 a 1988 fue de 4,206 plazas.

Por otro lado, el siguiente cuadro nos proporciona la información de los trabajadores empleados, clasificados en personal de base y confianza en cada uno de los años.

COMPOSICION DE RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS
POR TIPO DE NOMINA

| N O M I N A | NUMERO DE PLAZAS OCUPADAS AL FINAL DE: | | | | | | | | | | | |
|-------------|--|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | 1983 | | 1984 | | 1985 | | 1986 | | 1987 | | 1988 | |
| Confianza | 4,204 | 21 | 2,334 | 10 | 2,451 | 11 | 3,058 | 14 | 3,316 | 14 | 3,061 | 13 |
| Base | 15,652 | 79 | 20,038 | 90 | 19,566 | 89 | 19,416 | 86 | 21,217 | 86 | 20,971 | 87 |
| T o t a l | 19,856 | 100 | 22,372 | 100 | 22,417 | 100 | 22,474 | 100 | 24,533 | 100 | 24,062 | 100 |

FUENTE: MEMORIA DE GESTION DEL PERIODO DE 1982 A 1988. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.

De lo anterior podemos observar que:

- Durante el período de 1983 a 1988 el promedio de la plantilla total se conformó por un 86% de personal de base y un 14% restante por personal de confianza.
- Actualmente Autotransportes Urbanos de Pasajeros presta sus servicios con 24,062 empleados de los cuales 20,971 es personal de base y 3,091 de confianza.
- A finales de 1983, dos años después de la municipalización, se registró el mayor número de personal de confianza desde la creación del Organismo, llegando a representar el 21% de la plantilla total.
- De 1983 a 1988 el número de empleados de confianza disminuyó 1,033 plazas, representando un porcentaje del 24.5.
- En este mismo período, se registró un incremento en el número de trabajadores de base de 5,119 plazas que representa un 24.4% de crecimiento.
- En 1987 se registró el mayor número de base, disminuyendo para 1988 en 246 plazas, representando un porcentaje de 1.1 - mientras que:
- De 1987 a 1988 se registró una disminución de 215 plazas en el personal de confianza, representando un detrimento del 6.4%.

Es importante hacer notar este aumento en porcentaje del personal de base debido a la fuerza que el Sindicato ha venido consolidando desde su creación a la fecha; y a pesar de que el comportamiento del número de empleados dentro del Organismo se ha visto influido por políticas del Gobierno Federal en cuanto a la racionalización de los recursos, el personal de confianza siempre ha sido el más afectado.

COMPOSICION DE RECURSOS HUMANOS EMPLEADOS POR NIVELES

| N I V E L E S | N U M E R O D E P L A Z A S | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-----|
| | OCUPADAS AL FINAL 1983 | % | OCUPADAS AL FINAL 1984 | % | OCUPADAS AL FINAL 1985 | % | OCUPADAS AL FINAL 1986 | % | OCUPADAS AL FINAL 1987 | % | OCUPADAS AL FINAL 1988 | % |
| DIRECTIVAS | 335 | 2 | 373 | 2 | 333 | 2 | 384 | 2 | 381 | 2 | 351 | 2 |
| MANDOS SUPERIORES | 5 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 5 | 0 |
| MANDOS MEDIOS | 330 | 2 | 367 | 2 | 327 | 2 | 378 | 2 | 375 | 2 | 346 | 2 |
| TECHNICAS | 5,368 | 27 | 5,547 | 25 | 5,588 | 25 | 6,337 | 28 | 6,888 | 28 | 6,978 | 29 |
| RELATIVAS AREA DIVERSAS | 5,368 | 27 | 5,547 | 25 | 5,588 | 25 | 6,337 | 28 | 6,888 | 28 | 6,978 | 29 |
| OPERATIVAS | 9,495 | 48 | 11,591 | 52 | 11,943 | 53 | 11,034 | 49 | 12,426 | 50 | 12,072 | 50 |
| RELATIVAS AREA DIVERSAS | 9,495 | 48 | 11,591 | 52 | 11,943 | 53 | 11,034 | 49 | 12,426 | 50 | 12,072 | 50 |
| ADMINISTRATIVAS | 4,658 | 23 | 4,861 | 21 | 4,543 | 20 | 4,718 | 21 | 4,828 | 20 | 4,661 | 19 |
| SECRETARIALES | 763 | 4 | 392 | 2 | 484 | 2 | 525 | 2 | 571 | 2 | 558 | 2 |
| APOYO DE OFICINA | 3,895 | 19 | 3,817 | 16 | 3,317 | 15 | 3,504 | 16 | 3,545 | 15 | 3,436 | 14 |
| SERVICIOS | 0 | | 652 | 3 | 742 | 3 | 689 | 3 | 712 | 3 | 667 | 3 |
| | 19,856 | 100 | 22,272 | 100 | 22,417 | 100 | 22,474 | 100 | 24,533 | 100 | 24,062 | 100 |

3. Infraestructura

Al asumir el Gobierno del Distrito Federal la responsabilidad de la prestación del servicio de transporte, se enfrentó a la problemática de las diferentes organizaciones administrativas, con funciones de almacenaje, talleres, depósitos, estaciones de combustible y sistemas de compras practicados de diversas formas.

De la toma de posesión que el Departamento del Distrito Federal tuvo de las 37 instalaciones, sólo 33 de ellas eran encierros; éstos eran propiamente cobertizos con las herramientas más indispensables que proporcionaban un inadecuado mantenimiento a los camiones que operaban; así mismo el parque vehicular no tenía un modelo unificado, debido a que cada permisionario utilizaba el número y tipo de autobús que más le convenía a sus intereses, teniendo estas unidades en su mayoría, problemas de reparación.

Posteriormente los encierros fueron acondicionados dependiendo de su superficie, siendo dotados de múltiples servicios como: techumbres, oficinas administrativas, baños, comedores, dormitorios e instalaciones eléctricas y en diez Módulos instalaciones de lavadoras automáticas. (3)

Simultáneamente se estandarizaron tipos de unidades de transporte, con objeto de facilitar la operación y mantenimiento de éstas, así como homogeneizar los colores y tipografía para su mejor identificación por parte del público, además de anexar letreros de origen y destino.

Durante los 7 años de vida del Organismo, se han construido y modificado varios Módulos, entre los primeros encontramos:

- Módulo 41 y Módulo 51 Santa Martha. Inaugurados en el primer semestre de 1984; con capacidad para concentrar de 200 a 220 unidades.

- Módulo 27. Inaugurada en el mismo año, con capacidad para concentrar entre 250 y 300 autobuses.
- Módulo 51 Cuemanco. Inaugurado en 1985, con capacidad para operar de 100 a 150 autobuses.
- Los Módulos 20 y 39, cuya construcción empezó en 1983, fueron terminados en 1985, inaugurados en el mismo año; y
- Módulo 37 que comenzó su operación un año después.

Por otro lado, en 1985 se iniciaron los trabajos de construcción de los Módulos de Iztapalapa, Huayamilpas, Milpa Alta y Cuajimalpa, de los cuales se tenía prevista su conclusión para 1988; sin embargo, debido a dificultades originadas por la inconformidad de los colonos en cuanto a la construcción de los módulos de Huayamilpas y Milpa Alta fueron suspendidos los trabajos. Respecto al módulo de Iztapalapa el proyecto se suspendió por la imposibilidad de adquirir un predio con las características necesarias; mientras que el Cuajimalpa no se encuentra terminado.

Con objeto de controlar el parque vehicular en operación, en cuanto a la regulación de frecuencias de llegadas y salidas de autobuses, se construyeron 302 casetas de cierre de circuito que sirven como puntos intermedios de recorridos de rutas.

Los módulos 41 y 51 Santa Martha, son el ejemplo de "módulos tipo", caracterizados por lo óptimo de su complejo físico, contando con las siguientes instalaciones: taller de reparaciones, lavadora automática, estaciones de combustible, dormitorios, baños, comedores, biblioteca y zona de esparcimiento para sus trabajadores, así como zonas de estacionamiento para la guarda de su parque vehicular. Estos módulos fueron construidos conforme a las demandas hechas por el Gobierno del Distrito Federal a los permisionarios en el período de conflicto entre ambos.

El mantenimiento de toda esta infraestructura ha tenido costos elevados; considerando que por lo complejo del mismo, existen instalaciones que por su uso o mal manejo, frecuentemente requieren de rehabilitación.

4. Operación

En el transcurso de la prestación del servicio por parte de R-100, el número de pasajeros transportados así como el parque vehicular operable y los kilómetros recorridos, registrados como indicadores de cada año son los siguientes:

| AÑOS | MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS | | PROMEDIO DIARIO DEL PARQUE EN SERVICIO | LONGITUD DE RUTAS EN KILOMETROS |
|------|-------------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| | A N U A L | POR DÍA LABORABLE | | |
| 1982 | 1,534 | 4.9 | 3,800 | 5,900 |
| 1983 | 1,698 | 5.4 | 4,262 | 7,515 |
| 1984 | 1,902 | 5.9 | 4,306 | 7,515 |
| 1985 | 1,971 | 6.1 | 4,451 | 7,500 |
| 1986 | 2,063 | 6.4 | 4,650 | 7,100 |
| 1987 | 2,141 | 6.9 | 4,343 | 7,049 |
| 1988 | 2,253 | 6.9 | 4,546 | 7,151 |

FUENTE: MEMORIA DE GESTIÓN DEL PERÍODO 1982-1988. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100. Pág. 40.

De lo anterior se puede observar:

- El número de pasajeros transportados anualmente de 1982 a 1988 se incrementó en 719 millones, en un 31.91 %, registrándose un incremento permanente en cada año.
- El número de personas transportadas por día laborable se incrementó en un 40.8% en el mismo lapso.
- El mayor número de parque en servicio se registró en 1983 con 4,650 unidades en operación.
- A pesar de la baja de unidades en servicio en 1987, se incrementó el número de pasajeros transportados, provocando con estas medidas la sobreutilización de las unidades.

- Ruta-100 ha trabajado con un promedio anual de 4,336 unidades, registrándose de 1982 a 1988 un incremento en su parque vehicular del 19.65%. (Ver Gráfica de pasajeros transportados)
- La longitud de rutas se ha visto modificada debidamente a la reestructuración de los recorridos de rutas.

"Durante el período de 1983 a 1986 se adquirieron 3,864 autobuses nuevos, para sustituir en parte la baja de 4,534 unidades por encontrarse en pésimas condiciones de uso" (4) el Organismo al recibir las unidades de los expermisionarios y del Gobierno Federal obtuvo 6,300 autobuses de los cuales 3,500 se encontraban en servicio, representando un 44.5% del parque vehicular operando; mientras que en 1988 Ruta-100 cuenta con 6,605 unidades susceptibles de operar, de las que se encuentran en servicio 4,546, siendo un 68.9% del parque vehicular operando actualmente. (Ver cuadro de indicadores básicos de prestación de servicios).

Inmediatamente después de la municipalización se implementaron una serie de medidas para la reestructuración del transporte de autobuses, con la finalidad de prestar un servicio más eficiente. Entre las medidas encontramos:

- La implementación de un sistema de rutas llamada "Red Ortogonal" con recorridos en forma de ángulos rectos integrados por 60 rutas directas a todo lo largo y ancho de ida y vuelta de la Ciudad, con 48 servicios alimentadores a la red ortogonal conocido como SARO; a pesar de la infraestructura del transporte preparado en el sexenio del Lic. José López Portillo, no se pudo continuar con este sistema, debido a que muchas colonias, centros urbanos y centros suburbanos -- quedaron sin comunicación, motivo por el cual se modificó el sistema a partir de 1982.

Entre las adecuaciones a las rutas encontramos:

- . Acortamientos cuyo objetivo es incrementar la frecuencia en

- el servicio aumentando la intercomunicación con otros tipos de transporte colectivo y ahorro de combustibles.
- . Alargamientos se refieren al incremento en kilometraje en determinadas rutas a petición de los usuarios y estudios de factibilidad de origen y destino, beneficiando a los habitantes de las periferias poco comunicadas.
- . Seccionamientos su finalidad es disminuir los intervalos de tiempo de las unidades.
- Como medida de apoyo a los autobuses, se implementó al servicio de "Auxilio Mecánico Vial", integrado por camionetas ángeles amarillos y grúas, estas últimas encargadas de retirar de la vía pública las unidades que tenían algún desperfecto de ruta; mientras que las camionetas tienen como funciones desde reabastecer de combustible, hasta la reparación o sustitución de partes y refacciones por fallas menores, sumando 53 vehículos entre ambos.
- Para el control de transportación, se implementaron dos tipos de supervisiones: "operativa" y de "boletaje". La supervisión operativa está encargada de vigilar la operación de autobuses y la correspondiente transportación de pasajeros en función del beneficio de los usuarios respecto a la seguridad y rapidez del servicio. El segundo tipo de supervisión se creó en primer instancia para vigilar la efectiva venta de los boletos, posteriormente con la implantación del boleto multimodal se orientó a la supervisión de las casetas de venta de este tipo de boletaje. Para facilitar dichas funciones se empleó en 1984 el sistema de "Radio y Comunicación", como medio de enlace y comunicación permanente.
- En 1986 se implementó el "boleto multimodal" con la finalidad de que los usuarios pudieran transportarse indistintamente en los diferentes medios de transporte del Gobierno del Distrito Federal. Simultáneamente se inició la operación de las cajas colectoras en los autobuses; ambas - - -

acciones apoyaron las funciones de los operadores al evitarles la acción de cobrar.

A la par y con el objeto de garantizar el mayor número de autobuses en servicio; Ruta-100 tuvo que implementar diversos programas, procedimientos y proyectos, considerándose entre los más importantes los siguientes:

- El Sistema General de Mantenimiento (S.G.M.). Programa que contempla los procedimientos operativos para la realización del mantenimiento preventivo y correctivo de los autobuses. Entendiéndose como mantenimiento preventivo aquel que contempla las actividades programadas periódicamente de revisión y/o ajuste a los sistemas que integran al autobús, incluyendo afinación completa, cambios de filtros, lubricación, etc.; y por mantenimiento correctivo aquel que contempla las reparaciones no programadas tales como: fallas en ruta, accidentes y obsolescencia de los componentes.
- Programa de Reconstrucción de Unidades. Tiene como objetivo el incorporar el mayor número de unidades en servicio mediante la habilitación de los autobuses que sus componentes mecánicos y de estructura lo permitan.

RECONSTRUCCION DE UNIDADES

| ARO | PROGRAMADO NO. UNIDADES | REALIZADO NO. UNIDADES |
|-------|----------------------------|---------------------------|
| 1983 | 956 | 331 |
| 1984 | 950 | 528 |
| 1985 | 300 | 425 |
| 1986 | 200 | 311 |
| 1987 | 100 | 32 |
| 1988 | 500 | 300 |
| TOTAL | 3,006 | 1,927 |

FUENTE: MEMORIA DE GESTION DEL PERIODO 1982-1988. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100 Pág. 58.

- Recuperación de Partes. Tiene como finalidad contrarrestar - la escasez y el encarecimiento de refacciones y componentes a través del desmantelamiento de unidades clasificadas como desecho mecánico y recolección de sistemas mecánicos susceptibles de reutilizar.
- Proyecto Gas. Cuyo objetivo es el investigar mejores alternativas de combustible que generen mayor rendimiento en el servicio, a la vez de reducir la contaminación ambiental y de ruido producidos por las unidades de R-100.
- Plan Integral de Capacitación al Personal de R-100. Este programa es elaborado anualmente y tiene como fin el adiestrar en sus funciones a los trabajadores de base, con el propósito de mejorar el nivel de sus actividades. Este programa surge como una de las solicitudes planteadas a los ex permisionarios por parte del Gobierno del Distrito Federal antes de la municipalización.

La implementación de dichos mecanismos han requerido de estudios previos a su inicio que han representado esfuerzos económicos considerables para llevarlos a la práctica y mantenerlos vigentes.

- Recuperación de Partes. Tiene como finalidad contrarestar - la escasez y el encarecimiento de refacciones y componentes a través del desmantelamiento de unidades clasificadas como desecho mecánico y recolección de sistemas mecánicos susceptibles de reutilizar.
- Proyecto Gas. Cuyo objetivo es el investigar mejores alternativas de combustible que generen mayor rendimiento en el servicio, a la vez de reducir la contaminación ambiental y de ruido producidos por las unidades de R-100.
- Plan Integral de Capacitación al Personal de R-100. Este programa es elaborado anualmente y tiene como fin el adiestrar en sus funciones a los trabajadores de base, con el propósito de mejorar el nivel de sus actividades. Este programa surge como una de las solicitudes planteadas a los ex permisionarios por parte del Gobierno del Distrito Federal antes de la municipalización.

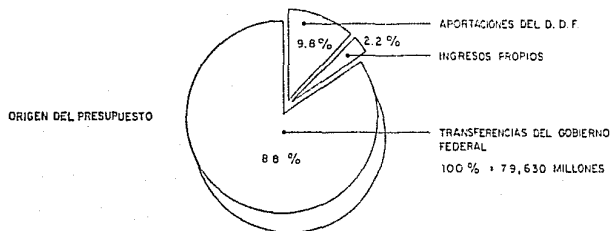
La implementación de dichos mecanismos han requerido de estudios previos a su inicio que han representado esfuerzos económicos considerables para llevarlos a la práctica y mantenerlos vigentes.

5. Presupuesto

Los ingresos del Organismo se encuentran estructurados principalmente por aportaciones del Gobierno Federal, en segundo lugar por las aportaciones del Departamento del Distrito Federal y en menor medida por ingresos originados por la venta del servicio de transporte e ingresos diversos.

Esta situación se debe principalmente a la política implantada por las autoridades de mantener precios bajos en el servicio, con el consecuente subsidio de las clases populares.

Ejemplificando lo anterior, tenemos que en 1985 el presupuesto aprobado fue de 68,002 millones para el Organismo, con una ampliación autorizada de 79,630 millones, los cuales fueron aportados de la siguiente manera:



FUENTE: LOGROS DE 1985 DE R-100, DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100

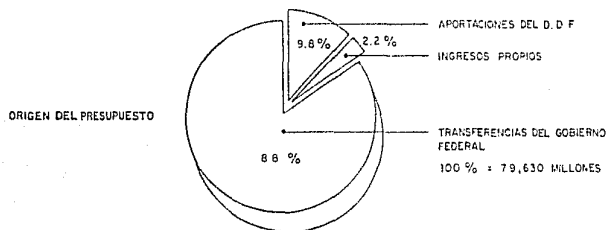
Por otro lado, el comportamiento de la asignación de los montos presupuestales al Organismo en cada uno de los años a partir de 1983, se encuentra registrado en el cuadro subsecuente:

5. Presupuesto

Los ingresos del Organismo se encuentran estructurados principalmente por aportaciones del Gobierno Federal, en segundo lugar por las aportaciones del Departamento del Distrito Federal y en menor medida por ingresos originados por la venta del servicio de transporte e ingresos diversos.

Esta situación se debe principalmente a la política implantada por las autoridades de mantener precios bajos en el servicio, con el consecuente subsidio de las clases populares.

Ejemplificando lo anterior, tenemos que en 1985 el presupuesto aprobado fue de 68,002 millones para el Organismo, con una ampliación autorizada de 79,630 millones, los cuales fueron aportados de la siguiente manera:



FUENTE: LEGISLACIÓN DE 1985 DE R-100, DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100

Por otro lado, el comportamiento de la asignación de los montos presupuestales al Organismo en cada uno de los años a partir de 1983, se encuentra registrado en el cuadro subsecuente:

ASIGNACION ANUAL DEL PRESUPUESTO
(en millones de pesos)

| PRESUPUESTO | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Original <u>au</u> torizado | 24,559 | 42,803 | 60,002 | 94,334 | 174,511 | 770,137 |
| Autorizado- Modificado | 33,441 | 57,682 | 79,630 | 114,934 | 258,473 | 725,765 |
| Ejercido | 33,155 | 57,156 | 79,416 | 113,907 | 262,745 | 725,788 |

FUENTE: MEMORIA DE GESTION DEL PERIODO 1982-1988. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.

Las modificaciones del presupuesto en cada uno de los años es explicado en el documento de "Memoria de Gestión del periodo de -- 1982-1988" de la siguiente manera:

- En 1983 se solicitó la modificación de recursos adicionales por ser considerados insuficientes, debido principalmente al incremento a los salarios derivados de la revisión contractual considerada en las "Condiciones Generales de Trabajo"; además de los constantes incrementos en los precios de refacciones utilizadas en la reconstrucción de unidades y de los materiales de construcción empleados en las diferentes obras ocasionando un aumento considerable en el gasto corriente y de inversión, respectivamente.
- En 1984 debido a que fueron consideradas bases inadecuadas para la presupuestación, aumentando al presentarse montos manores dentro del gasto corriente, los cuales fueron inadecuados para el pago de servicios personales, materiales y suministros.
- En 1985 fue modificado el presupuesto, debido al mayor gasto que se realizó en servicios personales, en estímulos, horas extras en su mayoría generados durante los sismos, y otras prestaciones.

- En 1986, debido a que el presupuesto original autorizado, -- fue insuficiente en la mayoría de los rubros, fue solicitado_ que el monto total fuera modificado.
- En 1987 el presupuesto original resultó insuficiente, esto - se explica por los constantes incrementos salariales de emer gencia, autorizados por el Gobierno Federal; así como pasi - vos arrastrados desde 1986 y los altos niveles inflacionarios alcanzados durante este período, que repercutieron directa - mente en los precios de los insumos de mayor prioridad (re - construcción de autopartes, renovación de llantas, destajos, etc.), situaciones que durante el transcurso del año, origi - naron múltiples solicitudes a la ampliación del presupuesto, todas orientadas hacia el gasto corriente.
- 1988.-Se efectuaron dos reducciones en el presupuesto de Ruta 100, debido a la política de austeridad, racionalidad y dis - ciplina del gasto público, que tuvo como consecuencias en el Organismo ahorros en los recursos materiales, en los progra - mas de recuperación de refacciones, componentes de los auto - buses desechados para su desmantelamiento, en la contratación estrictamente necesaria de personal, así como en el uso y -- consumo de materiales de oficina y fotocopiadoras y en el -- uso de combustibles, de energía eléctrica y servicio telefó - nico.

El comportamiento de las modificaciones autorizadas respecto - al presupuesto original del Organismo de cada uno de los años, des - de 1983, se encuentra en el siguiente cuadro, considerando importan - tes resultados de los porcentajes obtenidos, los cuales pueden ser comprendidos con las explicaciones mencionadas anteriormente. Los - porcentajes fueron obtenidos del resultado de la diferencia de los presupuestos originales de cada año con sus respectivos presupuestos modificados.

TABLA DE MODIFICACION DEL PRESUPUESTO

| ANOS | MODIFICACION DEL PRESUPUESTO (MILLONES) | PORCENTAJE |
|------|--|------------|
| 1983 | 8,882 | 36.16 |
| 1984 | 14,885 | 34.77 |
| 1985 | 11,628 | 17.09 |
| 1986 | 20,600 | 21.83 |
| 1987 | 73,962 | 42.38 |
| 1988 | - 44,349 | -5.75 |

FUENTE: PROPIAS.

El ejercicio presupuestal por actividades sustantivas que se encuentran íntimamente ligadas al servicio prestado por el Organismo se encuentra desglosado al final de este apartado.

En dicho cuadro se puede observar la evolución de actividades en el período de 1983 a 1988, así como la inversión en cada una de éstas, teniendo que:

- Actividad: Transportar pasajeros. La cantidad de personas -- programadas no fue cubierta en ninguno de los años, a pesar de la adecuación a las cantidades programadas, fluctuando -- año con año con una tendencia a disminuir las metas, particularmente en los dos últimos años. Por otro lado, el porcentaje de lo realizado se ha visto incrementado en este período en un 24.63%.
- Actividad: Autobuses en operación. Las metas programadas no se lograron en cuanto al parque vehicular en operación en cada año, mientras que lo realizado se vio incrementado entre los años 1983 y 1986 en sólo 8.6%. El costo ejercido por mantener dichos autobuses en operación y por lo consiguiente -- transportar a pasajeros, siempre se excedió a lo programado registrándose en 1987 un sobreejercicio de 18.38%.

EJERCICIO PRESUPUESTAL

| ACTIVIDAD | UNIDAD DE MEDIDA | A V A N C E S R E G I S T R A D O S | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------------------|--|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|-----|
| | | 1983 | % | 1984 | % | 1985 | % | 1986 | % | 1987 | % | * 1988 | % |
| <u>TRANSPORTAR PASAJEROS</u> | PERSONA/MILLONES | | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 2,699.0 | 100 | 2,341.1 | 100 | 2,800.0 | 100 | 2,493.0 | 100 | 2,191.2 | 100 | 2,253.0 | 100 |
| - REALIZADO | | 1,698.0 | 62.9 | 1,902.0 | 81.24 | 1,971.0 | 70.39 | 2,063.0 | 82.75 | 2,141.0 | 97.70 | 2,253.0 | 100 |
| <u>COSTO</u> | MILLONES DE PESOS | | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | LA ASIGNACION DESTINADA A "TRANSPORTAR PASAJEROS" ESTA CONTENIDA EN EL RUBRO "AUTOBUSES EN OPERACION" YA QUE SON ACTIVIDADES INTER-RELACIONADAS. | | | | | | | | | | | |
| - EJERCIDO | | | | | | | | | | | | | |
| <u>AUTOBUSES EN OPERACION</u> | AUTOBUSES (VECES) | | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 1'396,805 | 100 | 1'757,796 | 100 | 1'903,954 | 100 | 1'432,532 | 100 | 1'574,987 | 100 | 1'447,056 | 100 |
| - REALIZADO | | 1'326,805 | 94.98 | 1'376,765 | 78.32 | 1'411,479 | 74.13 | 1'493,098 | 104.22 | 1'303,490 | 87.84 | 1'447,056 | 100 |
| <u>COSTO</u> | MILLONES DE PESOS | | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 20,245 | 100 | 37,872 | 100 | 58,566 | 100 | 42,091.5 | 100 | 81,325 | 100 | 652,277 | 100 |
| - EJERCIDO | | 21,413.9 | 105.76 | 38,099 | 100.59 | 58,829 | 100.41 | 43,380.6 | 103.06 | 96,275 | 118.38 | 643,812.5 | 100 |
| <u>ADQUISICION DE UNIDADES</u> | UNIDAD | | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 748 | 100 | 1,160 | 100 | 806 | 100 | - | - | - | - | - | - |
| - REALIZADO | | 1,926 | 257.48 | 770 | 66.37 | 755 | 93.67 | 413 | 413 | - | - | - | - |

EJERCICIO PRESUPUESTAL

| ACTIVIDAD | UNIDAD DE MEDIDA | A V A N C E S | | R E G I S T R A D O S | | 1986 | | 1987 | | *1988 | | |
|--|-------------------|---------------|--------|-----------------------|--------|--------|--------|---------|--------|-------|--------|----------------|
| | | 1983 | % | 1984 | % | 1985 | % | 1986 | % | 1987 | % | *1988 |
| <u>COSTO</u> | HILLORES DE PESOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 3,450.6 | 100 | 11,102 | 100 | 15,913 | 100 | - | - | - | - | - |
| - EJERCIDO | | 3,477.2 | 99.5 | 11,464 | 102.70 | 15,913 | 100 | - | - | - | - | 667 667 |
| <u>RECONSTRUCCION DE AUTO-BUSES</u> | UNIDAD | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 956 | 100 | 950 | 100 | 309 | 100 | 200 | 100 | 100 | 100 | 500 100 |
| - REALIZADO | | 331 | 34.62 | 528 | 55.5 | 425 | 141.6 | 311 | 155.5 | 32 | 32 | 300 60 |
| <u>COSTO</u> | HILLORES DE PESOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 2,477.3 | 100 | 5,017 | 100 | 1,662 | 100 | 2,107 | 100 | 2,600 | 100 | 25,670 100 |
| - EJERCIDO | | 4,093.4 | 165.25 | 4,102 | 81.76 | 1,662 | 100 | 2,363.5 | 112.17 | 1,692 | 65 | 23,611.3 91.98 |
| <u>MANTENIMIENTO Y REHABILITACION DE MODULOS</u> | MODULOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 36 | 100 | 36 | 100 | 36 | 100 | 41 | 100 | 39 | 100 | 41 100 |
| - REALIZADO | | 36 | 100 | 36 | 100 | 39 | 102.33 | 40 | 97.56 | 41 | 105.12 | 41 100 |
| <u>COSTO</u> | HILLORES DE PESOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 673.3 | 100 | 1,500 | 100 | 292 | 100 | 618 | 100 | 3,000 | 100 | 3,000 100 |
| - EJERCIDO | | 798.7 | 118.62 | 1,533 | 102.2 | 101 | 34.58 | 1,335.7 | 216.13 | 2,539 | 84.63 | 3,096 103.2 |

EJERCICIO PRESUPUESTAL

| ACTIVIDAD | UNIDAD DE MEDIDA | A V A H C E S | | | | R E G I S T R A D O S | | | | 1968 | | | |
|--|------------------|---------------------|------|------------------|---|-----------------------|-------|------------------|-------|-------|------|------|-----|
| | | 1983 | % | 1984 | % | 1985 | % | 1986 | % | 1987 | % | 1988 | % |
| <u>CONSTRUCCION DE MODULOS</u> | | MODULOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 7 | 100 | - | - | 4 | 100 | - | - | - | - | - | - |
| - REALIZADO | | 6 ^{1/2} | 85.7 | 2 ^{1/2} | 2 | 4 ^{2/3} | 100 | - | - | - | - | - | - |
| <u>COSTO</u> | | MILLONES DE PESOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | N.D. ^{1/2} | | N.D. | | N.D. | | N.D. | | N.D. | | - | |
| - EJERCIDO | | N.D. | | 690.3 | | 895.3 | | 1,400 | | N.D. | | - | |
| <u>TERMINACION DE MODULOS</u> | | MODULOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | - | - | - | - | 4 | 100 | - | - | 1 | 100 | - | - |
| - REALIZADO | | - | - | - | - | 6 ^{4/5} | 150 | 1 ^{5/8} | 100 | - | - | - | - |
| <u>COSTO</u> | | MILLONES DE PESOS | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | - | - | - | - | 396 | 103 | 1,000 | 100 | 1,000 | 100 | - | - |
| - EJERCIDO | | - | - | - | - | 273 | 68.93 | 175.2 | 17.52 | 499 | 49.9 | - | - |
| <u>CONSTRUCCION DE CASETAS DE TIERRA DE CIRCUITO</u> | | CASETA | | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 126 | 100 | - | - | 50 | 100 | 50 | 100 | 26 | 100 | 50 | 100 |
| - REALIZADO | | 126 | 100 | - | - | 50 | 100 | 50 | 100 | 26 | 100 | 50 | 100 |

EJERCICIO PRESUPUESTAL

| ACTIVIDAD | UNIDAD DE MEDIDA | A V A N C E S | | R E G I S T R A D O S | | 1987 | | *1988 | | | | |
|--------------|------------------|-------------------|--------|-----------------------|--------|--------|-------|--------|----|-------|-----|-----|
| | | 1983 | % 1984 | 1985 | % 1986 | | % | | % | | | |
| <u>COSTO</u> | | MILLONES DE PESOS | | | | | | | | | | |
| - PROGRAMADO | | 38.4 | 100 | N.D. | 73.1 | 100 | 50 | 100 | 90 | 100 | 190 | 100 |
| - EJERCIDO | | 92.0 | 239.50 | N.D. | 123.1 | 168.39 | 107.8 | 215.60 | 20 | 22.22 | 190 | 100 |

FUENTE: MEMORIA DE GESTION PERIODO 1982-1988 AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

1/ Se inició la construcción de los Módulos 43, 20, 27, 39, 41 y 51-S.H.

2/ Se inició la construcción de los Módulos 37, 51-C y 39

3/ Se iniciaron los trabajos de los Módulos Ixtapalapa, Hueyomilpas, Coajimalpa y Milpa Alta

4/ Se terminaron los Módulos 27, 39, 41, 51-C, 20 y 51-S.H.

5/ Se terminó el Módulo 37

N.D. Información no disponible

* La información recopilada en 1988 en el renglón de ejercido fue obtenida en el mes de julio del mismo año, por lo que no se pudo obtener la información real en las diferentes actividades.

Evolución de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100
(Citas)

- (1) Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (Origen del Nombre R-100). Boletín Informativo No. 25 Pág. s/n.
- (2) Fructuoso López Cárdenas. Ponencia "Las empresas Paraestatales del Transporte Urbano-1983. Pág. 25
- (3) D.D.F. Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. - Avance del Plan Integral del Transporte. Pág. 20
- (4) Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Memoria de Gestión del periodo de 1982-1988. Pág. 41.
- (5) Ibid. Pág. 90.

- IV AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100
- D. PAPEL DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DE
AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100
(SUTOUR-100)

D. PAPEL DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES
URBANOS DE PASAJEROS R-100 (SUTAU-100)

Considerando la injerencia que el SUTAU-100 tiene en el Organismo y para entender la complejidad de las relaciones entre ambos durante estos años; es importante remontarse a los orígenes de dicho Sindicato, para analizar en forma genérica el impacto de éste en la operatividad del Organismo.

RELACIONES DE TRABAJO ENTRE LOS CONCESIONARIOS Y LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE.- Como ya se ha mencionado anteriormente, los trabajadores, principalmente los operadores, eran sometidos a largas jornadas de labores que llegaban a ser hasta de 16 horas diarias. Dentro de sus funciones, debían soportar una serie de situaciones que tornaban tenso y lento el servicio, ocasionando el desgaste físico y psíquico del trabajador (congestionamiento de tráfico, contaminación, control de salida y bajada de pasajeros, etc.).

Uno de los principales problemas entre los concesionarios y los operadores era el del salario; al momento de la municipalización del transporte el sueldo mínimo era de \$210.00 diarios; sin embargo, en la gran mayoría de los casos el salario que devengaban los trabajadores no correspondía en términos legales, al trabajo desempeñado por los mismos; y variaba dependiendo de la línea en la cual laboraban, habiendo entre las líneas, aquellas que pagaban por vuelta y boleto vendido (\$40.00 y 35 centavos respectivamente), por comisión o por porcentaje recaudado.

Ante esta situación la actitud de los choferes para obtener mayores ingresos, se veía reflejado en el servicio que prestaban: repletando las unidades, excediendo la velocidad con poca precaución para ganar tiempo, y peleando los boletos con los usuarios.

Entre sus condiciones de trabajo también tenían los siguientes problemas.

- . Cuando las unidades sufrían desperfectos y había necesidad de repararlas, no se les pagaba salario aún cuando los daños no fueran responsabilidad de los operadores.
- . No eran retribuidas las horas excedentes como horas extraordinarias a la jornada legal; sino que eran devengadas por los operadores, de acuerdo con el mismo criterio para pagar las horas ordinarias.
- . La mayoría de las empresas no daban cumplimiento a la obligación de inscribir a sus trabajadores en el Seguro Social y por lo consiguiente, lo que respecta a las obligaciones derivadas de los riesgos de trabajo no eran cumplidas.
- . En caso de accidente la empresa no les otorgaba ninguna ayuda jurídica y;
- . Los trabajadores no gozaban de estabilidad en el empleo.

En contraste con las condiciones de trabajo señaladas "un reducido grupo de trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros -- del Distrito Federal, gozaba de condiciones laborales mucho mejores. Se trataba de los trabajadores de la línea de autobuses urbanos Lomas de Chapultepec-Reforma R-100, intervenida por el Departamento -- del Distrito Federal" (1)

Esta empresa a través de la Unión Sindical de Trabajadores de Autotransportes y Actividades Similares y Conexas de la República Mexicana (USTAASC), afiliada a la Confederación Regional de Trabajadores (CRT), Sección Lomas de Chapultepec, representada por su líder Gabino Camacho, jugó un papel preponderante en el conflicto entre -- Sindicatos al momento de la municipalización.

Dicha empresa celebró el 15 de enero de 1981, un contrato colectivo de trabajo con el Sindicato, estipulando que " la empresa paga rfa a sus trabajadores la cantidad de \$70.00 por hora efectiva de --

trabajo que incluía la parte proporcional al pago correspondiente - del séptimo día. En este rubro, se convino que en el supuesto de -- que los operadores cumplieran trimestralmente en un 100% con sus turnos de trabajo, le serían bonificados \$10.00 más por cada hora de -- trabajo. La jornada laboral basada en el contrato colectivo era fijada como máxima por la ley, es decir, 48 horas. Los operadores que prestaban servicio en domingo, tenían asegurado conforme al contrato, una prima adicional de \$10.00 por hora efectiva de trabajo, además - de la prima dominical del 25% dispuesto por la Ley. Asimismo, se estipuló el goce de vacaciones, días de descanso y aguinaldo en los -- términos que fija la Ley, también se convino que cuando un trabajador no pudiera laborar por causas imputables a la empresa, ésta tendría que cubrir un salario de garantía que sería equivalente al salario - mínimo vigente en ese momento. Los días de descanso obligatorio en que se laboraba, se pagarían con salario doble, independientemente - del pago correspondiente al día de descanso." (2)

La empresa también se comprometía en el Contrato Colectivo a -- proporcionar anualmente 2 uniformes los años nones y tres los años - pares. De igual manera se garantizaba el cumplimiento de pensiones, jubilación, vejez, invalidez y muerte en términos de la Ley. Además la empresa se obligaba al pago de incapacidades, transporte de - personal, estímulos y recompensas, préstamos escolares (\$500.00 por cada hijo), dos becas por cada una que otorgara el Sindicato, así como garantizar un fondo de préstamos. En caso de fallecimiento o invalidez, la empresa convenía en pagar una indemnización de \$100.00 y tratándose de daños sufridos por accidentes, a cubrir el 50% de los - mismos, quedando obligado el Sindicato a pagar el resto.

El logro de todas estas ventajas estimularía la lucha que emprendería esta sección sindical, al frente de casi la totalidad de los - trabajadores del autotransporte urbano del Distrito Federal, cuando fue municipalizado el servicio.

ORGANIZACIONES SINDICALES AL MOMENTO DE LA MUNICIPALIZACION. - cuando se retiraron las concesiones del servicio "la mayoría de los - -

trabajadores se encontraban afiliados a grandes centrales obreras y a diversos sindicatos entre los que destacaban: La Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Regional de Trabajadores (CRT), Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos - (CROC), Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), los Sindicatos de Obreros Libres (SOL) y la Unión de Operadores Mexicanos Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMAS)". (3)

Dentro de las centrales mencionadas, se encontraban 93 Sindicatos agrupados, 26 de los cuales eran independientes, la mayoría de los Sindicatos se encontraban afiliados a la CTM, mientras que los libres al UOMAS. El problema de la municipalización del transporte, era el determinar qué Sindicato sería el indicado para representar los intereses laborales de los trabajadores del autotransporte, debido a que de acuerdo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo, los Sindicatos ya existentes podrían subsistir como forma de organización, sin embargo sólo uno de ellos podría ser el titular del contrato colectivo.

LUCHA INTERSINDICAL AL MOMENTO DE LA MUNICIPALIZACIÓN.- El problema intersindical se originó, debido a que la empresa de autobuses Lomas de Chapultepec-Paseo de la Reforma R-100, celebró un nuevo contrato colectivo el 7 de abril con el Sindicato Único de Trabajadores del Autotransporte Urbano, Similares y Conexos del Distrito Federal (SUTAUSCDF), afiliado a la CTM, cuya Secretaría General estaba a cargo del señor Refugio Gutiérrez Ortega, casi cuatro meses después de haberse celebrado el contrato colectivo con la USTAASC.

En junio de 1981, los trabajadores de la Sección Lomas de Chapultepec, decidieron después de varias asambleas generales, abandonar la USTAASC dependiente de la CRT, y afiliarse al UOMAS, argumentando que deseaban pertenecer a un sindicato verdaderamente independiente y aunque el UOMAS no se encontraba afiliado a ninguna central obrera, gozaba del respaldo de la Unidad Obrera Independiente (UOI) liderada por el señor Juan Ortega Arenas

"Al tomar la decisión de abandonar la sección Lomas de Chapultepec, los trabajadores resolvieron demandar ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, la titularidad del contrato colectivo de ese Sindicato, aún cuando el contrato se encontraba ilegalmente desentendido por el Sindicato adherido a la CTM". (4)

Ante esta postura las opiniones de los Sindicatos y Centrales, se exteriorizaron a través del líder de la CTM, el que aseguraba categóricamente que los trabajadores de los autobuses urbanos municipalizados, no se convertirían en burócratas, pues quedarían inscritos dentro del apartado "A" del Artículo 123 Constitucional, con lo que preservarían sus derechos colectivos, fundamentalmente el de huelga". (5)

Mientras que el líder del SOL manifestaba que: "debería darse libertad a los trabajadores para organizarse sindicalmente a fin de que pudieran tener relaciones directas con el nuevo Organismo del -- Transporte Urbano". (6) Declaraciones que originaban confusión en -- los trabajadores; sin embargo, la postura del Sindicato Independiente, era de un total rechazo de afiliación a la CTM.

La respuesta del Vocal Ejecutivo de COVITUR, fue el anuncio dado a los medios de comunicación, en el cual se declaraba que "Mediante un acuerdo del Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Urbano, Similares y Conexos del Distrito Federal, es decir con el - Sindicato que había firmado el contrato colectivo el 7 de abril, se había regularizado la situación laboral de los trabajadores, quienes recibirían el mismo salario y prestaciones que disfrutaban los trabajadores de R-100." (7)

La respuesta de los 40 Secretarios Generales de los Sindicatos que habían operado antes de la municipalización, fue el anuncio de - paros, mítines, huelgas y manifestaciones ante el desacuerdo de que fueran incorporados al Sindicato Oficial. Dentro de este contexto - el UOHAS al pendiente de su juicio de titularidad del contrato colectivo en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, efectuaron el

18 de noviembre el primer plantón, acompañado de un desplegado dirigido al entonces Presidente López Portillo y al Regente Hank González, a fin de que reconocieran la afiliación de los trabajadores al UOMAS, mientras que sobre la titularidad del contrato colectivo, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje se declaraba incompetente para resolver el caso, el conflicto se empezaba a delimitar principalmente entre dos centrales obreras: la CTM y la UOMAS.

El 13 de diciembre, Antonio Fabre Oliveros, apoderado del Sindicato y Gabino Camacho como Secretario General de la Sección, emplazaron a huelga para el 16 de enero, argumentando la revisión del contrato colectivo. Por su parte, Refugio Gutiérrez Arteaga, declaró ante los medios de comunicación, que su Sindicato (SUTAUSCDF), impediría que se llevara a cabo el paro de labores emplazado; por lo que pondrían a trabajar a operadores agrupados en su organización. No obstante el emplazamiento a huelga, el Organismo R-100 celebró un nuevo contrato colectivo con dicho Sindicato, lo que originó la reacción inmediata del UOMAS de estallar la huelga, la cual tuvo fin horas después debido al convenio celebrado por las autoridades del D.F. y el Sindicato Independiente, en el que se estipulaba entre otros puntos que la empresa se sujetaría "a los procedimientos señalados por la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, para la determinación de la representatividad de los trabajadores, con la cual se tratarían todas las acciones inherentes a la relación obrera patronal entre la mencionada empresa y todos los trabajadores." (8)

Al postergamiento de la fecha en que se debía llevar el recuento para determinar al Sindicato representativo por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, la UOMAS anunció la posibilidad de irse a huelga si no se le daba celeridad al asunto. Ante tal situación el SUTAUSCDF reclutó a más de 3,000 trabajadores.

El 27 de enero fue el día señalado por la Secretaría del Trabajo, para fijar los procedimientos que determinarían la representatividad sindical; los trabajadores del UOMAS llevaron a cabo una nueva

manifestación para que se cumpliera con este acuerdo; sin embargo, mientras se llevaba a cabo la manifestación dicha Secretaría se declaraba incompetente ante los medios de comunicación, estimando que debía promoverse ante la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal, acto que originó una huelga por parte de los trabajadores por tiempo indefinido.

Ante un nuevo convenio celebrado con las autoridades, logrado a través de la mediación del Presidente de la República, los trabajadores disidentes acordaron someterse al arbitraje de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal, estableciendo que la audiencia se realizara el día 17 de marzo. Por su parte la Comisión Permanente del Congreso de la Unión anunció la creación de una Subcomisión, encargada de estudiar y proponer soluciones al conflicto intersindical de los trabajadores de R-100; (8) sin embargo, días antes de la audiencia dicha Subcomisión declaraba que no se había optado ninguna solución, debido a que las partes en conflicto no habían proporcionado información suficiente.

El día 17 de febrero llegó y con ella el fallo de la Junta de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal, en el cual se le imputó falta de personalidad y de legitimación al Sindicato Independiente, fallándose a favor del Sindicato afiliado a la CTM. El día 18, el Departamento del Distrito Federal, daba a conocer en un boletín informativo, que Ricardo Barco López (Asesor Jurídico del Sindicato Independiente), Juan Ortega Arenas (Líder de la UOI), Felipe Landeros Leal, Gabino Camacho Barrera y Rafael Sanabria León (miembros del Sindicato Independiente), habían sido detenidos por la policía acusados de dañar instalaciones y unidades en los encierros (9).

Dentro de este contexto "el 19 de febrero apareció en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el cual el Presidente López Portillo, disponía el cambio de la situación jurídico laboral de los trabajadores de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. En el Decreto se asentaba que las relaciones de trabajo entre el Organismo y su personal estaría dispuesto en función de la Ley Federal de los

Trabajadores al Servicio del Estado Reglamentaria del Apartado "B" - del Artículo 123 de la Constitución".(10)

Una vez retirados los cargos a los líderes sindicales y ante -- manifestaciones de descontento por el cambio del apartado para arreglar las relaciones obrero patronales de los trabajadores, el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, estipuló los procedimientos para la determinación del Sindicato que tuviese mayor representatividad. "El día 8 de marzo, el mismo Tribunal comisionó a varios actuarios para que determinaran si el SUTAUUR contaba con la mayoría. Finalmente, el 17 del mismo mes, el Tribunal dictó una resolución en la que se reconocía que la mayoría de los trabajadores de R-100, se encontraban afiliados al SUTAUUR, dándole a éste su registro". (11)

LAS NUEVAS CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO.- El 30 de abril -- quedaron pactadas las nuevas Condiciones Generales de Trabajo y no obstante de que legalmente sólo se toma en cuenta la opinión del -- Sindicato en la revisión periódica de las mismas; en el caso concreto de las Condiciones Generales de R-100, los dirigentes del Sindicato de los trabajadores, sí participaron en la elaboración, a través de una negociación directa de éstas, postura que se ha mantenido en las subsecuentes revisiones anuales de trabajo, a pesar de lo dispuesto en la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado.

"Las Condiciones Generales del Trabajo se fijarán por el titular de la Dependencia respectiva, tomando en cuenta la opinión del -- Sindicato correspondiente, a solicitud de éste". (12)

Con las nuevas Condiciones de Trabajo se obtuvieron los siguientes acuerdos:

- Aumento salarial del 33% por hora laborada
- * Prima de salario a partir del quinto año de servicio, el cual se incrementaría cada cinco años, hasta llegar a 25.

- * Incremento del aguinaldo, al pasar de 15 a 40 días
- * Sobre el disfrute de vacaciones, se aumentó el número de días, estipulando que gozarían 20 en cada año.
- Incremento sobre el seguro de vida de \$100,000.00 a \$300,000.00
- Se obtuvo el compromiso de la empresa, de instalar comedores para el personal de las entonces "terminales", actualmente denominados Módulos.
- Proporcionar a los trabajadores tres uniformes por año.
- Donar al Sindicato un terreno y,
- * La garantía del goce de derechos de jubilación y pensión por invalidez, vejez o muerte y el disfrute de atención médica, quirúrgica, farmacéutica y hospitalaria; así como indemnizaciones correspondientes por riesgos de trabajo.

Los puntos señalados con asterísco, fueron otorgados a los trabajadores, debido a su ingreso al Apartado "B" del Artículo 123 Constitucional; pero sin lugar a dudas modificaba favorablemente las Condiciones Generales de Trabajo y la situación general de los trabajadres del autotransporte.

Revisando las actuales Condiciones, vigentes hasta mayo de 1969, encontramos que dentro del capítulo de las prestaciones sociales y económicas, están las siguientes:

- El Organismo proporcionará cada 6 meses a sus trabajadores, los uniformes necesarios, dependiendo de su actividad (a los hombres: camisas, pantalones, chamarras, botas; a las mujeres: faldas, blusas y trajes tipo sastre).
- Otorgamiento de un premio anual por la cantidad de \$230,000.00, cuando en el transcurso de un año haya demostrado honestidad, puntualidad, responsabilidad y constancia.

- Entrega de \$25,000.00 como ayuda escolar a los trabajadores que tengan hijos, al inicio de los ciclos escolares.
- Estímulo de \$1'500,000.00, al trabajador que presente iniciativas valiosas, estudios o sugerencias para acelerar o simplificar las labores, en beneficio general del Organismo.
- Entrega de 2,320 becas en forma mensual, distribuidas de la siguiente manera: 800 de \$15,000.00, 760 de \$20,000.00 y 760 de \$30,000.00.
- Facilidad de transporte a los trabajadores de los Módulos a dog de puedan abordar otro tipo de transporte que los aproxime a sus domicilios; además de facilitar suficientes autobuses para el traslado de las asambleas, y en los casos de muerte de un trabajador o familiar.
- Entrega de bienes muebles para adaptación del auditorio del Sindicato.
- Como obsequio de Navidad, el Organismo se compromete a proporcionar a sus trabajadores dos juguetes iguales, uno para niño y otro para niña, con valor total no inferior a \$50,000.00; en caso de incumplimiento, se les entregará \$100,000.00.
- Adquisición por parte del Organismo de un terreno ubicado en el estado de Morelos, destinado a Centro Vacacional, para el esparcimiento y descanso de sus trabajadores; al igual que en el Municipio de Acolman, Estado de México, para lo cual el Organismo ya ha aportado 70 millones de pesos.
- Establecimiento de un fondo de ahorro integrado por el 1% del salario base del trabajador más horas extraordinarias y 9% por parte del Organismo; entre otros.

Por otro lado entre las obligaciones del Organismo se encuentran otros beneficios para el Sindicato de igual importancia, - como ejemplo está el de comprometerse a que en cada incremento salarial que el Gobierno Federal determine, se otorgue el mismo porcentaje de aumento para los trabajadores, con el fin de conservar las diferencias salariales.

Estas son algunas muestras de los logros que el SUTAU-100 ha obtenido para el personal de base; y que demuestran su independencia de afiliación a sindicatos oficiales, y de la presión que ejerce en cada revisión anual de las Condiciones Generales de Trabajo.

INJERENCIA DEL SINDICATO EN LA OPERATIVIDAD DEL SERVICIO.- Dentro de la operatividad del servicio en Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, el personal de base ocupa un lugar preponderante; esto se debe en gran medida a que son ellos los que directamente -- prestan el servicio (operadores) además de ser los encargados de -- dar el mantenimiento a las unidades.

Los operadores al estar en contacto directo con los autobuses, son los responsables del servicio que se les da a los usuarios, como del cuidado que se les da a las unidades; situaciones que pueden observarse a través de algunos indicadores; por ejemplo, un indicador que nos arroja la conducta de los operadores al respecto, es el porcentaje mensual de accidentes de unidades durante el servicio - que da una cifra de 3,377 anuales que representan un porcentaje de 75.95 del parque vehicular promedio en ruta en 1988.

Esos accidentes que a pesar de ser riesgos de trabajo inherentes a la función que desempeñan los trabajadores, traen como consecuencia mala imagen para el Organismo, debido a que un gran número de los accidentes son originados por descuido o exceso de velocidad. Los problemas legales que conllevan los accidentes, son gestionados a través de la Unidad Jurídica del Organismo, la cual brinda apoyo a los trabajadores; este derecho de los trabajadores muchas veces - se vuelve contraproducente, cuando el operador es detenido y no obstante su negligencia, es sacado bajo fianza; situación que se da a

menudo por las presiones sindicales y a pesar de haber sanciones -- económicas para el trabajador (25% del costo de las consecuencias -- derivadas del accidente, a través de descuentos de nómina), no se -- ha podido controlar el número de accidentes.

Otro problema que va en detrimento del buen funcionamiento del servicio es el del despacho de autobuses en los cierres de circuito, función realizada por el personal de base, ésto se debe a que las -- unidades no salen con una frecuencia determinada, originando tiem -- pos muertos en el servicio y el pago de horas extras a los operado -- res.

El único afectado directamente con estas situaciones es el usua -- rio, que ante la falta de precaución vial de los operadores y el len -- to despacho de los autobuses, le ocasionan en el menor de los casos, -- estres nerviosa y el alargamiento del tiempo de espera respectiva -- mente, originando ambos hechos un descontento generalizado que es ex -- ternado a través de diversos medios de comunicación.

Debido a la estrecha relación que existe entre la prestación -- del servicio de autotransporte y el personal de base, el Sindicato -- cuenta con suficientes elementos de presión a través del uso de di -- versas estrategias que ponen en práctica, cuando ven sus intereses -- afectados; por nombrar algunos recurren al paro de labores, mitines -- y declaraciones a los medios de comunicación, entre otros.

C I T A S

IV. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.

D. PAPEL DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100 (SUTAU-R-100).

- (1) Loyzaga De la Cueva, Octavio. "El Estado como Patrón y Arbitro. El Conflicto de la R-100". Pág. 27.
- (2) Ibid. Pág. 28.
- (3) Idem.
- (4) Ibid. Pág. 42.
- (5) Idem.
- (6) Ibid. Pág. 45.
- (7) Ibid. Pág. 48.
- (8) Ibid. Pág. 67.
- (9) Idem.
- (10) Diario Oficial de la Federación, 19 de Febrero de 1982.
- (11) Loyzaga De la Cueva, Octavio. "El Estado como Patrón y Arbitro. El Conflicto de la R-100". Pág. 88.
- (12) Trueba Urbina, Alberto., Trueba Barrera, Jorge. "Legislación Federal del Trabajo Burocrático". Pág. 49.

RESUMEN

La Municipalización del Transporte Colectivo de Autobuses se da como resultado de una problemática compleja al interior de la organización de los expermisionarios, que se reflejaba en el deficiente servicio que se prestaba al público originando la intervención directa de las autoridades del Distrito Federal, con el propósito de ofrecer a la población un servicio de transportación más eficiente.

De esta forma Autor transportes Urbanos de Pasajeros R-100 fue -- creado el 3 de agosto de 1981, con personalidad jurídica y patrimonio propio surgiendo como competencia de los entonces permisionarios; sin embargo, las autoridades del Distrito Federal consideraron que la creación de dicho Organismo no sería suficiente para mejorar el sistema de autotransporte, revocando de esta forma las concesiones a los permisionarios el 30 de Septiembre de 1981, cuando es publicado en el Diario Oficial de la Federación la revocación de las mismas, otorgadas con anterioridad a los particulares para la prestación del servicio, anunciando la responsabilidad directa por parte de las autoridades de prestar el servicio de transporte urbano - de pasajeros.

El Departamento del Distrito Federal tomó posesión de 37 en - cierros de autobuses, oficinas y talleres haciéndose cargo de - - - 20,000 trabajadores de la antigua alianza de camioneros, recibió de los expermisionarios 6,300 vehículos de los cuales 3,500 estaban en servicio y cerca de 1,300 estaban considerados, como chatarra.

El desarrollo de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 ha implicado continuas modificaciones en sus siete años de existencia en su estructura Orgánica, la que se ha encontrado sujeta a las políticas implementadas por el Gobierno Federal de racionalidad y a las necesidades internas del mismo Organismo.

En este lapso se le ha dotado al Organismo de infraestructura necesaria para el otorgamiento del servicio aunque siempre ha sido insuficiente; se han construido y modificado varios Módulos distribuidos estratégicamente en esta Ciudad.

Ruta 100 ha trabajado con un promedio anual de 4,336 unidades, registrándose de 1982 a 1988 un incremento en su parque vehicular - del 19.65 %, la longitud de rutas se ha visto modificada debido - principalmente la reestructuración de los recorridos de ruta. Entre las medidas que se tomaron despues de la Municipalización para pres- tar un servicio más eficiente fueron: Un Sistema de Rutas llamado - Red Ortogonal con un servicio alimentador conocido como SARO; sin - embargo, ese sistema se modificó poco despues debido a que dejaba - sin cubrir el servicio en varios puntos de la Ciudad. Se han venido modificando las rutas, de acuerdo a las necesidades de los usuarios teniendo como táctica el acortamiento, alargamiento y/o seccionamien- to de las mismas.

Como medida de apoyo se implementó el Servicio de Auxilio Mecáni- co Vial y el de Supervisión Operativa. En 1986 se implantó el Bole- to Multimodal y las cajas colectoras en los autobuses; ambos con el objeto de apoyar las funciones de los operadores.

Con el Objeto de garantizar el mayor número de autobuses en ser- vicio se elaboraron múltiples planes y programas considerándose - entre los más importantes: Sistema General de Mantenimiento, Progra- ma de Reconstrucción de Unidades, Programa de Recuperación de Par- tes y Proyecto Gas.

Cabe señalar que este Organismo, cuenta con un sindicato inde- pendiente conformado por más de 20,000 empleados registrados en - 1988. SUTAUUR ocupa un lugar preponderante en la operatividad del Or- ganismo debido a que son ellos los que directamente prestan el ser- vicio de Transporte, además de ser los encargados de dar manteni- miento a las unidades. Por esta estrecha relación que existe en- tre la prestación del servicio de autotransporte y el personal de - base, el sindicato cuenta con suficientes elementos de presión a -- través del uso de diversas estrategias que ponen en práctica cuando ven sus intereses afectados.

V. PROYECCION A FUTURO DE R-100

V. PROYECCION A FUTURO DE R-100

A. CONTINUACION DE LA POLITICA SEXENAL 1982-1988

La política sexenal del Lic. Miguel de la Madrid, se distinguió por el adelgazamiento del Sector Público, a través de varios mecanismos como la venta de paraestatales y recortes a las estructuras orgánicas, y por consiguiente de las plantillas de personal. Estas medidas fueron tomadas como alternativa de saneamiento de las finanzas públicas; acciones que han sido continuadas en forma genérica en el poco tiempo de mandato del Lic. Carlos Salinas de Gortari.

A lo largo de la campaña para la presidencia de la República - (1988-1994), se realizaron varias consultas populares, entre ellas - la que abordó el problema del transporte y vialidad de la Ciudad de México (enero de 1988). En esta reunión, el entonces candidato a la Presidencia, se comprometió a realizar una serie de acciones sobre - la materia; entre esos compromisos se encuentran:

- . Construir 10 kilómetros del Sistema de Transporte Colectivo "METRO" anuales.
- . Construir más vialidad.
- . Realizar una transformación administrativa que permita la planeación integral del transporte.
- . Acabar con la contaminación provocada por el Sistema de Transporte de R-100, así como mejorar el servicio de operación.
- . Evaluar la conveniencia de continuar con la construcción del -- Tren Ligero.
- . Acabar con los subsidios al transporte
- . Actualizar el Reglamento de Tránsito; y

Fortalecer la coordinación con la zona conurbada del Estado de México.

El 25 de abril se realizó una reunión en el CEPES del PRI, sobre el financiamiento de los servicios públicos de la Ciudad de México, en donde se propuso un plan de diez puntos que respecto al transporte expone:

- El servicio será complementado con el que se concesiona a los particulares.
- Revisión de tarifas, con el propósito de mejorar la calidad en el servicio para constituir una verdadera alternativa al uso del automóvil particular y por consecuencia, abatir la contaminación y hacer más eficaz el uso de las vialidades en la Ciudad.
- Ampliar el STC "METRO"; así como pagar la sustitución de mejoras de las unidades de R-100.

Si se analiza la actuación del anterior sexenio en materia de transporte, se encuentra que se le dio un amplio apoyo a la expansión del metro, durante el cual se construyeron 63 kilómetros llegando a formar un total de 141 kilómetros; si se considera que en 1982 prestaba su servicio con 78 kilómetros, significa que el metro amplió su kilometraje en seis años en un 45%.

Por otro lado, el servicio de Transporte Eléctrico, aumentó sus líneas de trolebuses en más de 150 Km. (1) incrementándose en un 50.8 %; mientras que R-100 obtuvo con su creación, 5,000 autobuses susceptibles de operar, de los cuales se encontraban en servicio 3,500, actualmente cuenta con 6,605 unidades posibles de operar, de los cuales se encontraban en servicio a finales de 1988 4,546 y a pesar de que se adquirieron 3,864 autobuses durante el período 83-86, éstos fueron para sustituir la baja de 4,534 unidades. Por lo anterior se puede concluir que hubo:

Incremento en la oferta de servicio de transporte a cargo del Gobierno del Distrito Federal, siendo el STC "METRO" el más apoyado, porque aún cuando el sistema de Eléctricos haya aumentado sus líneas en un poco más del doble; la ampliación en 6 años -- del METRO de un 45% es con referencia al total realizado en kilometraje en los tres sexenios anteriores.

En cuanto a Ruta-100 se refiere, tuvo un incremento del 24.2% del parque vehicular susceptible de operar y un aumento del 23% del parque vehicular en servicio; sin embargo, de las 10,000 -- unidades necesarias para satisfacer la demanda del autotransporte, tuvo un déficit del 54.46%.

6. AUMENTO DEL PRESUPUESTO DE R-100?

El interés del Gobierno anterior por fortalecer el servicio de transporte en la Ciudad de México, tiene como prueba fundamental el porcentaje de presupuesto asignado a este rubro, en el cual siguió una política de apoyo en los años pares, seguido de una acentuada -- disminución en los años noes, con respecto al presupuesto asignado al Departamento del Distrito Federal. Este comportamiento se puede explicar si se reflexiona que es necesario apoyar otros servicios necesarios para la población de esta metrópoli.

El comportamiento del presupuesto asignado al transporte, se -- desglosa en el cuadro comparativo que a continuación se expone:

| | EN MILLONES DE PESOS | | | | |
|--|----------------------|-----------|-------------|-------------|------------|
| | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
| Presupuesto de - Egresos del DDF. | 549,738.5 | 733,334.1 | 1,701,104.0 | 3,395,349.0 | 4,154,718. |
| Presupuesto Asig- nado al Transpor- te Urbano. | 210,527.9 | 285,787.0 | 644,259.9 | 1,066,925.1 | 1,354,009 |
| Porcentaje asig- nado con referen- cia al Presupues- to de Egresos -- del D.D.F. | 38.5 | 58.95 | 37.87 | 54.96 | 36.9 |

Como se observa en el cuadro anterior, pareciera ser que el - Presupuesto del transporte seguirá sufriendo decrementos en los años noes, continuando con la misma posición que el sexenio anterior tuvo con referencia al servicio del transporte a cargo del D.D.F.

En estudios realizados por el CEPES del PRI, se indica que pa-
ra que "se reestablezca la calidad de los servicios, se tendría que

gastar en el sexenio de Salinas de Gortari entre 8 y diez billones - de pesos actuales, además de los ingresos ya que construir 10 kilóm^e tros anuales del METRO, representa una inversión de 4 billones, mien tras que la actualización del sistema de R-100 costaría 2 billones" (2).

Particularizando en el Presupuesto de Egresos del Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100 para 1989, le fue asignada la cantidad de 793,347 millones, que con referencia al presupuesto asignado al trans porta del D.D.F., le corresponde 58.59 %

C. REPRIVATIZACION DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.

Durante las campañas de los distintos partidos políticos para la Presidencia de la República del período 1988-1994, se desató la polémica por el destino del transporte público, especialmente por Ruta-100, debido a que el entonces candidato por el Partido Revolucionario Institucional, Lic. Carlos Salinas de Gortari, en varias declaraciones, dejó abierta la posibilidad de que este servicio se reprivatizara durante su mandato.

En abril de 1988 expresó la posibilidad de suprimir el servicio de las combis-peseras, para dar prioridad al uso del autobús y reconsiderar los precios para el servicio de transporte masivo. Indicó además, que debe reflexionarse sobre la conveniencia de concesionar rutas a particulares vs. el ampliar el sistema R-100, pero elevando el precio del boleto, ya que reconoce que las combis representan en costo promedio por viaje realizado un precio de 15 veces más alto -- que el de R-100. Expresó que las autoridades capitalinas no cuentan con los recursos ni para el mantenimiento, como lo muestra la contaminación que siguen produciendo las unidades de R-100, ni para las unidades adicionales que requiere la población de la capital de la República.

Insistió en que la decisión que se tome habría de sobreponerse a los intereses de los particulares, y subrayó que no podría hacerse la programación de la vialidad del D.F. y área metropolitana, sin -- considerar la solución al problema de la transportación masiva. Respecto al financiamiento de los proyectos del transporte anunció que se tenía que aceptar la opción de una mayor participación de los particulares en el financiamiento de la vialidad y el transporte en la Ciudad de México. Parte de reflexionar sobre la posibilidad de concesionar rutas específicas para transporte masivo, que permitiera a los usuarios de automóviles, que quieran dejarlos de usar, contar -- con un transporte eficaz y adecuado, pero pagando el costo correspondiente.

El entonces candidato, expresó que la reordenación del transporte en el Distrito Federal y zonas conurbadas, sería un hecho; porque en términos de eficiencia se reducirían horas hombre empleadas en -- transporte que podrían dedicarse a trabajo o recreación. Salinas - aceptó que en el momento de la municipalización del autotransporte, - las autoridades capitalinas por problemas de escasez de recursos, no pudieron satisfacer la demanda indispensable del servicio de trans - porte de autobuses, lo que promovió el sistema más ineficiente del - transporte "las combis-peseras" que contaminan más y duran 5 veces - menos.

Las reacciones que causaron estas declaraciones han sido numero - sas; sin embargo, pueden clasificarse dos posturas: aquellas que es - tán en favor de la reprivatización y la que está en contra de esta - acción.

Las declaraciones expuestas a favor de la reprivatización han - sido encabezadas por alguna fracción de los antiguos expermisionarios y por otros sectores de la iniciativa privada, los cuales están más interesados porque se les otorguen concesiones para la explotación - de rutas que de adquirir el Organismo tal cual se encuentran actual - mente. Entre los puntos más relevantes argumentan:

- . No se ha resuelto el problema de los maltratos de los choferes hacia el público usuario.
- . Contaminación ambiental originada por los autobuses y;
- . El Gobierno Capitalino no cuenta con los recursos necesarios - para cubrir adecuadamente la totalidad de la demanda del servi - cio.

En cuanto a la reprivatización de las concesiones, se han ex - ternado algunas posibles propuestas entre las que se encuentran:

- . Concesionar el servicio al sector social a través de la venta - de las unidades a los operadores de R-100, para evitar que se - creen monopolios.

Antes de que el Gobierno pretenda vender o concesionar el servicio, sitúe el precio del boleto en su nivel real que incluya un porcentaje razonable de utilidad.

El Gobierno de la Ciudad, podría imponer drásticas condiciones a los nuevos permisionarios, para que sus unidades no contaminen.

A nuevos concesionarios que entrasen con unidades totalmente nuevas, se les podría utilizar para establecer rutas libres de autobuses urbanos de primera categoría, con precios plenamente libres, bajo la condición de que pusieran unidades modernas, cómodas y anticontaminantes; se piensa que este sería el apoyo más importante que pudiera obtener el Gobierno Capitalino para convencer al automovilista de utilizar el transporte público.

Otra posibilidad sería el de concesionar las rutas de servicio expreso, como un servicio de lujo donde la tarifa pudiera ser hasta de \$2,000.00.

Por su parte, entre los principales grupos opositores ante estas propuestas, se encuentra el SUTAU-100; investigadores en la materia del transporte de los principales centros universitarios de la Ciudad y grupos de colonos habitantes de las zonas conurbadas y del Distrito Federal, exteriorizan a través de declaraciones y movimientos, el descontento ante esta posibilidad, argumentando:

Investigadores:

No existen estudios técnicos que demuestren la ineficiencia de R-100, respecto al servicio que ofrecían los expermisionarios privados.

La Alianza Camionera demostró hasta 1981, su pésimo servicio - que motivó fundamentalmente a la decisión de municipalizar el servicio.

- La situación grave del Organismo del autotransporte, ha sido aprovechada por concesionarios colectivos que cobran hasta 10 veces más que R-100, cuando se trata de municipios conurbados.
- Declaran que existen arraigados mecanismos de corrupción entre los funcionarios y los prestadores del servicio, que van en detrimento de la buena prestación del mismo". (3)
- El Sector Privado participa en un 50% en el transporte de la Ciudad de México, y sería un grave error reprivatizar el servicio de autobuses, debido a que se perdería el control del Gobierno sobre el servicio integral del transporte.

Por su parte el Sindicato expone:

- A pesar de que el servicio es ineficiente e insuficiente, su calidad resulta mayor al que prestaban los concesionarios, cuando la inseguridad, el alto costo del pasaje, las malas prestaciones a los trabajadores y el mal trato a los usuarios, eran las características principales del servicio.
- No se ha dado el subsidio suficiente a R-100 ocasionando fallas en el servicio del mismo.
- Existe una paulatina pero gradual reprivatización del transporte, a través del incremento de unidades de combis y táxis, propiedad de los particulares.

La postura del Sindicato ante esta problemática, se observa en las declaraciones hechas por Gabino Camacho, representante actual de la Secretaría de Investigación Técnica y Laboral del Sindicato de Ruta-100, el que expone al evaluar "los 6 últimos años después de la municipalización del transporte, el principal beneficiado fue el usuario. Disminuyeron un 90% los accidentes, mejoraron las relaciones laborales, el costo del pasaje es bajo a base de subsidios y el

trato a los pasajeros y la calidad de las unidades, actualmente es mejor, porque las operadas por los concesionarios eran chatarra, estaban inservibles y su mantenimiento era muy bajo. Desde el punto de vista del Sindicato el Gobierno Capitalino, no puede desatender un servicio básico como el del transporte, porque es el pueblo el que realmente subsidia al transporte urbano por conducto del Gobierno.

Durante las negociaciones entre la empresa y el Sindicato, para revisar las Condiciones Generales de Trabajo, el Gremio propuso la creación de un impuesto especial a empresarios y comerciantes, para ser canalizado al subsidio del transporte. Si se considera que el tiempo de transporte de la casa de un trabajador al centro de empleo forma parte de la jornada de trabajo, el patrón debe contribuir! (4)

Por otro lado, las declaraciones realizadas por Ricardo Barco, asesor jurídico del Sindicato de R-100, indica que el trabajador de base está realizando labor de concientización con los usuarios para que defiendan este servicio. (5)

Usuarios:

Entre las declaraciones más importantes realizadas por usuarios, se encuentra la de la dirigente de 20,000 colonos de Los Reyes la -- señora Angela López, la cual indica que le "preocupa que se trate de retirar del pueblo, mediante un proyecto este servicio, que es la -- forma de gozar una pequeña parte del presupuesto; dicho de otra manera, es nuestro propio dinero obtenido a través de los impuestos".(6)

Por otro lado la asamblea de representantes del Distrito Federal declaró a los medios de comunicación el 20 de diciembre de 1988, que no se pretende reprivatizar o desmunicipalizar Ruta-100, esto expresado por Fernando Lerdo de Tejada, Presidente de la Comisión de Vialidad y Transporte; sin embargo, expuso que en el seno de la Comisión, están analizando la conveniencia de concesionar algunas rutas específicas del autotransporte urbano de pasajeros (rutas expresas),

además agregó: "ni con la reprivatización de R-100, se podría resolver el gran problema del transporte; Ésto en lugar de ser benéfico - para atender la demanda del servicio, sólo ocasionaría la formación de grupos de presión capaces de paralizar el Distrito Federal en - cualquier momento". (7)

C I T A S

V. PROYECCION A FUTURO DE R-100.

- (1) AUPR-100. "Lo más relevante de la síntesis periodística". Financiero, 2 de Septiembre de 1988.
- (2) AUPR-100. "Lo más relevante de la síntesis periodística". El Sol de Mediodía, 10 de Octubre de 1988.
- (3) AUPR-100. "Lo más relevante de la síntesis periodística". Uno Más Uno, 19 de Julio de 1988.
- (4) AUPR-100. "Lo más relevante de la síntesis periodística". Financiero, 18 de Abril de 1988.
- (5) AUPR-100. "Lo más relevante de la síntesis periodística". Uno Más Uno, 19 de Julio de 1988.
- (6) Idem.
- (7) AUPR-100. "Lo más relevante de la síntesis periodística". Opciones, 20 de Diciembre de 1988.

RESUMEN

Ante la perspectiva del comienzo de un nuevo sexenio de gobierno (1988-1992) y el seguimiento de la actuación del gobierno del Lic. - Miguel de la Madrid Hurtado en materia de transporte de la Ciudad de México y en particular de la evolución de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100; se consideraron tres posibles proyecciones del - futuro de dicho Organismo.

A ¿ Continuidad de la política sexenal 1982-1988?

En este planteamiento se concluye que de seguirse con la misma directriz, el incremento en la oferta del servicio de transporte a cargo del Gobierno del Distrito Federal, se dará a través Sistema de Transporte Colectivo; mientras que Ruta 100 se manejará con un déficit de las unidades necesarias para satisfacer la demanda del autotransporte.

B ¿ Aumento del presupuesto de Ruta 100?

Los presupuestos originales autorizados de 1988 y 1989 de 770, 137 y 793, 347 millones de pesos respectivamente, indica que - su incremento es relativo pues se debe tomar en cuenta el porcentaje de la inflación entre un año y otro. Situación que -- refleja que no habrá cambios sustanciales para mejorar el servicio en 1989; muy a pesar de que el presupuesto asignado a -- Ruta 100 represente un 58.59 % del presupuesto total asignado al transporte a cargo del Departamento del Distrito Federal.

C Reprivatización del Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta -- 100.

Durante la campaña del Lic. Carlos Salinas de Gortari se dejó expuesto su posición y opinión sobre el transporte externando lo siguiente:

- La necesidad de la reordenación del transporte masivo.
- La incapacidad de recursos de las autoridades capitalinas - para el mantenimiento y compra de las unidades y necesarias

requeridas por la población.

- La aceptación de una mayor participación de los particulares en la vialidad y transporte de la Ciudad de México, partiendo de la idea de concesionar rutas cubiertas por Ruta 100 a particulares.

Todos ellos indicadores de la posibilidad de que Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 sea reprivatizada parcial o completamente, durante su gobierno.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

- 1) La situación actual del transporte exige una real coordinación, organización y compromiso de las diferentes instituciones a cargo de la materia.
- 2) La imposibilidad de lograr satisfactoriamente los objetivos de los planes y programas elaborados por el Gobierno, para mejorar la situación actual del transporte en la Ciudad de México, se debe principalmente a:
 - a) Ausencia de continuismo en las políticas sobre el transporte en las diferentes administraciones.
 - b) Falta de coordinación de los diversos modos de transporte.
 - c) Insuficiencia de recursos financieros que se han destinado a gastos de inversión.
 - d) Alto índice de crecimiento de la población que aumenta la demanda; y
 - e) Crecimiento de la extensión territorial.
- 3) El problema del transporte en la zona metropolitana, tiene una importancia de primer orden debido al impacto que tiene en la sociedad en los renglones:
 - a) Económico, como factor primordial para la reproducción del trabajo y el gasto promedio del ingreso familiar designado al transporte.
 - b) Político, debido a la ingerencia de los grupos de presión, entre ellos colonos organizados, partidos políticos y Sindicato.

- c) Social en materia de salud pública y pérdida de horas hombre que resta tiempo para la recreación y esparcimiento.
- 4) El Gobierno ha apoyado la expansión del transporte concesionado, justificando esta acción por la falta de recursos económicos para satisfacer la demanda, sin embargo se observa:
- a) Contraposición entre el objetivo de los planes y programas del transporte urbano a cargo del D.D.F., de disminuir el uso del transporte privado, promoviendo el uso del transporte público en manos del Gobierno (autobuses, trolebuses, Metro), contra las acciones del Gobierno que incentiva el uso del transporte público concesionado a los particulares (peseras), y el del transporte privado a ampliar obras de vialidad.
- b) De esta forma el servicio de transporte otorgado por taxis de ruta fija, se convierten en un mal necesario promovido por el Gobierno Capitalino, debido a que por un lado cubre una parte de la demanda insatisfecha por él mismo y por otro, prestan un servicio inseguro, anárquico, contaminante y caro.
- c) Contraposición de las políticas de saneamiento ambiental contra el escaso control sobre la materia que se ejerce en los vehículos de transporte concesionado y la mínima inversión efectuada en motores anticontaminantes de los autobuses de R-100.
- 5) Los subsidios al transporte no deben ser disminuidos o retirados totalmente, debido a que es una fuente de apoyo para los sueldos de los trabajadores, además de ser un medio directo de distribución equitativa de los impuestos deducidos a los mismos.

- 6) Al municipalizarse el autotransporte, se obtuvo como ventaja la de contener los elementos necesarios para la posible integración y planeación de los diferentes modos de transporte.
- 7) Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 es un su género - el más grande del Mundo, considerado así por su número de - parque vehicular, empleados y extensión en kilometraje recorridos; que debido a su magnitud se ha complicado el organizar y administrar este servicio, originando una aparatosa estructura orgánica, plantilla de personal e infraestructura.
- 8) Los programas desarrollados por R-100 con la finalidad de mejorar la calidad del servicio son intrínsecamente beneficiosos a su operatividad, sin embargo es necesario dar un mayor apoyo económico y control a éstos. (Sistema General de Mantenimiento, Reconstrucción de Unidades, Recuperación de Partes, Proyecto Gas y Plan de Capacitación)
- 9) El incremento del servicio otorgado por R-100, se debe a la sobreutilización de las unidades y no a la ampliación del número de su parque vehicular, reflejo de falta de recursos - destinados a inversión.
- 10) El Sindicato juega un papel importante en la calidad del servicio, toda vez que decrece esta misma al anteponer sus intereses de grupo, a la responsabilidad que están obligados a - desempeñar como prestadores directos de un servicio público. (paros, marchas y renuncia a nuevos proyectos para mejoras - en su servicio)
- 11) Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 por sí sólo no - puede ser la respuesta de solución al problema del transporte en la Ciudad de México; debe considerarse como parte de - un sistema global de transporte, conformado por los diferentes modos a cargo del Departamento del Distrito Federal.

RECOMENDACIONES:

Uno de los factores más importantes del problema del transporte, - se deriva de los grandes flujos de pasajeros que existe entre el área urbana del Distrito Federal y los municipios aladeños; de ahí la necesidad de planear soluciones que tomen en cuenta ambas partes como un todo imposible de dividir; por lo cual sugerimos para una adecuada coordinación del transporte lo siguiente:

1. Comunicar al Distrito Federal y las zonas conurbadas, por medio de trenes suburbanos que corran a través de zonas estratégicas municipales, preferentemente ahí donde las demandas sean más importantes.
2. Los trenes suburbanos viajarían desde los municipios, hasta conectarse con estaciones del STC "METRO", ubicadas en los límites del Distrito Federal; que funcionarían como puntos de intersección entre ambas zonas.
3. Las estaciones del METRO contarían con la infraestructura necesaria, considerando paraderos de autobuses y estacionamientos públicos para que los dueños de los automóviles, tengan la opción de utilizar los medios de transporte público y así evitar los grandes recorridos de distancias. Factor que disminuiría el congestionamiento vial.
4. Las estrategias expuestas, tendrían el objetivo de satisfacer la demanda del transporte público en las zonas conurbadas, en las que se recienten las diferencias de la división política de ambas.
5. Volver a implantar el sistema de rutas de autobuses "red ortogonal", basado en recorridos en forma de ángulos rectos a todo lo largo y lo ancho del Distrito Federal, como complemento del STC "METRO".

6. El sistema del servicio alimentador a la red ortogonal "SARO" se reinstalaría como apoyo a los autobuses con rutas ortogonales y al tren suburbano.
7. Los táxis de ruta fija "peseros" se encargarían de cubrir los puntos que la red ortogonal y los SAROS no alcanzaran; apoyados por la planeación adecuada de rutas por parte del Gobierno conforme a las necesidades de la demanda, con la finalidad de no saturar rutas y de dejar otras sin servicio.
8. Mayor impulso al sistema de Transportes Eléctricos, para que preferentemente cubran las zonas céntricas de la ciudad que se encuentran críticamente afectadas por la contaminación.
9. El Tren Ligero funcionaría como apoyo al METRO, para cubrir largos recorridos que correrían hasta los límites del Distrito Federal. Al respecto se sugiere que se haga un estudio profundo sobre su costo/beneficio.
10. Establecer una coordinación adecuada de los diferentes modos de transporte; para promover un sistema integral, así como;
11. Promover el apoyo económico del patrón al trabajador, otorgando gratuitamente bonos de transporte o en su caso, el pago proporcional de éste, para cubrir la posibilidad de aumentar el costo del pasaje, con la finalidad de disminuir el subsidio.

Sobre Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 se sugiere:

12. El Gobierno Capitalino continúe con la responsabilidad de prestar el servicio de autotransporte urbano, a fin de que no pierda el control del transporte general.
13. En caso de estudiarse la posibilidad de reprivatizar el transporte, se debe tomar en cuenta el costo social que esta decisión ocasionaría.

14. Exista un mayor control sobre el presupuesto de Ruta-100, que vaya encaminado a satisfacer las demandas de refacciones y la compra de nuevos autobuses, para mantener el mayor número posible de parque vehicular en servicio.
15. Apoyar el programa de Reconstrucción de Unidades, como alternativa de adquisición de autobuses.
16. Dar mayor apoyo al proyecto de Itinerarios de Operación, con la finalidad de establecer tiempos reales de recorrido en cada una de las rutas, determinando aquellas con mayor demanda, así como las frecuencias de salida.
17. Disminuir el personal de base como de confianza, al número estrictamente necesario para la operatividad del organismo.
18. Realizar acuerdos entre Organismo y Sindicato, para elevar la operatividad y disciplina del personal de base; así como para controlar el uso y destino de los recursos materiales de R-100, además de;
19. Sancionar a los automovilistas particulares que obstruyan los carriles exclusivos del transporte público, a fin de dar mayor fluidez a los recorridos de éstos.

A N E X O S

PASAJEROS TRANSPORTADOS

PASAJEROS
(MILLONES)

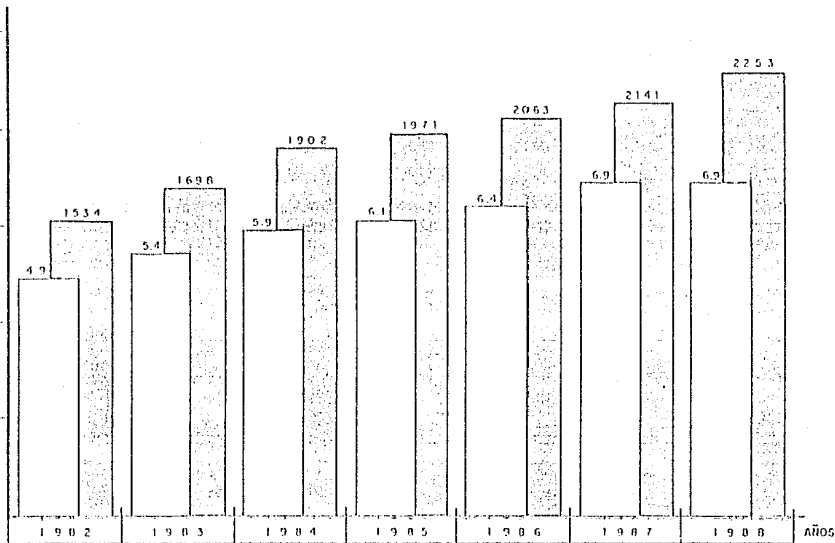
2500
(10)

2000
(8)

1500
(6)

1000
(4)

500
(2)



□ DIARIO
▨ ANUAL

**CUADROS COMPARATIVOS DE LA INFORMACION MODULAR OCT/DIC,
COMENTARIOS**

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

| DIVISION | OPERADORES | | | | MANTENIMIENTO | | | | ADMINISTRATIVOS | | | | CONFIANZA | | | | TOTAL ESTRUCTURA OCUPACIONAL | | | |
|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|-----------------|--------------|------------|---------------|------------|------------|-------------|---------------|------------------------------|---------------|--------------|---------------|
| | OCT | DIC | DIFER. | | OCT | DIC | DIFER. | | OCT | DIC | DIFER. | | OCT | DIC | DIFER. | | OCT | DIC | DIFER. | |
| | | | ABS | % | | | ABS | % | | | ABS | % | | | ABS | % | | | ABS | % |
| I | 2,351 | 2,377 | + 26 | + 1,50 | 1,103 | 1,124 | + 21 | + 6,40 | 545 | 547 | + 2 | + 0,36 | 157 | 157 | + 0 | + 5,60 | 4,145 | 4,267 | + 119 | + 2,84 |
| II | 2,077 | 2,110 | + 33 | + 1,57 | 1,052 | 1,129 | + 57 | + 5,37 | 517 | 523 | + 6 | + 0,57 | 132 | 149 | + 17 | + 5,66 | 3,750 | 3,909 | + 159 | + 2,63 |
| III | 2,051 | 2,067 | + 16 | + 0,78 | 875 | 871 | - 4 | - 2,27 | 521 | 525 | + 4 | + 1,45 | 144 | 162 | + 18 | + 10,31 | 3,551 | 3,555 | + 4 | + 2,02 |
| IV | 1,444 | 1,435 | - 9 | - 0,61 | 747 | 745 | - 2 | - 0,26 | 374 | 370 | - 4 | - 1,20 | 125 | 133 | + 8 | + 6,3 | 2,660 | 2,605 | - 55 | - 1,40 |
| V | 1,290 | 1,424 | + 134 | + 0,25 | 510 | 551 | + 41 | + 8,00 | 420 | 525 | + 105 | + 1,15 | 143 | 154 | + 11 | + 7,6 | 3,463 | 3,954 | + 491 | + 1,49 |
| VI | 2,032 | 2,052 | + 20 | + 0,40 | 905 | 901 | - 4 | + 0,14 | 327 | 352 | + 25 | + 7,65 | 125 | 133 | + 8 | + 6,4 | 3,465 | 3,559 | + 94 | + 2,00 |
| TOTAL | 11,010 | 12,007 | + 997 | + 0,70 | 5,535 | 5,891 | + 356 | + 7,46 | 2,689 | 2,693 | + 4 | + 0,40 | 829 | 871 | + 42 | + 7,23 | 20,957 | 21,548 | + 591 | + 2,95 |

ESTRUCTURA OCUPACIONAL

COMENTARIOS:

ENTRE LAS OBSERVACIONES DEL CUADRO DE ESTRUCTURA OCUPACIONAL SE TIENE:

- EL TOTAL DE LA ESTRUCTURA OCUPACIONAL DE LAS COORDINACIONES DIVISIONALES HA AUMENTADO EN 525 EMPLEADOS; LO QUE REPRESENTA EL 2,50% DE INCREMENTO CON RESPECTO AL MES DE OCTUBRE.
- EL AUMENTO DEL NÚMERO DE EMPLEADOS SE HA VISTO REFLEJADO EN TODO -- EL PERSONAL VIÉNDOSE MÁS FAVORECIDO EL DE MANTENIMIENTO Y CONFIANZA CON UN INCREMENTO DEL 6,46% Y 7,23% RESPECTIVAMENTE.
- LA COORDINACIÓN DIVISIONAL N° 1 REGISTRÓ UN INCREMENTO DE 118 EMPLEADOS QUE REPRESENTAN UN AUMENTO DEL 2,84% EN EL MES DE DICIEMBRE, AL MISMO TIEMPO LA DIVISIÓN No. IV REGISTRÓ EL MÁS BAJO INCREMENTO DE -- TODAS LAS COORDINACIONES, AUMENTANDO A 36 EL NÚMERO DE SU PERSONAL -- QUE REPRESENTA UN ALZA DE 1,40% DE SU PLANTILLA CON RESPECTO AL MES DE OCTUBRE.

P A R Q U E V E H I C U L A R

| DIVISION | P V T | | | | SERVICIO | | | | MODULO | | | |
|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | OCT. | DIC. | DIFER. | | OCT. | DIC. | DIFER. | | OCT. | DIC. | DIFER. | |
| | | | ABS. | % | | | ABS. | % | | | ABS. | % |
| I | 1,388 | 1,429 | + 41 | +2.95 | 683 | 658 | - 25 | -3.66 | 705 | 771 | + 66 | +9.36 |
| II | 1,226 | 1,227 | + 1 | +0.08 | 599 | 611 | + 12 | +2.00 | 627 | 616 | - 11 | -1.75 |
| III | 1,114 | 1,138 | + 24 | +2.15 | 643 | 620 | - 23 | -3.57 | 471 | 518 | + 47 | +9.87 |
| IV | 850 | 852 | + 2 | +0.23 | 451 | 430 | - 21 | -4.65 | 399 | 422 | + 23 | +5.76 |
| V | 1,178 | 1,172 | - 6 | -0.50 | 578 | 575 | - 3 | -0.51 | 600 | 597 | - 3 | -0.50 |
| VI | 1,154 | 1,158 | + 4 | +0.34 | 505 | 515 | + 10 | +1.98 | 649 | 643 | - 6 | -0.92 |
| TOTAL | 6,910 | 6,976 | + 66 | +0.95 | 3,459 | 3,409 | - 50 | -1.44 | 3,451 | 3,567 | +116 | +3.36 |

PARQUE VEHICULAR

COMENTARIOS:

ENTRE LAS OBSERVACIONES MÁS IMPORTANTES QUE ARROJA EL CUADRO DE PARQUE VEHICULAR, SE PUEDEN APRECIAR LAS SIGUIENTES:

- EL PARQUE VEHICULAR TOTAL SE HA INCREMENTADO EN UN .95%; SIN EMBARGO, EL NÚMERO DE AUTOBUSES EN SERVICIO HA DECRECIDO EN 1.44% CON RESPECTO AL MES DE OCTUBRE.
- LOS PORCENTAJES OBTENIDOS DEL PARQUE VEHICULAR EN SERVICIO, INDICAN LA DISMINUCIÓN DEL NÚMERO DE AUTOBUSES EN TODAS LAS COORDINACIONES DIVISIONALES, EXCEPTUANDO LAS DIVISIONES II Y VI.
- LAS DIVISIONES MÁS AFECTADAS EN CUANTO AL PARQUE VEHICULAR EN SERVICIO SON LAS NÚMERO I Y III, DISMINUYENDO UN 3.66% Y 3.57% RESPECTIVAMENTE, SUS AUTOBUSES.

R E C A U D A C I O N P R O M E D I O

| DIVISION | OCTUBRE | DICIEMBRE | DIFERENCIAS | |
|-----------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | | | ABSOLUTAS | % |
| I | 1 832'674,817 | 1 655'676,645 | - 176'998,172 | - 9.65 |
| II | 1 631'963,853 | 1 493'064,537 | - 138'899,316 | - 8.51 |
| III | 1 834'499,925 | 1 695'528,887 | - 138'971,038 | - 7.57 |
| IV | 1 357'038,831 | 1 210'917,736 | - 146'121,095 | -10.76 |
| V | 1 625'258,899 | 1 471'931,443 | - 153'327,456 | - 9.43 |
| VI | 1 502'935,248 | 1 374'596,893 | - 128'338,355 | - 8.53 |
| T O T A L | 9 784'371,573 | 8 901'716,141 | - 882'655,432 | - 9.02 |

RECAUDACION

COMENTARIOS:

CON RELACIÓN A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA EN EL CUADRO DE RECAUDACIÓN SE PUEDE OBSERVAR;

- LA RECAUDACIÓN TOTAL DEL ORGANISMO, DECRECIÓ EN UN 9.02 % CON RELACIÓN A LA EFECTUADA EN EL MES DE OCTUBRE LO QUE ORIGINÓ QUE SE DEJARA DE -- PERCIBIR \$ 882'655,432 EN EL MES DE DICIEMBRE.
- LA DIFERENCIA OBTENIDA EN PORCENTAJES, REGISTRA BAJAS ACENTUADAS EN LA RECAUDACIÓN DE TODAS LAS COORDINACIONES DIVISIONALES QUE FLUCTUAN ENTRE EL 7.57 % Y EL 19.76 %; ESTOS PORCENTAJES FUERON LOS QUE SE REGISTRARON EN LAS COORDINACIONES DIVISIONALES III Y IV RESPECTIVAMENTE.

ESTRUCTURA OCUPACIONAL Y SALARIAL DE BASE

LEY N° 14.701 ABRIL DEL 1966 Y DEC. 4840 DE 1966

| TABULADOR SALARIAL MAYO DE 1966 A MAYO DE 1966 | | NIVEL | ADMINISTRACION | | | MANUFACTURA | | | | | | OPERACION | | | |
|---|---------|---------|----------------|----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| INICIAL | IV | | V | VI | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA | CON. ENTRA DE INGENIERIA |
| | I | II | III | | | | | | | | | | | | |
| 161,264 | 178,024 | 182,434 | 187,024 | 7 | | | | | | | | | | | |
| | 165,724 | 169,474 | 173,644 | | | | | | | | | | | | |
| 135,665 | 148,745 | 152,495 | 157,335 | 6 | | | | | | | | | | | |
| | 139,035 | 142,335 | 146,084 | | | | | | | | | | | | |
| 114,130 | 125,970 | 129,170 | 132,350 | 5 | | | | | | | | | | | |
| | 118,980 | 122,080 | 125,206 | | | | | | | | | | | | |
| 109,305 | 108,024 | 110,022 | 112,051 | 4 | | | | | | | | | | | |
| | 107,142 | 109,155 | 111,061 | | | | | | | | | | | | |
| 88,296 | 85,016 | 86,772 | 88,562 | 3 | | | | | | | | | | | |
| | 83,928 | 85,593 | 87,289 | | | | | | | | | | | | |
| 77,664 | 83,521 | 85,117 | 86,692 | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 78,100 | 80,163 | 82,053 | | | | | | | | | | | | |
| 68,310 | 83,508 | 84,840 | 86,211 | 1 | | | | | | | | | | | |
| | 65,514 | 76,422 | 82,173 | | | | | | | | | | | | |

FUENTE: CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO. HAYO DE 1966 A MAYO DE 1967

AJUSTE A LA ESTRUCTURA SALARIAL DE BASE CON UN INCREMENTO DEL 38% A LA OPCION INICIAL DEL PRIMER NIVEL Y CONSERVANDO LOS PORCENTAJES DEL 1.85 Y 2.5 ENTRE OPCION Y OPCION

| INICIAL | IV | V | VI | |
|---------|---------|---------|---------|--|
| | I | II | III | |
| 250,267 | 420,218 | 421,021 | 441,827 | |
| | 290,453 | 420,215 | 412,261 | |
| 320,497 | 553,266 | 562,612 | 591,477 | |
| | 370,509 | 556,722 | 545,740 | |
| 269,423 | 297,614 | 325,054 | 312,660 | |
| | 276,324 | 283,373 | 290,355 | |
| 237,125 | 255,127 | 259,918 | 264,726 | |
| | 241,542 | 246,011 | 250,262 | |
| 209,156 | 234,465 | 228,618 | 232,847 | |
| | 212,425 | 216,725 | 220,218 | |
| 182,476 | 192,424 | 201,227 | 204,827 | |
| | 186,820 | 190,327 | 192,848 | |
| 161,000 | 173,659 | 176,671 | 180,143 | |
| | 164,218 | 167,427 | 170,224 | |

FUENTE: CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, MAYO 3 DE 1967 A MAYO 2 DE 1968

AJUSTE A LA ESTRUCTURA SALARIAL DE BASE CON UN INCREMENTO DEL 25% A LA OPCION INICIAL DEL PRIMER NIVEL CONSERVANDO LOS PORCENTAJES DEL 1.85 Y 2.5 ENTRE OPCION A PARTIR DEL 3 DE MAYO DE 1968

| INICIAL | IV | V | VI | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------------|
| | I | II | III | |
| 1'040,721 | 1'148,761 | 1'177,480 | 1'205,917 | INSTRUCTOR |
| | 1'056,729 | 1'093,407 | 1,120,742 | |
| 875,524 | 966,414 | 920,574 | 1'015,338 | TECNICO |
| | 857,412 | 919,647 | 942,843 | |
| 736,545 | 813,012 | 833,337 | 854,170 | CATEGORIA "AA" OPERADOR |
| | 754,962 | 773,836 | 793,182 | |
| 647,648 | 697,136 | 710,033 | 723,169 | CATEGORIA "A" |
| | 659,839 | 672,040 | 684,473 | |
| 569,620 | 613,183 | 624,527 | 636,081 | CATEGORIA "B" |
| | 560,372 | 591,109 | 602,045 | |
| 501,000 | 539,340 | 549,318 | 559,420 | CATEGORIA "C" |
| | 510,480 | 519,524 | 529,543 | |
| 440,649 | 474,323 | 483,165 | 492,104 | CATEGORIA "D" |
| | 449,065 | 457,312 | 465,772 | |

Se respetarán los salarios que por derecho se ubiquen en las opciones respectivas.

FUENTE: CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, MAYO 3 DE 1968 A MAYO 2 DE 1969

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Agencia Mundial de las Ciudades Unidas. Transporti 8, Año 2, - Núm. 2.- 1 semestre 1965. Spedizione in abbonamento postale gruppo IV/70.
- 2.- Alvarez Vázquez Joaquín y Vallejo Bernal, José.- (Notas sobre el Sistema Jurídico del D.D.F.), lecturas del CEESTEM "Desarrollo - Urbano", Vol. I. Núm. 3, México, 1981.
- 3.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Recopilación de datos y sucesos ocurridos antes y después de la Estatización del - Transporte.- México, julio 1982.
- 4.- Autotransportes Urbanos de Pasajero- R-100.- Logros y Perspectivas.- México, s/f.
- 5.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- (Origen del nombre - de Ruta-100). Boletín Informativo No. 25. Comunicación Interna.
- 6.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Logros de 1964 de - Ruta-100.- México, 1964.
- 7.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Logros de 1985 de - Ruta-100.- México, 1985.
- 8.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Memoria de Gestión - del periodo 1982-1988, noviembre de 1988.
- 9.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Condiciones Genera-- les de Trabajo, mayo 3 de 1982 a mayo 2 de 1983; mayo 3 de 1987 a mayo 2 de 1988; mayo 3 de 1988 a mayo 2 de 1989.
- 10.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Generalidades sobre el Sistema de Itinerarios de Operación.- México, mayo de 1987.
- 11.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Evaluación de la Es- tructura Orgánica de R-100 1981-1987.- México, s/f.

- 12.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. "X Informe al Consejo de Administración" (Resumen).- México, noviembre de 1987.
- 13.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.- Estudios Comparativos de los Presupuestos de Egresos del D.D.F. de 1987 y 1988 en función de R-100.- México, 1988.
- 14.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Unidad de Comunicación Social y Relaciones Públicas (A siete años de su creación).- México, 1987.
- 15.- Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100. Unidad de Comunicación Social y Relaciones Públicas "Lo más relevante de la síntesis periodística". Revisión, 1987-1988.
- 16.- Cardozo Brum, Mirian y Rodorta Z. Esthela. "El problema del Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México".- Centro de Investigación y Docencias Económicas No. 7.- México, agosto de 1982.
- 17.- Castillo Rojas, Alfredo. Apuntes "Antecedentes de la Creación y Diversificación de las Empresas Públicas en México".- México, 1985.
- 18.- Caraveo Agüero, Javier. (Pronósticos y Alternativas para la Ciudad de México en el año 2000). Lecturas del CEEESTEM. "Desarrollo Urbano", Vol. 1, Núm. 3.- México, 1981.
- 19.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Edición de la Secretaría de Gobernación.- México, 1985.
- 20.- Comisión de Estudios Económicos para América Latina. (El Transporte Urbano en América Latina). Chile, Núm. 17, agosto, 1982.
- 21.- Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Plan Rector de Vialidad y Transporte del D.F. (versión abreviada de la actualización a junio de 1982).- México.

- 22.- Comisión de Vialidad y Transporte Urbano. Anuario de Vialidad de Transporte del Distrito Federal 1981.- México, junio de 1982.
- 23.- Coordinación General de Transporte - Departamento del Distrito Federal. Anuario de Vialidad y Transporte de 1984.- México.
- 24.- Coordinación General de Transporte - Departamento del Distrito Federal. Otra Etapa para el Mejoramiento Integral del Transporte - del Distrito Federal.- México, mayo, 1984.
- 25.- De la Madrid Hurtado, Miguel. "Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. Mandato Popular a mi Compromiso Constitucional". Secretaría de Programación y Presupuesto.- México, mayo de 1983.
- 26.- Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100". Diario Oficial de la Federación, 18 de agosto de 1981.
- 27.- Decreto por el que se reforma el diverso que creó el Organismo - Público Descentralizado "Autotransportes Urbanos de Pasajeros - R-100". Diario Oficial de la Federación, 19 de febrero de 1982.
- 28.- Departamento del Distrito Federal. Diagnóstico de la Ciudad de - México.- México, 1982.
- 29.- Departamento del Distrito Federal. Plan General de Desarrollo Urbano del D. F. (versión 1982).- México.
- 30.- Departamento del Distrito Federal. Programa a Mediano Plazo de - la Ciudad de México 1984-1988.- México.
- 31.- Departamento del Distrito Federal. Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del D.F.- México, 1984.
- 32.- D.D.F.-COVITUR-COTREM. Estudio de Origen y Destino del Area Metropolitana de la Ciudad de México, junio de 1984.

- 33.- Departamento del Distrito Federal - Autotransportes Urbanos de Pa-
sajeros Ruta-100. En marcha el Plan Integral del Transporte.- -
México, 1984.
- 34.- Departamento del Distrito Federal - Autotransportes Urbanos de Pa-
sajeros R-100. Avance del Plan Integral del Transporte.- México,
1984.
- 35.- Departamento del Distrito Federal. Programa a Mediano Plazo - -
1985-1988.- México, 1985.
- 36.- Departamento del Distrito Federal - Comisión de Vialidad y Trans-
porte. Programa Maestro del Metro (segunda versión).- México, -
1985.
- 37.- Departamento del Distrito Federal - Coordinación General de Trans-
porte. Programa Integral del Transporte (versión preliminar).-
1986.
- 38.- Entrevista de Prensa al Jefe del Departamento del Distrito Fede-
ral, Profr. Carlos Hank González, al poner en servicio las nue-
vas rutas de los autobuses, Auditorio-Zócalo y Auditorio-Basílica
de Guadalupe.- México, noviembre 11 de 1980.
- 39.- Exposición de Motivos de la Ley Federal de Entidades Paraestata-
les.- México, 1986.
- 40.- Garza, Gustavo (La Problemática de la Ciudad de México). Lectu-
ras del CEESTEM. "Desarrollo Urbano". Vol. 1, No. 3.- México, -
1981.
- 41.- González Salazar, Gloria (Acercos del Transporte Urbano del Dis-
trito Federal). UNAM, Revista Momento Económico No. 26.- México,
octubre 1986.
- 42.- Ibarra Vargas, Valentín (El Papel Económico del Transporte de -
Personas en la Ciudad de México). Lecturas del CEESTEM. "Desarro-
llo Urbano", Vol. 1, No. 3.- México, 1981.

- 43.- Instituto Nacional del Consumidor (¿Cuánto cuesta un embotellamiento en el País?), Revista del Consumidor Núm. 29.- México, julio de 1979.
- 44.- Islas Rivera, Víctor. Apuntes: Aspectos Generales del Transporte Urbano, UPICSA.- México, 1987.
- 45.- Ley Federal de las Entidades Paraestatales. Diario Oficial de la Federación.- 25 de abril 1986.
- 46.- Decreto por el que se reforma la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Diario Oficial de la Federación.- 14 de mayo de 1986.
- 47.- López Cárdenas, Fructuoso. ET. AL. "El Transporte en la Ciudad de México, 500 años de evolución". Ed. Castellnova.- México, 12 de noviembre de 1982.
- 48.- López Cárdenas, Fructuoso. Ponencia: Las Empresas Paraestatales del Transporte Urbano.- México, 1983.
- 49.- Lozaga de la Cueva. (El Estado como Patrón y Arbitro; el Conflicto de la R-100). Universidad Autónoma Metropolitana. Ediciones de Cultura Popular.- México, 1987.
- 50.- Mackag William K. (Uso del Suelo y su Accesibilidad). Primer Congreso Internacional de Planeación de Grandes Ciudades, Resumen y Conclusiones, Ciudad de México. Junio 22-25, 1981. Departamento del Distrito Federal. PICYATEC-DDF.- México.
- 51.- Navarro Benitez, Bernardo. (Transporte en el Ciudad de México: su Funcionamiento Contradictorio). Revista Momento Económico Núm. 27, Instituto de Investigaciones Económicas. UNAM.- México, nov-dic. - 1986.
- 52.- Navarro Benitez, Bernardo. (El Transporte en la Ciudad, Retos Actuales y Futuros). Momento Económico Núm. 33. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. México, enero, 1988.

- 53.- (Obras en el D.F..... y perder millones en horas hombre) Revista Expansión, Vol. 12, Núm. 2.- México, 1980.
- 54.- Perló, Manuel (Algunas Consideraciones sobre los problemas financieros de la Ciudad de México), "Desarrollo Urbano", Lecturas del CEESTEM, Vol. 1, Núm. 3.- México, 1981.
- 55.- Pichardo Pagaza, Ignacio "Introducción a la Administración Pública de México", Tomos I y II, Instituto Nacional de Administración Pública, México, 1984.
- 56.- (Racionalizar el Transporte con Mano Firme). Revista Expansión, Vol. XII, Núm. 301.- México, diciembre 10 de 1980.
- 57.- Reformas a la "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal". Diario Oficial de la Federación, mayo 14, 1985.
- 58.- Rey Romay, Benito, "La Ofensiva Empresarial contra la Intervención al Estado". IIE, UNAM. S. XXI.- México, 1984.
- 59.- Romero, Héctor Manuel, Federatario del Haber Histórico y Cultural. (Historia del Transporte de la Ciudad de México: de la Trajinera al metro). Departamento del Distrito Federal.- México, - 1987.
- 60.- Segundo Encuentro Latinoamericano de Transportes Públicos. Revista 11. Transportes Públicos, publicación de la Asociación Nacional de Transporte Público.- Río de Janeiro, 25-28 de noviembre, - 1986.
- 61.- Thomson, Jay Michael: (Políticas de Transporte y Comunicación, - sus implicaciones en áreas metropolitanas). Primer Congreso Internacional de Planeación de Grandes Ciudades. Resumen y Conclusiones. Ciudad de México, junio 22-25, 1981. PICYATEC-DDF.- México.
- 62.- (Un Conflicto con Dimensiones de Tragedia). Revista Expansión, Vol. XII, Núm. 15.- México, octubre 1980.

- 63.- Unikel, Luis. (Los dilemas del crecimiento de la Ciudad de México). Lecturas del CEESTEM, "Desarrollo Urbano", Vol. 1, Núm. 3.- México, 1981.
- 64.- Velasco González, Alberto. (El Papel de las Empresas Públicas en el Desarrollo Socioeconómico del País). RAP. Antología 1-54. - - (1956-1983). INAP.- México, 1983.

TRANSFORMACION DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

(P O S T S C R I B)

TRANSFORMACION DE AUTOTRANSPORTES URSANOS DE PASAJEROS R-100

Debido a que el objeto de estudio de esta tesis "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100", se encuentra a la fecha en un periodo de franca transición de su personalidad jurídica y por consiguiente en su estructura interna, se nos ha solicitado hacer un breve seguimiento de la situación que suscitó dicha transición y de esta manera, poder contribuir a posibles estudios posteriores sobre la materia. Para el desarrollo de este seguimiento, se ha optado por desarrollar los hechos que se consideren más importantes y que fueron el inicio de la transformación del Organismo Público Descentralizado a Cooperativas.

Condiciones Generales de Trabajo

Como se mencionó en los capítulos desarrollados, el Organismo revisaba con el SUTAU las Condiciones Generales de Trabajo, las cuales tenían vigencia del 3 de mayo al 2 de mayo del siguiente año; precisamente el conflicto comenzó con el rechazo al pliego petitorio expuesto por el Sindicato Unico de Trabajadores de R-100, para la revisión de las Condiciones Generales de Trabajo de 1989 en el que se solicitaba:

- a) Cumplimiento de las cláusulas del Contrato Colectivo de Trabajo.
- b) Incremento salarial del 10% otorgado a los burócratas, retroactivo a enero.
- c) Demanda de la revisión de artículos de la condición laboral.
- d) Incremento salarial del 50% negociable.

Como punto clave para el desacuerdo de las partes en esta revisión, fue que el entonces Director General del Organismo, Ing. Fernando de Garay y Arenas, no negociara directamente con los trabajadores el convenio de relaciones laborales y aumento salarial hasta la tarde y noche del 2 de mayo, fue precisamente esta noche cuando hubo una propuesta que los trabajadores rechazaron por considerarla inaceptable, obteniendo como respuesta:

- a) Incremento del 14% directo al salario
- b) Porcentaje del 1.5% por productividad

Estallamiento de la Huelga y Movimientos

La respuesta del SUTAUUR fue el rechazo de la propuesta dada por el Gobierno, teniendo como desenlace el "paro" a las 2:30 de la madrugada del día 3 de mayo, después de celebrarse una asamblea multitudinaria; existe una corriente de opinión que considera que las bases rebasaron a los dirigentes y que fue en este momento cuando se decidió irse a huelga.

Durante el día 3 de mayo desde seis puntos de la ciudad, llegaron al Zócalo miles de trabajadores de R-100 que tuvieron como punto de encuentro varios lugares. Por su lado el Organismo a través de sus inspectores y abogados, empezaron a levantar actas contra los trabajadores por el abandono de labores, daños a los camiones, agresiones verbales y físicas y otros muchos cargos que fueron que fueron englobados para presentarlos como pruebas ante las autoridades competentes.

Por parte del Gobierno se dio a conocer a través de un comunicado, la decisión de dar por terminadas las relaciones laborales del Organismo con los trabajadores sindicalizados de Auto-transportes Urbanos de Pasajeros R-100, anunciando su correspondiente liquidación, además del proyecto de convertir al Organismo en Cooperativas.

En una asamblea realizada por el SUTAUUR en la tarde del mismo día, se acordó que el segundo y tercer turno se presentarían a

laborar para reanudar de inmediato el servicio, pero les fue impedido el acceso a las instalaciones por parte del cuerpo policiaco que custodiaba las mismas. Con esta postura por parte del Gobierno, el 6 de mayo se da a conocer el Acuerdo Presidencial - por medio del cual se decreta a R-100 como de utilidad pública - para la nueva contratación de personal necesario para la integración de las cooperativas.

Plan Emergente

El operativo puesto en marcha por parte del gobierno para satisfacer el transporte en esos momentos fue a través del apoyo de mil unidades del Estado de México, que cubrirían 23 rutas de mayor afluencia, autorizándoles a cobrar la tarifa mínima de - - \$400.00, además de mil vehículos de las fuerzas armadas y 600 - unidades del Servicio Público Federal y la utilización de vehículos propiedad del D.D.F., otorgando el servicio gratuitamente.

Los taxis fueron autorizados a prestar servicio colectivo, mientras que los taxis con ruta fija trabajaron a toda su capacidad, saturando sus unidades.

Por su parte varios partidos políticos pusieron en circulación sus autobuses con la finalidad de apoyar a la población en sus traslados (PRI, PAN, Frente Cardenista y del PARM).

Todos los modos de transporte, Metro, Trolebuses, peseras, taxis y el servicio prestado por personal del ejército, trabajaron a toda su capacidad y saturados en los días que duró la huelga y mientras se normalizaba el servicio del autotransporte.

Solución del Conflicto

El 8 de mayo fue firmado entre el SUTAU y el Organismo, un convenio en el cual se puntualizaba en una cláusula que las - -

relaciones laborales se extinguirían cuando se conformaran las cooperativas proyectadas en un lapso de 6 meses, anunciando que 3 módulos no iniciarían sus labores hasta que estuvieran constituidos completamente en cooperativas, debido a que en ellos se encontraban muy avanzados los trabajos (Módulo de Reconstrucción de Motores, Reconstrucción de Unidades y el Módulo 2, ubicado en Coyoacán).

De esta forma el Organismo R-100 iniciaría la contratación individual y temporal de los trabajadores que aceptaran formar parte de las cooperativas de transporte de participación estatal y aquellos que no quisieran ingresar, serían liquidados insistiendo en que la temporalidad de las relaciones de trabajo con la empresa intervenida, estarían dadas en función del proceso de integración de las cooperativas; en el momento que se constituyeran como tales se acabaría la relación temporal de trabajo con el Organismo. Con la firma de este convenio se termina la requiza.

Por su parte la Juez Tercero de Distrito en Materia de Trabajo en el D.F., María Edith Cervantes Ortiz, dio el martes 9 de mayo la resolución judicial en contra de los despidos de Ruta-100, concediendo la suspensión provisional en el juicio de amparo que interpuso el Sindicato antes de su huelga; situación que impidió la contratación del personal que sustituyera definitivamente a los trabajadores.

Las declaraciones realizadas por el Lic. Camacho Solís, referente al fallo dado por la Juez, fue el de exponer que no afectaba en nada las decisiones del Gobierno y los acuerdos políticos a que se había llegado; puntualizando que el problema de R-100 ya estaba resuelto y que se iniciaría con una etapa de reestructuración que permitiría una mejor atención a los usuarios. Además expuso que la reestructuración de R-100 es uno de los puntos fundamentales del Programa General del Transporte del actual gobierno.

Se anunció que a la par de la creación de cooperativas se crearía un nuevo Organismo Descentralizado denominado "Transporte Metropolitano de Pasajeros" como medidas iniciales de la reestructuración del servicio que propone llevar a cabo el D.D.F.; también se anunció que el precio del pasaje seguiría siendo el mismo y que los gastos de operación continuarían siendo subsidiados.

Para el 9 de mayo se empezó a permitir a los trabajadores, la entrada a los Módulos para laborar, normalizándose el servicio del autotransporte el 12 del mismo mes.

Diferentes posiciones ante el Conflicto SUTAU - RUTA-100

En el transcurso de la problemática se dieron a conocer diversas opiniones al respecto, comentadas por partidos políticos, grupos de la iniciativa privada y por parte del gobierno capitalino. Entre los comentarios más relevantes se tenía:

Partidos Políticos

En general la mayoría de los partidos de oposición externaron su desacuerdo del manejo del gobierno en el problema de R-100 externando su posición en el debate en la Comisión Permanente.

El PPS y PMS, a través de sus representantes exteriorizaron su apoyo a los trabajadores y este último partido fue más allá al agregar que había sido una acción agresiva en contra de los empleados de R-100. Expuso que no consideraba que éstos tuvieran una situación privilegiada, debido al salario mayor recibido sino que son los demás trabajadores los que tienen un ingreso inferior o insuficiente. Considerando irresponsable la decisión de desaparecer R-100 y no atender las demandas de los empleados. Por su parte el PAN expuso que la desaparición de la línea del autotransporte fue una decisión precipitada y arbitraria. El PRI externó un panorama de auténtico desastre e ineficiencia en R-100, debido al mal servicio y al exceso de personal.

Iniciativa Privada

Sus comentarios giraron en torno del repudio al paro de los trabajadores de R-100 y su disponibilidad para aumentar su participación en el área del transporte.

La CONCANACO indicó que los autobuses deberían regresar a manos de los particulares, de pequeños empresarios, promoviendo incluso que se vendiera a los choferes, a quienes se les otorgaría préstamos específicos para ello por parte del gobierno. Se -

manifestaron en contra del regreso del pulpo o de monopolios.

La Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, también repudió el paro que afectó los comercios de la ciudad, principalmente a los del primer cuadro. Consideró que el servicio prestado por la empresa es deficiente lo cual podría mejorarse con nuevas perspectivas empresariales; promoviendo el transporte urbano con participación privada, pero no con base en concesiones o grupos, sino a la sociedad en su conjunto, para que los individuos adoptaran la propiedad de sus unidades, siendo los choferes los primeros con posibilidad de adquirirlos mientras que la función del gobierno sería de vigilancia permanente.

Gobierno

El Coordinador General del Transporte, Lic. Enrique Jackson, declaró el proyecto de convertir los 41 Módulos existentes en cooperativas, en las que el chofer sería propietario de la unidad. Mientras que Ruta-100 funcionaría como coordinador de dichas cooperativas.

Expuso que la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, decidió dar por terminada la relación laboral con sus 23,000 trabajadores sindicalizados, con base en un laudo del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, quien ya había determinado que el emplazamiento a huelga era ilegal.

A partir del 4 de mayo se expresó, se tendrían mesas de negociaciones donde se continuaría el proceso legal iniciado para la cancelación de la relación laboral, decisión considerada por él irreversible, y que se contrataría de nueva cuenta de manera individual a quien lo deseara bajo las condiciones que el D.D.F., fijara.

Explicó que los cuatro primeros meses de esta administración, el gobierno capitalino se avocó con la representación Sindical a buscar nuevas formas de trabajo para sanear sus finanzas,

introducir nuevas tecnologías y abatir la contaminación, pero - sostuvo que el proyecto que se diseñó para R-100 no se podía invalidar porque no está sujeto a una relación laboral. Destacó - que las liquidaciones de los trabajadores representaban una suma menor al presupuesto asignado al organismo para este año.

Por su parte el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje comunicó, que la declaración de ilegalidad se debió a que el emplazamiento no se ajustó a lo señalado por la Ley Federal de - los Trabajadores al Servicio del Estado, explicando que:

- a) No se acreditó que hubieran sido las dos terceras partes de los trabajadores los que hubieran decidido emplazar a huelga, debido a que se desconocía el total de los trabajadores de - base, para poder determinar el porcentaje que aprobó la resolución.
- b) El acta carecía de firmas de los trabajadores que intervenieron en la asamblea correspondiente y que la lista de asistencia no acreditaba en forma alguna que fueran trabajadores de base y que en el supuesto que lo fueran, conformaran las dos quintas partes de los trabajadores del organismo y que las - nóminas por sí solas son simples copias carentes de certificado legal.

A través de un vocero del Departamento del Distrito Federa, se da a conocer la decisión de terminar la relación laboral en - tre Organismo y Sindicato, se justificó esta determinación con - los siguientes puntos:

- a) El perjuicio que representa a la sociedad por la situación en la cual está operando actualmente y la decisión violatoria de una disposición judicial por parte del Sindicato.

- b) Incremento desproporcionado de los subsidios por las bajas tarifas del transporte y los altos costos de operación que afecta la posibilidad de mejorar el transporte y atender otras necesidades sociales de la ciudad, ejemplificando que "para 1982 los subsidios eran de 5,700 millones de pesos, para 1989 tomando en cuenta el subsidio aprobado por el Congreso, más las deudas de la empresa y el déficit de la operación prevista será de 900,000 millones. De este subsidio el 69% corresponde a los servicios personales, el 15% a combustibles y lubricantes, el 10% a refacciones y el 6% como gastos generales", concluyendo que con estos gastos para 1989, la empresa ya no estaba en posibilidad de realizar ninguna inversión lo que representa un deterioro adicional al equipo.

Aseveró asimismo que de 1982 a la fecha, los trabajadores vieron incrementados sus salarios cada año en un 11% por encima del salario mínimo. En 1988 alcanzaron el doble que en el 82, explicando que los salarios del personal de R-100 son los más altos de todo el país para un servicio urbano y superiores en promedio de los que se perciben por trabajos equivalentes.

Sindicato Unico de Trabajadores R-100

Las declaraciones del asesor jurídico del Sindicato Ricardo Barco, al respecto de la terminación de la relación laboral, expresó que se encontraban en espera de la resolución en torno al amparo interpuesto contra la decisión del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, de la declaración de ilegalidad del emplazamiento a huelga. Consideró que la resolución de la suspensión era un acto que no iba acorde a las pretensiones de las partes para cancelar el problema, haciendo evidente la poca voluntad para resolverlo.

Sobre la decisión de la huelga por parte de los trabajadores de R-100, la justificó como un medio para asegurar un transporte eficaz y barato para los usuarios, y obtener un apoyo urgente en el servicio de R-100.

CONCLUSIONES:

- 1) La política de desmunicipalización del transporte no fue una sorpresa; fue un reflejo del proyecto de reestructuración del transporte anunciado durante la campaña para la presidencia de la República del Lic. Carlos Salinas de Gortari.
- 2) Las justificaciones que sobre la desmunicipalización manejaron las autoridades no proceden porque:
 - a) Las autoridades perdieron de vista el objetivo de beneficio social que los Organismos Públicos están obligados a proporcionar, al externar la incosteabilidad del servicio para las autoridades y el fuerte subsidio que se le proporciona.
 - b) Respecto al incumplimiento en la cobertura de rutas y a la contaminación que producen son consecuencias de la falta de apoyo de recursos financieros empleados en inversión por parte del gobierno.
 - c) El aumento del presupuesto de 1982 a 1989 de 5,700 millones a 900 mil millones respectivamente expuesto en las declaraciones para hacer notar el incremento, es cuestionable; debido a la relación del incremento asignado con el porcentaje de inflación que la economía ha registrado de 1982 a la fecha.
- 3) La decisión del gobierno de desmunicipalizar el autotransporte se debió principalmente a la necesidad de disolver un fuerte Sindicato independiente para sentar las bases de su reestructuración con miras a aumentar las tarifas, reducir subsidios a mediano plazo y abrir los cauces para su concesión.
- 4) El Estado está obligado a garantizar un servicio público de transporte eficiente, independientemente del capital que lo

conforme, privado, mixto o público. La decisión de cooperatizar al servicio del autotransporte por sí solo no garantiza que resuelva los problemas que enfrenta, ni que se vaya a - - prestar el servicio con mayor eficiencia.

- 5) El caos que sufrió la ciudad y el número de vehículos con los que se tuvo que apoyar al gobierno para otorgar el servicio - del transporte queda como precedente de la importancia de los autobuses en la prestación del servicio de transporte en la - Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
- 6) El Sindicato enfrenta el problema de su disolución paulatina que se acentuaría cuando cada uno de los Módulos se convierta en Cooperativas independientes, restándoles la fuerza de cohesión que actualmente tienen.
- 7) Las conclusiones y recomendaciones expuestas en la tesis no - pierden su importancia por el hecho de la transformación a - cooperativas de R-100, sino que deben de considerarse como - marco de comparación para los avances o retrocesos que el - - transporte o las cooperativas puedan sufrir en un futuro próximo.

BIBLIOGRAFIA

- La Jornada, 4 de mayo de 1989.
- La Jornada, 9 de mayo de 1989.
- La Jornada, 10 de mayo de 1989.
- La Jornada, 11 de mayo de 1989.