



72
2ej

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**"CACIQUISMO URBANO Y CLIENTELISMO
POLITICO EN LAS AGRUPACIONES DE TAXIS
COLECTIVOS DE LA CIUDAD DE MEXICO.
ESTUDIO DE CASO DE LA UNION DE TAXISTAS
RUTA 2 REFORMA Y RAMALES A.C. "**

T E S I S

PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADA EN SOCIOLOGIA

P R E S E N T A :

ROSANA VERONICA TURCOTT



ASESOR: MARIA DEL ROCIO CORONA MARTINEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA

JULIO, 1995

FALLA DE ORIGEN

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas

Tesis Digitales

Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta 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.

*Gracias Amelia,
por la confianza y la espera.*

*Marco, gracias por tu ejemplo de
voluntad y ganas de andar.*

*Amalia y Rafa,
por el tesoro de su recuerdo.*

A Pedro, por sus palabras de aliento, lejanas.

*Eternamente a Felipe,
por allanar caminos con su voz,
por abrir brechas con su luz.*

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1. LA RUTA CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE Y SU EXISTENCIA COMO ORGANIZACIÓN SOCIAL (MARCO CONCEPTUAL)	8
CAPÍTULO 2. AL ABORDAJE DE LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE, EN LA CIUDAD DE MÉXICO	36
CAPÍTULO 3. PESEROS: LOS BRAZOS DE UN NUEVO PULPO	58
CAPÍTULO 4. REFORMA PARA LA RUTA 2 (ESTUDIO DE CASO DE LA UNIÓN DE TAXISTAS RUTA 2 REFORMA Y RAMALES A.C.)	78
REFLEXIONES FINALES	124
ANEXO METODOLÓGICO	135
ANEXO DE INSTRUMENTOS Y DOCUMENTOS	150
BIBLIOGRAFÍA, HEMEROGRAFÍA Y OTRAS FUENTES	166

INTRODUCCIÓN

La ciudad, la metrópoli, es mucho más que un espacio físico cargado de edificios, arterias viales, anuncios de neón y vehículos automotores. La ciudad es el lugar donde confluyen un sinnúmero de intercambios comerciales, transacciones financieras y decisiones administrativas; pero también es un espacio de lucha política en el cual se crean, recrean, desaparecen y/o se trastocan intereses, **grupos de presión**, posiciones ante el poder, y todo ello va configurando de una u otra manera la dinámica urbana.

En este complejo político urbano participan desde organizaciones sociales aglutinadas en torno a la satisfacción de necesidades específicas, hasta **grupos de presión** que persiguen intereses económicos y políticos.

Algunas de estas organizaciones que inciden en la vida urbana de la ciudad de México son las agrupaciones de taxis colectivos, las cuales, además de proporcionar un servicio de vital importancia para el funcionamiento urbano, revisten un papel muy importante en términos del sistema político mexicano.

Es por ello que el presente trabajo se encamina a la realización de un análisis de dichas organizaciones como **grupos de presión**, con el tipo de relaciones clientelares que establecen con el gobierno capitalino, la organización caciquil con la que funcionan internamente, y los procesos burocráticos que de ello se derivan.

Reconocemos que en una zona urbana con las características económicas, políticas, sociales y geográficas de la denominada Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), uno de los problemas de mayor significación es la necesidad de un transporte público de pasajeros organizado, eficiente y económico.

El gobierno capitalino, pese a contar con una red de transporte propia, no ha logrado satisfacer la creciente demanda de este servicio. Es por ello que en las calles y avenidas de la capital circulan otras modalidades de transporte público, como es el concesionado, que aparecen como un mero paliativo, ya que presenta un

conjunto de características tanto físicas como organizativas que dificultan su funcionamiento eficiente y acorde a las necesidades de esta ciudad.

De esta forma, el transporte concesionado que se ofrece bajo la modalidad de *taxi colectivo* se convierte en un problema importante para los habitantes de la ciudad de México. Diariamente aparecen en los periódicos notas alusivas a la problemática de los taxis colectivos (mejor conocidos como *peseros*); en ellas se denuncia su desorganización, la mala distribución de rutas y unidades, la inseguridad que implica el hacer uso de este servicio. Se denuncia igualmente el abuso en el cobro de tarifas, continuos accidentes debido al exceso de velocidad, corolario de la pronunciada competencia por el pasaje.

Si bien es cierta y de sobra conocida esta problemática de los *peseros* en tanto forma de transporte, también es necesario reconocer que presenta algunos aspectos de carácter social y político que prevalecen en el trasfondo de esta situación: la existencia de relaciones específicas y particulares entre las agrupaciones de taxis colectivos y las diferentes dependencias del gobierno del Departamento del Distrito Federal, como la Dirección General de Autotransporte Urbano, relaciones que de una u otra manera han repercutido en el rápido crecimiento de las rutas, en su desordenada expansión por la ZMCM y en el fortalecimiento de algunos líderes de esas agrupaciones.

Justificación

Las relaciones establecidas entre las agrupaciones de taxistas, a través de sus líderes, con el Departamento del Distrito Federal (DDF), por vía de algunos funcionarios, han sido poco estudiadas, a pesar de las implicaciones que tienen en las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad de México, además de que son un reflejo más de la influencia del sistema político en los distintos ámbitos de la vida nacional.

Por lo anterior, resulta pertinente que la sociología considere esta situación como objeto de estudio, teniendo presente la escasa existencia de estudios que visualicen al transporte público desde su dimensión política y más allá de aquella que lo circunscribe a la sola circulación de capital o como elemento de la reproducción de la fuerza de trabajo.

Con esto, sin embargo, no pretendemos ni elaborar conceptos nuevos ni aportar nuevas perspectivas de análisis del sistema político mexicano ni de la estructura y dinámica urbanas. Más modesta, la intención de este trabajo es la de utilizar los conceptos de clientelismo político, caciquismo urbano, buropolítica y grupo de presión en la descripción y análisis de las agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México.

Hipótesis

Ahora bien, si el interés del presente estudio gira en torno del aspecto político implicado en la prestación del transporte público concesionado, se hace necesario orientar el trabajo de investigación hacia el reconocimiento de la especificidad de la relación entre las agrupaciones de taxis colectivos y el DDF y de cómo afecta esto la prestación concreta del servicio.

Hallar respuesta mínima al cuestionamiento anterior, supone la consideración de una hipótesis de trabajo que guíe nuestra investigación. Para ello hemos considerado la siguiente:

Las agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México actúan como ***grupos de presión*** dirigidas por un ***líder*** que, a través de su continua y necesaria interacción con las instancias gubernamentales del DDF, se involucra en el fenómeno de la ***buropolítica***, mediante el establecimiento de relaciones de ***clientelismo político*** con el Estado, dando origen a la configuración de ***cacicazgos urbanos***, situación que repercute en la calidad del servicio que recibe el usuario. El ***caciquismo urbano*** de las agrupaciones de taxistas ha favorecido la creciente expansión de rutas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la monopolización del servicio por parte de algunos líderes.

Objetivos

La confirmación, negación o modificación de esta hipótesis, requiere un proceso de análisis y reflexión que se guíe por un conjunto de objetivos, flexibles y

sujetos a variaciones, que más que aspectos a demostrar sean momentos de la investigación.

A grandes rasgos, los objetivos de nuestra investigación pueden enumerarse de la siguiente manera:

1. Exponer las diferentes perspectivas teóricas desde las cuales ha sido abordado el problema del transporte.
2. Reconocer las características generales del **caciquismo urbano**, del **clientelismo político**, de los **grupos de presión**, de la **buropolítica** y del **líder**.
3. Ubicar cada uno de estos fenómenos en relación con las agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México
4. Contextualizar a los taxis colectivos en la situación actual del transporte en la ciudad de México y en las modalidades del mismo que en ella coexisten
5. Describir el desarrollo de las agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México
6. Detallar cuantitativa y cualitativamente la distribución de las rutas de taxis colectivos en la ciudad de México.
7. Exponer la estructura organizativa que en general predomina en las agrupaciones de taxis colectivos
8. Distinguir en el desarrollo, distribución y organización de las agrupaciones de taxis colectivos, elementos de **caciquismo urbano**, **clientelismo político**, **buropolítica**, **liderazgo** y **grupos de presión**
9. Señalar el desarrollo de la **Unión de Taxistas Ruta 2 Reforma y Ramales A.C.** a fin de comprender el proceso mediante el cual pasó de **grupo de presión** a la presencia del **caciquismo urbano**, las **relaciones clientelares** y la **buropolítica**

10. Exponer la distribución de la Ruta 2 en la ZMCM
11. Señalar la estructura organizativa y funcionamiento de la Ruta 2
12. Reconocer elementos de los fenómenos de *caciquismo urbano, clientelismo político, burocracia*, liderazgo y grupos de poder en el desarrollo, organización, funcionamiento y relaciones de la Ruta 2.

Metodología¹

Cumplir los objetivos antes planteados, así como realizar el trabajo alrededor de las hipótesis ya mencionadas, precisó de un proceso de investigación no exento de dificultades y limitaciones.

Se realizó un análisis *deductivo-inductivo*, ya que a partir del reconocimiento de categorías generales que dan cuenta de la relación de las organizaciones sociales con el Estado y el Partido Revolucionario Institucional (PRI), se buscó aprehender el caso específico de la Ruta 2, para luego intentar generalizar su situación al resto de las agrupaciones de taxis colectivos. La realización del trabajo se llevó a cabo mediante una ininterrumpida investigación documental, la cual permitió la elaboración del marco conceptual. Sin embargo el trabajo no se limitó únicamente a la investigación de gabinete, sino que se apoyó de manera sustancial en el trabajo de campo que comprendió la realización de entrevistas a informantes clave, esto en virtud de las dificultades para la obtención de información documental. Asimismo se hizo el análisis de datos estadísticos, mismos que se presentan en diversos cuadros

El periodo analizado comprende de 1990 a 1994, y se decidió abordar el caso de la Ruta 2 por ser una de las principales en cuanto al número de unidades y avenidas por las que circula, por escenificar la ruptura con la Coalición de Agrupaciones de Taxistas (CAT), que era el mayor organismo cúpula de transporte público concesionado, y porque su penúltimo *líder* (quizá el más importante) fue

¹ El proceso mediante el cual se realizó la investigación será detallado en el anexo metodológico

señalado públicamente en múltiples ocasiones como acaparador, autoritario y caciquil.

Esquema de trabajo

Los resultados de la investigación guiada por los anteriores objetivos y la hipótesis referida, se presentarán en cuatro capítulos o apartados generales.

En el primero de ellos, que denominaremos **La ruta conceptual del transporte y su existencia como organización social (marco conceptual)**, haremos una somera revisión de las distintas perspectivas teóricas desde las cuales, hasta ahora, ha sido abordado el problema del transporte; de igual manera se señalarán los conceptos que den cuenta del proceso que transforma a las agrupaciones de taxistas de **grupos de presión** a espacios de **caciquismo urbano**.

Una vez señalados los conceptos que manejaremos en esta investigación, se abordarán la situación y desarrollo generales del transporte en la ciudad de México. Este tema dará forma al capítulo que lleva por nombre **Al abordaje del transporte en la ciudad de México**.

En el tercer capítulo entraremos de lleno al tema del desarrollo y distribución de los taxis colectivos como modo de transporte en la ciudad de México y su zona metropolitana². A este capítulo lo nombraremos **Peseros: los brazos de un nuevo pulpo**.

El cuarto capítulo de este trabajo lo llamaremos **Reforma para la Ruta 2. Estudio de caso de la Unión de Taxistas Ruta 2 Reforma y Ramales A.C.)** y en él se hará la descripción de la **Unión de Taxistas Ruta-2 Reforma y Ramales A.C.** y el

² Por Zona Metropolitana de la ciudad de México, se va a entender a lo largo de este trabajo solamente las 16 delegaciones políticas que comprenden el Distrito Federal, y los municipios conurbados del Estado de México: Tlalnepantla, Tultitlán, Coacalco, Ecatepec, Nezahualcóyotl, Chalco, Chimalhuacán, Huixquilucan, Naucalpan, Cuautlilán Izcalli, Romero Rubio, Chicoloapan, Ixtapaluca, La Paz y Tecámac. Sin embargo, por carencia de mayores datos, sólo se presentará información relacionada con los primeros nuevos municipios. Por zona metropolitana Graizbord y Salazar definen a la "Extensión territorial que incluye a la ciudad central y a las unidades político-administrativas contiguas a esta, así como a otras unidades con características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, que mantienen una interrelación socioeconómica directa, diaria e intensa con la ciudad central" ("Expansión física de la ciudad de México" en *Atlas de la ciudad de México*, DDF/COLEMX, México, 1987, p.121). Los autores consideran, para la exposición del artículo mencionado, una zona metropolitana de la ciudad de México compuesta por 16 delegaciones y 17 municipios conurbados, mismos que retomamos para el presente trabajo.

reconocimiento en ella de los conceptos y supuestos manejados en los dos capítulos anteriores y en esta misma introducción.

Las conclusiones generales formarán el último apartado, al cual se denominará **Reflexiones finales**. En él se expone el grado en que logró confirmarse la hipótesis; y también de la posible generalización de los resultados en los casos de otras rutas de taxis colectivos. Por último se enunciarán algunas de las líneas abiertas de investigación que pudieran derivarse de este trabajo.

Los cuadros formarán parte de cada uno de los capítulos. La forma de trabajo, los instrumentos utilizados y las dificultades encontradas en el desarrollo de la investigación, serán presentados en un **Anexo metodológico**.

Por último, en un apartado al que se denominó **Bibliografía, hemerografía y otras fuentes**, se presentan aquellas fuentes que fueron utilizadas para la elaboración de este trabajo, así como la fecha en que las entrevistas fueron realizadas y las personas con que se conversó.

Por supuesto, como en toda investigación social, el trabajo que a continuación se expone se encuentra innegablemente inacabado, sujeto a críticas y posteriores modificaciones, pero con la esperanza de crear nuevas interrogantes respecto al tema que den pie a posibles vetas de investigación para la sociología.

CAPITULO 1.

LA RUTA CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE Y SU EXISTENCIA COMO ORGANIZACIÓN SOCIAL

(MARCO CONCEPTUAL)

En este primer capítulo presentaremos los distintos enfoques desde los cuales ha sido analizado el problema del transporte en América Latina. Asimismo se señalarán aquellos conceptos derivados de los estudios en torno de las organizaciones sociales y su relación con el Estado, ya que los consideramos de utilidad para el análisis que aquí pretendemos realizar.

1.1 Enfoques en torno del transporte urbano

Aunque se habla mucho del transporte, poco se ha estudiado éste en realidad. Los trabajos realizados al respecto giran alrededor de dos grandes perspectivas¹:

La primera de ellas es la **perspectiva tecnocrática**, que aborda el problema de transporte como una cuestión predominantemente técnica, aunque llega a reconocer la influencia que en él tienen las condiciones económicas y políticas; sin embargo, el reconocimiento de estas condiciones se hace desde el enfoque de la planeación y con criterios eminentemente cuantitativos.

Desde esta perspectiva, Wingo y Perloff señalan que "un sistema de transporte es un conjunto de facilidades para el desplazamiento de bienes y personas, incluyendo caminos, espacios para estacionamiento y transporte público"².

¹La clasificación en estas dos perspectivas fue realizada con base en Davis, D.E., "Transporte urbano, desarrollo dependiente y cambio: lecciones de un estudio de caso sobre el subterráneo de la ciudad de México", en *Revista Interamericana de planificación*, núm. 97, enero-marzo, 1992. Sin embargo, la mayor parte del contenido de este primer apartado se basa en Henry, Etienne, en *Seminario Taller Transporte y servicios Urbanos en América Latina* 8 al 12 de julio, 1988, CENTRO DE INVESTIGACIÓN CIUDAD, Quito, por considerar que éste contiene información general y muy clara respecto al abordaje del fenómeno del transporte en América Latina. Además, para efectos de este trabajo lo que interesa es el aspecto político de las agrupaciones

²Fuentes Romero, D., *Características del Sistema de Transporte Colectivo Urbano de la ciudad de Mexicali. B.C., Aspectos a considerar en su planeación*, (Cuadernos de Ciencias Sociales núm. 4) UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA-INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES, Mexicali, 1996, p.11

De entre los estudios realizados bajo esta perspectiva destacan:

1.- **Encuestas de origen-destino** que tienen como finalidad apoyar la planeación urbana a mediano o largo plazos, a través de la aplicación de cuestionarios que permitan conocer los diferentes motivos y rutas de traslado de los usuarios.

2.- **Estudios de ingeniería de transporte** que se realizan para evaluar las condiciones del tránsito, la vialidad y el traslado de los usuarios, además de que sirven de sustento para nuevos proyectos de transporte, como es el Metro, por ejemplo. Mediante estos estudios se mide la frecuencia de los vehículos por las diferentes arterias viales de la ciudad, determinando así la necesidad de infraestructura como semáforos, puentes peatonales, etcétera. No obstante la utilidad de este tipo de estudio, resulta común observar que su realización se encuentra muy influida por aquella que se utiliza en los países desarrollados, con las repercusiones económicas y ecológicas, generalmente ajenas a las necesidades que imperan en nuestro país.

3.- **Diagnóstico de las particularidades del transporte** que se avocan al estudio del tráfico, la vialidad, la demanda del servicio, el nivel de urbanización, etcétera.

Así, desde esta perspectiva, el transporte es sólo un medio para trasladar bienes y personas, escindido de cualquier connotación económica y social, ya no digamos política.

La segunda es la **perspectiva político-económica** que centra su análisis en las relaciones sociales que se generan en las formaciones capitalistas y su posible manifestación general en el medio urbano. A este análisis del transporte se le cuestiona que se circunscriba únicamente a las contradicciones generales del capitalismo³

³ Cfr. Davis, D.E., *Op. cit.*

En esta perspectiva destacan los trabajos que Jean Lojkine y Manuel Castells publicaron en los años setenta, los cuales aunque no centran su atención en la cuestión del transporte urbano, sí lo tocan en determinados momentos.

Tanto Lojkine como Castells describen al transporte como un medio de consumo colectivo. Para el primero, éstos son los medios de circulación material y concentración espacial de los medios de producción y reproducción de las formas sociales capitalistas. Es decir, se desarrollan como condiciones necesarias de la producción.

Para Castells, por otra parte, los medios de consumo colectivo son los elementos básicos de la estructura urbana que caracterizan a la ciudad capitalista; son el nudo de la contradicción fundamental del capitalismo; los medios de consumo colectivo dan pie a los movimientos sociales urbanos que, a final de cuentas, son manifestaciones de la lucha de clases.⁴ De aquí la necesidad de abordar el problema del transporte desde aspectos que con frecuencia se soslayan, como los aspectos políticos.

Los trabajos elaborados desde la perspectiva político-económica provienen fundamentalmente de:

4.- Información periodística en la que se denuncia la situación del transporte y la diversidad de problemas que enfrenta ante ella el público usuario.

5.- Investigaciones académicas realizadas desde la perspectiva de las ciencias sociales que se centran en "aspectos determinantes de la cuestión urbana que derivan en aspectos del transporte"⁵

Dentro de estos trabajos de tipo académico, encontramos que el transporte como elemento de análisis de la realidad urbana de América Latina ha sido analizado desde diversas perspectivas, entre las que destacan las siguientes⁶:

⁴Cfr. Pradilla Cobo, E., *Contribución a la crítica de la teoría urbana: del espacio a la crisis urbana*, UAM-X, México, 1984

⁵Henry, Op. Cit. pag. 2

1. Perspectivas que consideran el transporte público en el contexto latinoamericano. Estas perspectivas toman en cuenta factores tales como la urbanización en América Latina, el capitalismo dependiente, la llamada crisis urbana o la segregación y movilidad espacial.

2. También hay perspectivas que abordan el transporte como sector de la economía de los países latinoamericanos. Desde este ángulo se toman en cuenta para su análisis aspectos como la participación del transporte público en el ámbito macroeconómico de nuestros países, la planificación del servicio y sus rasgos microeconómicos.

3. Por último, se estudia el transporte desde su perspectiva sociopolítica, es decir, desde la participación de los diversos actores sociales involucrados en el servicio. Esta perspectiva, hace falta señalar, ha sido la menos atendida y la que de acuerdo con Etienne Henry, aparece como una importante veta de investigación sociológica⁷.

Para hacer un poco más explícita esta tipología propuesta por Henry, a continuación se describe brevemente las tendencias de investigación en cada uno de los rubros mencionados.

Urbanización acelerada

Los problemas de transporte se reconocen como resultado del rápido crecimiento urbano de las ciudades latinoamericanas, en el cual participan "el desmedido crecimiento demográfico, los flujos migratorios, la construcción de recursos económicos y sociales, el rebasamiento en las potencialidades de los nichos ecológicos y la saturación de las estructuras urbanas"⁸

Respecto a la urbanización, el Banco Mundial ha señalado que el transporte urbano en los países latinoamericanos es una especie de *punto* entre la urbanización y el desarrollo económico y social (entendido éste como la entrada a las condiciones

⁶ Cfr. *Ibid.*

⁷ Cfr. Henry

⁸ *Ibid.* p.4

económicas, políticas y sociales de los países con una mayor concentración de poder y capitales). "El servicio del transporte extiende las opciones laborales y sobre el acceso a la salud, la educación y los demás servicios [y se convierte en una] una variable intermedia entre la urbanización y el desarrollo económico y social, que puede compensar los efectos negativos de la concentración urbana"⁹

Sin embargo el análisis del transporte como participe en el proceso de urbanización se realiza desde otros ángulos, a veces opuestos al que se acaba de mencionar. En ese sentido se señala que la acelerada urbanización de América Latina es vista como la traba principal para el desarrollo del transporte. "En el primer rango de los problemas generados por la explosión urbana se encuentra la cuestión del transporte. Se plantea hoy en términos nuevos por causa del tamaño de las aglomeraciones, su veloz crecimiento y sobre todo de la desproporción entre la escasez de los medios disponibles y la escala de los problemas"¹⁰

Capitalismo dependiente

También es analizada la problemática del transporte desde su existencia en ciudades sometidas al capitalismo dependiente. A este respecto, Henry señala la existencia de diversos intentos por explicar la dominación capitalista sobre la ciudad latinoamericana; sin embargo, en ese análisis pocas veces es atendido de modo directo el problema del transporte urbano ¹¹

Bajo el análisis del capitalismo dependiente en el ámbito urbano, el transporte aparece problemático desde dos puntos de vista:

a) de un lado en tanto que participa como "soporte de la estructura urbana para el despliegue del capital productivo" ¹², es decir, como medio que permite la circulación del capital, el consumo de mercancías y la activación e interconexión

⁹ *Ibid.* p. 8

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Cfr. Ibid.* p. 8

¹² *Ibid.*

de diversos capitales. El mismo Henry señala que esta perspectiva ha sido poco estudiada.

b) de otro lado el transporte es problemático como elemento reproductor de la fuerza de trabajo, ya que el capitalismo dependiente presenta una serie de limitaciones que impiden esta función del transporte (inexistencia de cooperación local entre los diversos capitales, diferenciación entre los mercados de trabajo y las formas de reproducción, bajo desarrollo de la fuerza laboral, etcétera.) . Asimismo, la inversión capitalista en el espacio urbano (capital inmobiliario, infraestructura automotriz etcétera) afecta de manera directa al transporte.

Crisis urbana

Un tercer factor que se estima en el estudio del transporte es la llamada **crisis urbana**. Ésta se presenta como resultado de la crisis estructural de América Latina que es producto del modelo capitalista. La crisis urbana se genera "a partir del momento en que la organización de las grandes ciudades contradice los valores y las necesidades de los grupos sociales, mientras que, al mismo tiempo, dificulta la realización de los objetivos que asignan al sistema urbano los intereses estructurales dominantes"¹³. La crisis urbana se caracteriza por la falta de control en el uso de suelo, la saturación y pérdida de vialidad de los centros urbanos y de la infraestructura, tensión entre centro y periferia, depredación ecológica, proliferación de asentamientos precarios, desborde de actividades informales y concentración de la pobreza¹⁴.

En este contexto, el transporte ha sido caracterizado como medio de consumo colectivo sujeto a la contradicción de un importante e imprescindible *valor de uso* urbano, al tiempo que es fuertemente mercantilizado. Así, el "determinante de la crisis del transporte radicaría en esa tensión entre su carácter de valor de uso colectivo y su mercantilización, sin un adecuado ajuste mediante la intervención estatal"¹⁵

¹³ *Ibid* p.9

¹⁴ Cfr. *Ibid*

¹⁵ *Ibid* p.9

En resumen, la crisis del transporte en el seno de la crisis urbana se aborda como resultado de la ineficiente participación del Estado en la prestación del servicio (que resulta a su vez de problemas de solvencia, endeudamiento externo y políticas económicas) que genera situaciones problemáticas como :

- Deficiencia del servicio (tanto en su carácter de servicio público como en su estructura física)
- Oferta escasa en especial de transporte masivo
- Múltiples modalidades de servicio que se presentan de acuerdo con la presión de intereses particulares
- Escasa intervención pública que no logra coordinar un sistema integral que priorice el aspecto social del servicio y la adopción de la tecnología apropiada

Por último, es conveniente señalar que estas crisis, de transporte y urbana, son resultado de procesos históricos particulares, interconectados entre sí.

Segregación urbana y movilidad

Los trabajos de transporte también se han realizado atendiendo exclusivamente la movilidad, y su relación con la segregación urbana. La movilidad hace alusión a los desplazamientos que realizan los individuos en el espacio urbano, con el fin de cumplir con sus actividades o satisfacer sus necesidades. La segregación urbana puede entenderse como la distribución de los sectores socioeconómicos en el espacio urbano, de acuerdo con sus ingresos y la división social del trabajo.

Algunos estudios sobre movilidad atienden a criterios de cuantificación de la demanda a través de encuestas de origen-destino (que ya hemos considerado anteriormente como estudios de carácter tecnocrático), sin embargo, no todo se queda a ese nivel.

Existen estudios de movilidad que consideran las diferencias socioeconómicas de los usuarios y su ubicación espacial en la estructura urbana, es decir, se toman en cuenta los elementos derivados de la segregación urbana.

Los análisis socioeconómicos de la movilidad atienden a los motivos y modos de los desplazamientos y por tanto a las estructuras físicas y social de la ciudad. Asimismo, se señala que la segregación urbana es, uno de los factores determinantes del ordenamiento de las ciudades y de la movilidad: diversidad en los polos de la actividad económica, en la dotación de infraestructura, en el equipamiento de bienes y servicios, en la localización de diversos estratos sociales. Esta diversidad trae como consecuencia variables, ritmos y formas de movilidad.

De esta manera, encontramos que la movilidad no puede ser vista sólo como consecuencia de la necesidad de desplazamiento, sino que en ella intervienen también factores como la vivienda (su inserción en el espacio urbano, las trayectorias residenciales y el mercado), la inserción en la producción (desplazamiento a partir de polos económicos) y la oferta existente del servicio colectivo (desigualdad de características y costos)¹⁶

No obstante, el análisis de la movilidad puede ser más rico. Henry señala que otra vertiente de la investigación sociológica en torno de la movilidad es la que se avoca a su estudio en barrios marginales, considerando formas de vida, actitudes cotidianas y prácticas culturales específicas.

"Estas investigaciones tienen el mérito de relieves aspectos ignorados por las clásicas encuestas de origen destino, como son los barrios periféricos, parcelas tan importantes de la realidad urbana ; [aspectos también ignorados como son aquellos] que ligan la movilidad a aspectos centrales del modo de vida de los usuarios del transporte; y, [aquellos que] enmarcan las prácticas de desplazamiento dentro de las condiciones materiales y culturales de existencia de la mayoría de las ciudades latinoamericanas [...] Se trata aquí de relacionar, en una misma noción genérica de movilidad socioespacial, las prácticas sociales de movilidad cotidiana y los procesos centrales de conformación y evolución de la ciudad"¹⁷

¹⁶ Cfr *ibid* p.14

¹⁷ *ibid* p.15

Un segundo enfoque desde el cual ha sido explicado el transporte, es el generado desde las *lógicas sectoriales*, es decir, desde su inserción en los marcos económicos de América Latina. Este análisis se realiza a partir de tres rubros:

1. Dimensiones macroeconómicas

El transporte, en general, aparece como un importante dinamizador de los diversos sectores de las economías nacionales, aunque existe un desequilibrio entre el transporte público urbano y el comercial. Henry reconoce dos grandes concepciones del transporte urbano como factor de activación económica. La primera de ellas encuentra que el desarrollo del transporte es una vía para el desarrollo económico de América Latina gracias a su posible participación en la generación de riqueza, en la creación de fuentes de empleo (industria automotriz, construcción y transportación) en el aumento en la producción por una mejor movilidad, etcétera ¹⁸.

Una segunda conceptualización del transporte urbano lo presenta como actividad improductiva por sí misma, pero que demanda insumos de sectores productivos. Esta demanda va desde aquella centrada en la dependencia tecnológica y financiera de los países desarrollados (instalación de infraestructura que permite el desarrollo de nuevos modos de transporte), la participación de los consorcios industriales y financieros en lo relativo a la inversión en infraestructura o adquisición de equipos, participación importante y prolongada de la industria de la construcción, desarrollo bancario en el financiamiento automotriz, etc. Es importante señalar, además, que toda esta activación económica a partir del transporte urbano se dirige principalmente hacia el capital especulativo antes que al productivo.

2. Planificación del transporte urbano

Henry señala como evidente la falta de una política de transporte urbano en América Latina, lo cual "conduce a una gran variedad de medidas de planificación de la actividad, que en cada contexto local se entrecruzan, superponen, contradicen y hasta anulan, sin que se puedan extraer claramente enfoques integrales de la planificación del transporte en la ciudad" ¹⁹

¹⁸ Cfr *Ibid* p17

¹⁹ *Ibid* p18

La planificación del transporte se ha intentado de diversas maneras, sin embargo, la mayoría han fracasado, por una parte como consecuencia de la elaboración de planes a muy corto plazo (que agotan insumos y presupuestos de por sí limitados), o planes de muy largo plazo diseñados por expertos foráneos, quienes suelen dejar de lado aspectos particulares de los países de América Latina

También la planificación del transporte ve reducidas sus posibilidades a causa de las contradicciones existentes entre las metodologías de planificación (basadas en modelos externos que priorizan la cuantificación del suelo y las demandas de viajes) y la realidad del transporte urbano en América Latina, en donde, a partir de criterios políticos y de intereses particulares, los gobiernos no hacen inversiones cuantiosas que benefician el desarrollo coherente e integral del servicio.

Aún no existen alternativas teórico-metodológicas de planeación bien definidos, dice Henry, sin embargo, parecen emerger líneas generales tales como dar prioridad a la oferta, autofinanciamiento de los sistemas, planeación a mediano plazo, etc. ²⁰

3. Las determinantes macroeconómicas

Ahora bien, el funcionamiento, eficiente o no, del transporte no se genera únicamente a partir de las determinaciones macroeconómicas ni de los proyectos de planeación, sino que también influyen -y de manera importante- las características concretas que adquieren las organizaciones de transportistas, su lógica como sector.

Estas características pueden clasificarse en tres factores. En primer lugar la gestión empresarial, es decir, la forma de propiedad bajo la cual se organizan los modos de transporte. En América Latina la situación destaca por una cierta incongruencia en el sentido de que las pugnas entre la preeminencia de la propiedad privada y la pública se matizan con casos en que agrupaciones de particulares exigen su estatización como vía para asegurar ganancias, y modos de transporte público que operan con intereses de lucro²¹.

²⁰ Cfr. *Ibid* p23

²¹ *Ibid*

No obstante, "la forma más difundida en América Latina corresponde a las cooperativas (o comités). En esta forma de gestión *sui generis*, que funciona en simbiosis con las condiciones imperantes en la economía urbana, se socializan las negociaciones con el aparato estatal y algunas condiciones de operación, pero no la explotación financiera. Constituida en pilar de la transportación colectiva, el sector de las cooperativas entraña complejas y oscuras relaciones de propiedad"²².

Otro factor importante es el relacionado con la gestión del servicio. Éste suele organizarse mediante redes o líneas y con sistemas de transporte que nacen de manera informal, por lo cual es evidente la ausencia de redes únicas -y con ellas de un transporte integral-. Las rutas se forman de manera espontánea, sin coordinarse ni clasificarse en principales y alimentadoras. Se carece además de una organización central que regule el funcionamiento.

La tercera característica se refiere a la explotación financiera del servicio. En términos de competitividad, ésta no se da en el terreno del autotransporte, pues responde a lógicas monopólicas y oligopólicas.

Las tarifas no se determinan por la oferta y la demanda, sino por negociaciones con el Estado o las autoridades. En cuanto a los insumos, es frecuente que estos sean subvenciones indirectas.

El transporte urbano, sin embargo, no ha sido estudiado sólo desde una perspectiva eminentemente económica, sino que requiere ser abordado desde otros ángulos o perspectivas. En este sentido, es necesario reconocer no sólo su importancia en el traslado de la mano de obra, sino también en la movilidad escolar, en el consumo y pago de bienes y servicios, en las actividades recreativas y por relaciones familiares y amistosas, etcétera.

Tampoco podemos soslayar la importancia del transporte en la configuración del área urbana, las modificaciones en la renta del suelo, así como la relación que todo esto guarda con la segregación socioespacial.

²² *Ibid* p.24

Hablar del transporte público como dimensión problemática de la ciudad no puede circunscribirse únicamente a cuestiones técnicas ni a las relacionados con la ciudad como espacio capitalista y de desigualdades sociales. También es preciso reconocer que la problemática del transporte urbano se encuentra permeada por los más diversos intereses económicos, sociales y políticos, intereses que unas veces se articulan y coinciden, y otras más se confrontan entre sí, siempre en el marco de un momento sociohistórico y respecto a un determinado grupo o corriente política en el poder, es decir, conlleva un cierto involucramiento entre los particulares que proporcionan el servicio, el Estado que lo concede y los sectores sociales que lo utilizan.

Existe, pues un aspecto muy importante y poco estudiado en torno de la problemática urbana del transporte que es la negociación entre los actores sociales que participan de él.

"Hablar de actores remite directamente a la base social en la cual están presentes las fuerzas que pugnan por el control de la ciudad y de los servicios, entre ellos del transporte. No se trata únicamente de los actores reducidos a agentes del mercado o a protagonistas del escenario político, pero sí, en cambio, a actores que buscan hacer prevalecer sus intereses y negociar sus derechos sobre el sistema de transporte particular"²³.

De acuerdo con Henry, son tres los actores principales de esta negociación: el **Estado** (en tanto que el transporte es concebido como su deber ser y está bajo su control, aunque escapa de su dominio la actuación de los otros dos actores)

El segundo actor son los **transportistas** que "conforman a la vez un lobby, un cartel., un oligopolio y un grupo de presión[...] Su fuerza radica en su capacidad de negociación con el poder de las autoridades: concesiones, rutas, horarios, tarifas, normas, etcétera, están entre sus manos"²⁴. El tercer actor es representado por los **usuarios** que se movilizan en torno de la demanda del transporte. Así, ésta aparece como un ejemplo más del movimiento urbano popular. De esta manera, "concebir el transporte como un

²³ *Ibid* p.28

²⁴ *Ibid* p.29

mercado entre actores donde se ponen en juego poderes económicos, políticos y culturales, parece ser un rico postulado de análisis" ²⁵

Así pues, la participación del Estado en la vida urbana aparece no sólo como intermediario o árbitro en el interjuego de intereses o como simple instancia obligada a prestar los servicios demandados por la población, sino que es, irremediabilmente, participante parcial de la (des)configuración del espacio urbano y de la problemática social que todo ello conlleva.

Así, para los fines de esta investigación, se concebirá al transporte como un medio de movilidad que no sólo expresa la configuración socioespacial de la metrópoli sino que también es resultado de ella, siempre en estrecha relación con el contexto económico, sociohistórico, cultural y político que la conforma. Asimismo, es necesario señalar que la interrelación de diversos factores dan como resultado distintas modalidades de transporte y, lo que es más interesante, cada una de ellas adopta rasgos particulares en lo que se refiere a su organización interna y su participación y peso político, tal es el caso de las agrupaciones de taxis colectivos, las cuales establecen relaciones de carácter clientelar con las instancias avocadas al transporte, además de una organización caciquil al interior de las propias agrupaciones.

1.2 Aspectos políticos de las agrupaciones de taxis colectivos

No existen conceptos o categorías que describan específicamente a las relaciones que establecen las diversas organizaciones urbanas con las instancias de gobierno.

Sin embargo, existen numerosos estudios sociológicos en torno de organizaciones demandantes de vivienda o de servicios, mediante los cuales se ha reconocido en dichas organizaciones la acción particular de los líderes, la configuración de caciquismos urbanos y el establecimiento de ciertas relaciones clientelares.

²⁵ *Ibid* p.31

Dado que suponemos aquí una similitud entre las organizaciones de colonos y las asociaciones de transportistas, la construcción teórica existente en torno de las primeras, puede aprovecharse en el reconocimiento de los aspectos políticos presentes en el transporte concesionado.

Las organizaciones sociales urbanas en México suelen seguir un patrón más o menos común o generalizable a todas ellas²⁶ mismo que se presenta en el caso de las agrupaciones de taxistas. En un primer momento, un conjunto de individuos o de familias se organizan con la finalidad de demandar ante las autoridades correspondientes la satisfacción de alguna de sus necesidades que sienten como más inmediatas, o bien para luchar por intereses comunes. La demanda puede realizarse mediante acciones tanto legales como ilegales.

A partir de este momento las organizaciones se configuran entonces como **grupos de presión**²⁷. Los **grupos de presión** son organizaciones sociales que se consolidan a partir de la puesta en común de determinados intereses. Buscan lograr sus objetivos a través de su influencia sobre las autoridades, mediante amenazas o sanciones²⁸.

Los **grupos de presión** "surgen por el esfuerzo de hacer frente a un problema inmediato, se basan en un solo interés y se transforman luego para prestar los servicios que sus afiliados van considerando necesarios. Realizan la función de transmisión de la demanda política, de intermediación entre la sociedad y el gobierno, de reclutamiento político, de participación política y de integración social"²⁹.

²⁶ Dentro de las organizaciones sociales urbanas contemplamos a los movimientos demandantes de vivienda y servicios, así como a las organizaciones de vendedores ambulantes y, por supuesto, a las agrupaciones de transportistas.

²⁷ Para exponer este concepto nos hemos basado en el trabajo desarrollado por García Gutiérrez E. y M. Quintero *Grupos de Presión y Poder en torno a las Políticas Urbanas en el Valle de Chalco, Edo. Mex (1980-1990)* (Tesis), FCPys UNAM México, 1992.

²⁸ Cfr. Bobbio, N.(director) *Diccionario de Política*, siglo XXI, México, 1991

²⁹ García Gutiérrez, E. *Op.cit.* p. 80

Si bien los **grupos de presión** son organismos que engloban las demandas de un grupo, se encuentran representadas y dirigidas por un individuo, al cual podemos denominar **líder**.

Este concepto ha sido trabajado desde diversas perspectivas. De la tipología que Weber hace de la *dominación* se pueden derivar tres tipos fundamentales de liderazgo: el **líder tradicional**, reconocido como tal gracias a las creencias y pautas culturales del grupo a que pertenece; el **líder carismático**, que ocupa ese sitio dadas sus cualidades innatas, y el **líder legal**, impuesto por una autoridad externa y jurídica, que se impone como oficial al grupo³⁰.

Por otra parte, Orazio M. Petracca apunta que el liderazgo es un papel desempeñado en un contexto específico y de acuerdo a la situación que el mismo guarde, requiere, además, de atributos y habilidades del **líder**, así como motivaciones, atributos y recursos que varían de acuerdo al contexto; el liderazgo está "ligado a las expectativas de sus seguidores, recursos, demandas y actitudes"³¹

Petracca cita a Gerth y Mills, para quienes el liderazgo "es toda relación existente entre uno que guía y uno que es guiado; [es] toda situación en que a causa del que guía, los que son guiados actúan y sienten de una forma diversa de lo que harían en un caso distinto, [...] tal vez sería más exacto delimitar el liderazgo a ciertos tipos de autoridad, entendida ésta como un poder que, por una parte se ejerce consciente e intencionalmente y que, por la otra, se acepta y se reconoce espontáneamente"³²

Los líderes, desde la perspectiva de Whyte, "son aquellos individuos que dentro de un grupo detentan tal posición de poder que influye de forma determinante en las decisiones de carácter estratégico, poder que se ejerce activamente, y que encuentra una legitimación en su correspondencia con las expectativas del grupo"³³

³⁰ Cfr. Weber, M., *El político y el científico*, ALIANZA, Madrid. 1987

³¹ Bobbio, *ibid*

³² *ibid*.

³³ *ibid*.

El *líder* de una organización social lo es tanto que logra concentrar cierto poder en el grupo a partir de su continua participación en la elaboración de demandas y su consecuente transmisión a las instancias de gobierno correspondientes, llegan a vincularse con los otros participantes en la satisfacción de las demandas, se involucra con ellas ampliando de esta manera su campo de acción, y adquiriendo con ello una mayor concentración de poder que fortalece su liderazgo. El *líder* de las organizaciones de taxistas adquiere poder a partir de sus cualidades personales: carisma, interés por las demandas del grupo, posibilidad de resolver problemas inmediatos de la organización, capacidad de representar a la agrupación ante las instancias de gobierno correspondiente, etcétera.

Sin embargo en el contexto del sistema político mexicano, existe un fenómeno que Sergio Zermeno denomina *buropolitica*³⁴ y que consiste en un viejo fenómeno político que se caracteriza por la "propensión de las dirigencias, las élites y los representantes [de organizaciones sociales] a ser atraídas de manera importante por los altos espacios de poder burocrático, es decir, estatal, dejando de lado los intereses de la base, esto es, de los sectores poblacionales que representa"³⁵.

Es decir, el Estado busca cooptar a los diversos líderes y organizaciones sociales, con el fin de legitimarse, obtener mayor control sobre las distintas demandas de la sociedad, además de preservar su hegemonía. Existe un "...interés de la burocracia estatal por incrementar conflictos y demandas que le permiten mayor influencia en espacios políticos más amplios"³⁶, es decir, ampliar y mantener su dominio.

La *buropolitica*, dice Zermeno, provoca la destrucción de las identidades intermedias, es decir, de las diversas organizaciones sociales independientes reduciendo así los espacios para la negociación entre los diversos grupos sociales y el Estado³⁷, y desviando esa negociación hacia los intereses de este último y los

³⁴Cfr. Zermeno S. "El regreso del líder: crisis, neoliberalismo y desorden" en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 4, octubre-diciembre, 1999, IIS-UNAM, México,

³⁵ Zermeno S., "México: ¿transición a la democracia?" *Ciudades* núm. 11, ANU, México, 1992 p.8

³⁶ Zermeno, S., "El regreso del líder..." p.134

³⁷Cfr. *Ibid.*

individuales de los líderes. Más aún, mediante la *buropolitica* se reorienta el papel del *líder*: buscará su beneficio político e individual, procurando conservar la apariencia de beneficio social que se le imprime al servicio, lo cual no siempre se logra. La organización deja de ser un *grupo de presión* y se convierte en una suerte de fuente legitimadora del Estado.

La *buropolitica* puede, en determinado momento, confundirse con el *clientelismo político*, sin embargo, existen diferencias entre ambos conceptos. Mientras que el *clientelismo político* involucra a toda la agrupación comprometiendo a sus miembros a otorgar determinado favor al patrón a cambio de un cierto beneficio, la *buropolitica* involucra exclusivamente al *líder* de la organización, el cual ya no pretenderá ningún beneficio para los agremiados, hasta el punto de mantener mayores compromisos con el Estado, del cual ya forma parte. Ciertamente la presencia de la *buropolitica* y el *clientelismo* va sumamente relacionada y no existen casos puros, sin embargo, es conveniente hacer esta breve acotación. Mediante la *buropolitica*, los *grupos de presión* acaban por convertirse en instancias estatales..

Trasladando lo hasta aquí expuesto al ámbito de nuestro objeto de estudio (las agrupaciones de taxis colectivos) encontramos lo siguiente:

Las agrupaciones de taxistas nacen como un *grupo de interés*, dado que se forman para demandar al Departamento del Distrito Federal (DDF) concesiones para operar esta modalidad del sistema de transporte.

En un primer momento, las agrupaciones de taxistas actúan al margen de la legalidad, pero bajo la anuencia de la propia autoridad gubernamental. Posteriormente, el propio DDF les otorga concesiones para prestar el servicio, traza derroteros y favorece la constitución de rutas.

Si bien la legalización de las rutas fue fruto de las constantes demandas de los agremiados y del establecimiento de constantes y necesarias relaciones de los dirigentes de las organizaciones con las diferentes instancias del gobierno capitalino,

lo cual permitió que pudieran ejercer cierta presión sobre las decisiones en materia de transporte, convirtiéndose así en **grupos de presión**

Esta relación necesariamente estrecha con la autoridad generó que ciertos líderes o dirigentes de las organizaciones establecieran tratos más directos con ella. Sin embargo, la obtención de concesiones no se lograba únicamente con la presión directa sobre el Estado ni con las relaciones establecidas con los funcionarios del gobierno. Fue necesario, además, adherirse al partido en el poder para continuar recibiendo beneficios, lo cual causó que las organizaciones de taxistas se sumaran a las filas del Partido Revolucionario Institucional (PRI). Esta situación no significó el condicionamiento de su existencia al partido, pero sí una medida para mejorar los beneficios que pudiera obtener.

Este acercamiento extremo entre grupos de presión y gobierno deriva en compromisos pactados entre líderes y autoridades que responde tanto a los intereses del grupo como a los del partido oficial a través de mecanismos específicos, como es el **clientelismo político**.

El **clientelismo político** tiende "a sobrevivir y a adaptarse, tanto frente a la administración centralizada, como frente a las estructuras de la sociedad política [...], a unirse e integrarse en una posición subordinada con el sistema político moderno [y], a consolidar un estilo clientelar en que están interesados los políticos de profesión, que ofrecen a cambio de legitimidad y sostén (consensos electorales) toda clase de recursos públicos de los que pueden disponer (cargos y empleos públicos, financiamiento, licencias, etcétera.) [...] esta forma de clientelismo [...] no tiene como resultado una forma de consenso institucionalizado, sino más bien una red de fidelidades personales que pasa a través de un uso personal por parte de la clase política de los recursos estatales y, partiendo de éstos, aunque en términos más mediatos, a través de la apropiación de *recursos civiles autónomos*"³⁸

En las relaciones clientelares participan dos actores principales que son *el patrón y el cliente*. El patrón es aquel que posee o controla determinado bien, servicio o satisfactor y, que además, requiere de la legitimación o apoyo de quienes

³⁸Bobbio, *Op.cit.* p.273 y ss

necesitan el bien que posee, intercambiando legitimación por apoyo. El cliente, por otra parte, será aquel que solicita algún servicio de los que proporciona el patrón, obteniéndolo a cambio de su apoyo a éste. Se establece así una relación de apoyo mutuo en el cual el patrón protege al cliente, le facilita los satisfactores que requiere, pero no lo hace de una manera desinteresada, sino a cambio de algunos favores que le reditúan apoyo, legitimidad para continuar manejando los servicios que proporciona y que son el fundamento mismo de su poder.

Las relaciones clientelares en el caso de las agrupaciones de taxistas no poseen la figura del patrón perfectamente identificada. Mientras que las organizaciones son el cliente que va a solicitar determinados beneficios, algunas instancias de gobierno del Distrito Federal aparecen como el patrón, un patrón que no cobra para sí directamente los favores otorgados, sino que más bien lo hace para el partido en el poder (el PRI) que solicita diversas formas de apoyo por parte de las agrupaciones de taxistas, como son la asistencia a actos de apoyo al partido, proselitismo, distribución de propaganda, traslado de militantes (léase "acarreo"), etcétera.

La satisfacción de las demandas de las agrupaciones de taxistas, se agiliza mediante su afiliación y militancia en el partido; sin embargo, no es el partido el que posee directamente los bienes que favorecen a las agrupaciones de taxistas, sino más bien algunas áreas administrativas del DDF.

En torno de esto, Oscar Nuñez señala que "la importancia del PRI como núcleo central de los aparatos de control y corporativización [...] en el control e integración de las masas populares urbanas al sistema corporativo en general y las organizaciones del PRI en particular, tienen un papel muy reducido, interviniendo otras instituciones que son las que organizan y controlan las redes clientelistas"³⁹.

Si bien puede ser cierto que el papel del partido oficial como mediador se ha visto mermado, no por ello disminuye la importancia del *clientelismo político*. La importancia que para el Estado tienen las relaciones clientelares radica en que el "poder político no sólo descansa en las instituciones políticas formales, sino que es a

³⁹Nuñez, O. *Innovaciones democrático culturales del Movimiento Urbano Popular UAM-A*, México, 1990 pp 69-80

través de relaciones de tipo informal que grupos o instituciones legitiman a un régimen"⁴⁰

Estas relaciones formales e informales se establecen entre las organizaciones urbanas que actúan en el Distrito Federal y las dependencias de gobierno de la entidad; éstas proporcionan los bienes y servicios, pero es el PRI quien se encarga de cobrar al cliente la deuda mediante apoyo de tipo electoral: asistencia a mítines, voto, apoyo para la realización de maniobras electorales, etcétera; digamos que PRI y DDF trabajan conjuntamente para obtener legitimidad para el Estado. Esta situación es resultado de la irreconocible separación entre gobierno y partido oficial, situación que se hace más palpable en el DF, en virtud de que, hasta la fecha, lo ciudadano de esta entidad no tienen derecho a elegir a sus gobernantes, los cuales son impuestos por el ejecutivo federal.

El PRI favorece a las organizaciones sociales (colonos, taxistas, vendedores ambulantes, etcétera) a cambio de que éstas le brinden algunos apoyos, estableciéndose así relaciones patrón-cliente "...el patrón en este caso son las instituciones urbanas que poseen bienes [que en el caso de los taxistas más que de bienes concretos hablamos de concesiones y prebendas para explotar el servicio con altos beneficios para la organización y, sobre todo, para el poder]. Estas instituciones en una relación muy pragmática e instrumental, al responder a las demandas les piden a cambio legitimidad política y profesional en las diferentes campañas, y finalmente que la gente no se movilice independientemente"⁴¹.

Para los líderes de las organizaciones urbanas "...la función de gestoría prista es una cuestión vital. De ella depende en buena medida el cumplimiento de las demandas de su organización, no tanto por ser la de mayor poder frente a las dependencias públicas, sino porque no existe otra forma de gestión con poder de decisión sobre dichas demandas [...]. Las relaciones no conflictivas [de las organizaciones sociales urbanas] con los aparatos del poder gubernamental son

⁴⁰Eckstein, S. *El Estado y la pobreza urbana en México* citada por Castro Nieto, G. "Intermedialismo político y sector informal: el comercio ambulante en Tepito", en *Nueva Antropología* núm. 37, abril 1990, México, p. 82

⁴¹Núñez, O. *Op.cit.* p.82

esenciales para el mejor funcionamiento de la organización y una fuente de poder político para sus dirigentes"⁴²

El *lider* de las organizaciones urbanas juega un importante papel en la relación de éstas con el partido en el poder, pues funge como intermediario.

Las agrupaciones de taxis colectivos presentan un conjunto de características propias que permiten el funcionamiento de la organización y la permanencia del *lider*. Entre ellas podemos enumerar las siguientes⁴³:

1. La pertenencia a la organización es obligada informalmente ya que, de manera individual los permisionarios no logran concesiones y demás beneficios que con la afiliación a la organización están garantizadas. Es más, los taxistas solamente pueden trabajar si se encuentran afiliados a alguna organización, pues de lo contrario la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGAU) del DDF les niega la posibilidad de obtener placas y por tanto de prestar el servicio

2. El *lider* de cada ruta se constituye como tal a partir de su gestión ante las instancias de gobierno y el consenso con que cuenta al interior de la agrupación; toma decisiones arbitrarias; mantiene cierto margen de independencia frente al gobierno en cuanto que su existencia como dirigentes no depende directamente de las autoridades gubernamentales, pero si de las relaciones que guarde con el gobierno capitalino.

3. Las autoridades locales no se comprometen con los líderes ni los apoyan en conflictos internos de la organización. Los problemas que se generan al interior de las rutas tienen que ser resueltos por sus mismos miembros, en este caso por la responsabilidad y autoridad del propio *lider*, que en casos extremos llega a ser destituido.

⁴² Legorreta, J. *Estudios Políticos*, núm. 4-1, oct.88-marzo.89, UNAM-FCPyS, México,

⁴³ Nuñez señala una serie de características propias de las organizaciones urbanas, mismas que hemos trasladado, con algunas variantes -a veces adecuaciones, a veces diferencias- al caso de las agrupaciones de taxis colectivos, *Cfr. Nuñez, O. Op.cit*

4. Necesitan de las instancias locales urbanas para mantenerse como líderes. De acuerdo con lo antes señalado, los líderes de las agrupaciones de taxis colectivos permanecen como tales, no solamente por los apoyos que les brinde de manera personal el gobierno capitalino, sino por las relaciones y concesiones que consigan y establezcan con las diferentes instancias de autoridad del DDF, lo cual le otorga legitimidad ante las bases de la organización.

5. Se ve obligado a pertenecer al PRI, el cual cobra las concesiones otorgadas por el DDF a partir de tres situaciones básicas:

- cuando necesita realizar alguna gestoría frente a instancias controladas por el PRI y con la cual no tiene relaciones o pueda ser decididamente rechazado;
- que alguna dependencia le condicione el otorgamiento de bienes a su afiliación al PRI, exigiéndole su participación en eventos político-electorales;
- que vislumbre la posibilidad de hacer carrera política impulsado por el PRI.

Estas relaciones de *clientellismo político* acaban por dar verdadera fuerza y concentración de poder a determinados líderes de las organizaciones, lo cual los erige como auténticos *caciques* de la organización, es decir, hacen de la organización su pequeño - y a veces no tanto- coto de poder.

El *caciquismo* es un concepto elaborado primeramente para explicar las situaciones de origen rural. Hace alusión al ejercicio del cacique, al cual Chevalier señala como "el ambiguo representante de las clases populares, cuyo papel le permite acumular poder y riqueza"⁴⁴.

⁴⁴De la Peña, G. "Poder local, poder regional : perspectivas socioantropológicas" en Pádua, J., et al. *Poder local, poder regional*, COLMEX, México, 1988 p.29

El cacique es un individuo que concentra un poder importante en una localidad determinada y en el discurso se identifica con ciertos sectores de las clases populares que explota, y a los cuales dice ayudar.

Para el caso de las agrupaciones de taxistas, los líderes detentan el poder en áreas determinadas por las rutas y ramales que trabaja y controla su organización. Aquí es donde radica una de las más importantes fuentes de poder, pues éste no se encuentra restringido únicamente al espacio limitado de una zona geográfica o terreno, sino que se expande a medida que aumentan las concesiones de rutas y de unidades.

Según Friedrich, "la legitimidad del cacique se expresa en el discurso populista pero en realidad se basa en su capacidad pragmática de beneficiar a sus fieles, que a su vez se vincula con la utilidad que el cacique tiene para el PRI y las autoridades del Estado"⁴⁸

El cacique es "...un *líder* fuerte y autocrático en la política local y/o regional cuyo mando característicamente informal, personalista y a menudo arbitrario se apoya en un núcleo de parientes, *guardaespaldas* y dependientes, y se significa por la amenaza y la práctica de la violencia"⁴⁸.

Esta definición fortalece la tesis sobre el poder independiente que logra el cacique al fungir como intermediario. Éste obtiene beneficios para sus seguidores a cambio de apoyo, además de obtener espacios de poder mediante su cooptación por parte del poder burocrático.

Las diversas perspectivas y conceptualizaciones de cacique han sido retomadas por W. Cornelius para describir la existencia de caciquismo en los espacios urbanos. De hecho, este autor denomina a esta situación *caciquismo urbano*.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 31

⁴⁸ Friedrich, citado por Cornelius, W., "El México contemporáneo: análisis estructural del caciquismo urbano" en Unikel, L., (compilador) *Desarrollo Urbano Regional en América Latina. Problemas y políticas*, (serie lecturas núm.16), FCS, México, 1976, p. 672

Para llegar a la construcción del concepto de cacique urbano, Cornelius trabaja en la formulación de un *tipo ideal* a partir de la observación y trabajo en siete colonias y barrios populares de la ciudad de México. De ese modo, caracteriza al cacique urbano como un instrumento del Estado para extender y conservar su hegemonía.

El cacique urbano es, para Cornelius, el sujeto lideresco que "moviliza mítines del PRI y actos de apoyo a funcionarios. Consigue votos para el mismo partido mediante la persuasión o la amenaza. Constituye un factor unificador de su territorio y elimina, mediante beneficios o violencia, las luchas faccionales y las protestas públicas contra el gobierno [...], no permite que surjan más demandas de las que el régimen pueda resolver, y debe por tanto, persuadir a sus seguidores para que se conformen con satisfacciones mínimas"⁴⁷.

Cornelius enumera para el cacique una serie de características generales o rasgos comunes:

1. Obtiene poder por autoimposición
2. Es autóctono, es decir, es originario o miembro de la localidad o comunidad sobre la que ejerce su poder
3. Las relaciones que establece con los demás miembros de la comunidad o agrupación son de tipo utilitarista, racional e instrumental
4. Busca aumentar su riqueza personal
5. Mantiene contacto con políticos y burócratas dentro del aparato del partido oficial
6. Actúa como eficaz mediador, representante ante funcionarios, transmisor de demandas, etcétera.
7. Evita el conflicto al interior de las agrupaciones o comunidad, ya sea creando consenso o reprimiendo

⁴⁷Cfr Cornelius *Op.cit.*

8. Actúa como *líder* formal de la organización y como *líder* informal de opinión, esto es, organiza el funcionamiento interno de la comunidad, y crea cierta dependencia de ésta frente al gobierno⁴⁸.

El cacique resulta ser el intermediario entre el Estado y las organizaciones de la sociedad civil; es el *líder* que se involucra en el fenómeno de la *buropolítica* y representa las relaciones de *clientelismo político*, anulando las posibilidades de existencia de auténticas identidades intermedias.

Guillermo de la Peña señala la propuesta de Erick Wolf en lo que se refiere al papel de intermediario que tiene el cacique. Wolf señala que en la sociedad existen diversos niveles de integración sociocultural, estos niveles abarcan el grupo doméstico, el barrio, la comunidad, el municipio, la microrregión, la macrorregión y la nación.

Existe la necesidad de vincular cada uno de estos niveles con el siguiente, para mantener la presencia y legitimidad del Estado; esto requiere la existencia de "vastas redes de relaciones sociales, donde intereses y orientaciones diversas deben orientarse y compaginarse"⁴⁹ Para que esto sea posible, es necesaria la participación de un Intermediario (individuo, grupo, institución) que logre mediar el conflicto que existe entre las partes, pero sin conciliarlos, pues de lo contrario el conflicto acaba y su poder termina. En este papel de sujeto mediador, actúa el cacique, al cual Wolf denomina *broker*.

Por su parte, Richard Adams señala que el cacique, que se mueve en distintos niveles de articulación (espacios en los cuales se confrontan y operan los actores), no posee un poder independiente, sino que éste depende de las mediaciones que establezca entre cada uno de los niveles de articulación. Además, su poder es producto de aquel que le van cediendo u otorgando los actores sociales entre quienes intermedia.

⁴⁸*Ibid*

⁴⁹Wolf, citado por De la Peña *Op.cit.* p. 31

El fenómeno del *caciquismo urbano* presenta diversas características que son particulares del sistema político mexicano, el cual es "extremadamente capaz de controlar e integrar todos los signos de protesta social"⁶⁰.

Los caciques fungen como intermediarios entre la organización que representan y las instancias del Estado y los grupos de poder que lo controlan. Sin embargo, su intermediación no se da en el plano de la actividad negociadora, sino en el de la cooptación, de tal forma que a los líderes actúan como "representantes del poder político a través de sus relaciones con la administración y con el Partido Revolucionario Institucional [...] de donde obtiene sus recursos y su legitimidad"⁶¹.

Los líderes, convertidos en caciques, actúan bajo dos funciones o papeles encontrados: de un lado ejercen presión en favor de las demandas -que son las que originan la organización- y por otro, hacen de sus organizaciones un canal importante de participación política subordinada al asegurar sus votos y apoyo al PRI.

En las relaciones clientelares es indudable la participación del Estado, la cual adquiere los rasgos que explican en cierta medida la importancia del *clientelismo político*.

En las relaciones clientelares "...el Estado sigue siendo el principal elemento para dar cuenta de las características del proceso social que se produce en esas comunidades [asentamientos irregulares u organizaciones sociales diversas]"⁶². Según Castells, la importancia de Estado en relación con las organizaciones sociales implicadas en el *clientelismo político* se basa en tres razones fundamentales:

1. Las organizaciones sociales -que inician su existencia en el terreno de la ilegalidad y la informalidad-⁶³ requieren "cierto nivel de

⁶⁰Castells, M. *Capital multinacional, estados nacionales y comunidades locales, siglo XXI*, México, 1987, p 103

⁶¹*Ibid* (con base en Cornelius, W., *Politics and the migrant poor in México City* y Montaño, J., *Los pobres de la ciudad en los asentamientos espontáneos*)

⁶²*Ibid*

⁶³Cuando hablamos de informalidad aludimos al carácter que toman determinadas organizaciones sociales cuyas demandas o intereses tienden a estar fuera de lo legal y/o jurídicamente aceptado por el Estado. La importancia de este concepto es que las situaciones de informalidad requieren cierto espacio otorgado por el Estado -al cual, a su vez, le

tolerancia por parte de las instituciones jurídicas» del Estado⁶⁴. Esto significa que las organizaciones sociales, en tanto que actúan al margen de la legalidad -al menos en sus orígenes- requieren que el Estado les apoye, garantice o les dé espacios de actuación, aun cuando su existencia sea jurídicamente irreal.

2. El Estado es, por otra parte, la entidad que administra los bienes y servicios que demanda la organización social,

3. El Estado es, por tanto, la instancia que maneja los bienes y servicios, así como las instituciones jurídicas y espacios de acción; este manejo lo hace de acuerdo a sus propios intereses y tomando en consideración "la potencial influencia popular"⁶⁵ que obtenga de la organización.

De esta manera, se hace evidente que la existencia de organizaciones sociales que demandan la satisfacción de sus necesidades o la consecución de sus intereses, son importantes para la legitimidad del Estado, además de que requieren actuar, al menos un tiempo, en los terrenos de la ilegalidad o informalidad.

Mientras el Estado presenta este conjunto de rasgos necesarios para las organizaciones, éstas se ven obligadas a la participación política en los terrenos y bajo las condiciones del Estado. "La mayor parte de sus demandas son satisfechas sólo en función de la victoria política de sus líderes"⁶⁶

Las diversas organizaciones sociales, para obtener los beneficios y satisfacciones que demandan, necesitan integrarse a algún partido político (en tanto que éste actúa en espacios formales de negociación y contienda que posee el Estado); ese partido político se convierte en su nexo con las dependencias

conviene su existencia- y lo consiguen mediante un intermediario, el líder, convertido en cacique, aparece como vínculo necesario que articula lo formal con lo informal, y a lo ilegal le da un carácter de legítimo

⁶⁴Castells, *Op.cit.* p. 113

⁶⁵ Cfr. *ibid*

⁶⁶ *ibid*

poseedoras de los satisfactores de sus demandas. Y es precisamente el caso de las agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México y su zona metropolitana (ZMCM).

Adherirse a un partido lleva a la organización a desvirtuar sus intereses y demandas concretas que, como tales, responden a necesidades más o menos inmediatas. Esta situación obliga a la pérdida de su carácter de *grupo de presión*, en favor de una actuación como instrumento -indirecto, sí- del grupo en el poder. Se establece entonces una interesante relación entre las agrupaciones de taxistas y el Estado, a través del PRI y del DDF.

Los primeros colaboran a la legitimidad del Estado mediante el apoyo a actos del partido y del propio ejecutivo federal, y obtienen así concesiones, autorización de tarifas, tolerancia de su ineficiencia, créditos, indulto de sanciones económicas, etcétera.

CAPITULO 2.

AL ABORDAJE DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Una vez que ya se han señalado las perspectivas desde las cuales ha sido visto el transporte y los conceptos que se manejarán a lo largo de este trabajo, es necesario reseñar a grandes rasgos el proceso que ha conformado las características actuales del transporte urbano en la ciudad de México, así como realizar una descripción de la situación actual del mismo.

2.1 Desarrollo del transporte en la ciudad de México.

La actual configuración del transporte público de pasajeros, es resultado y expresión de una lucha constante por los espacios urbanos, lucha que deviene en severas pugnas por el poder y que involucran tanto a los permisionarios, a las autoridades capitalinas, al partido oficial y a los propios usuarios. Hacer un recuento de todas estas luchas políticas que conlleva el transporte, es una tarea ardua que excede los objetivos de este trabajo.

Sin embargo, no se puede soslayar la importancia que algunos acontecimientos han tenido en la problemática del transporte público de pasajeros en la ciudad de México. Por ello es conveniente exponer brevemente algunos de los factores y situaciones coyunturales que han intervenido en este problema, determinando de manera importante la actual configuración del transporte. El primero de estos momentos coyunturales es la huelga de tranviarios de 1917.

El conflicto armado de la revolución mexicana repercutía en el poder adquisitivo de los trabajadores, haciendo su situación económica verdaderamente precaria. Las condiciones de trabajo de los tranviarios no eran diferentes, de ahí que en el mes de junio de 1917 deciden estallar la huelga contra la Compañía de Tranvías de México, asentada en el país desde 1907. Las huelgas de tranviarios se habían sucedido

desde 1914 y en ellas participaban cuatro sindicatos que se agruparon en la "Alianza de Tranviarios"¹

Ante la insuficiencia del transporte urbano de pasajeros, algunos propietarios de los primeros vehículos automotores que ya circulaban en la capital, decidieron prestar el servicio, el cual era incómodo para los usuarios, desorganizado, sin horarios, ni rutas ni paradas establecidas.

Al terminar la huelga, los nuevos camioneros continuaron prestando el servicio en clara competencia con las líneas de tranviarios. Se generaron entonces enfrentamientos entre ambos bandos, en las cuales los tranviarios restaban importancia a los camioneros, pues consideraban que el servicio no tendría futuro en el naciente sistema de transporte colectivo de la capital. Sin embargo, "el camión habría de sobrevivir pues, más que como competidor inmediato del tranvía, nuestro intruso había nacido como recurso complementario para atender la transportación del pasaje excedente"².

En 1918 el gobierno del DF otorga permisos selectivos a los *autobuses* con el fin de regular el servicio. Para 1921 se conceden los permisos que lograron que los camioneros salieran de la ilegalidad, más no de la desorganización. Poco a poco los choferes propietarios comenzaron a asociarse con otros choferes que no poseían vehículo propio, quienes aceptaron conducir los camiones en horarios determinados y pagando un porcentaje de los ingresos diarios al dueño del camión. La organización de los camioneros empezó a tomar forma cuando, en el mismo año, se agrupan en *líneas* (la primera de ellas fue la *Roma-Piedad*), es decir, en grupos de camioneros que atienden una misma ruta general, la cual a su vez se subdivide en *derroteros* fijos; también se establecen horarios de salida, tarjetas de control, participan *despachadores*, etc.³ En ese mismo año, los permisionarios se organizan en sindicatos de propietarios para defenderse de las cada vez más crecientes demandas de los trabajadores a su servicio.

¹ Cfr. Legorreta, J. *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, CECODES, México, 1989

² *Ibid.* p130

³ Cfr. *Ibid*

Desde los primeros años, las nuevas organizaciones de camioneros comenzaron a relacionarse de manera importante con los caudillos de la revolución mexicana, específicamente con Álvaro Obregón. Cuando Obregón enfrentaba la rebelión de Adolfo de la Huerta en Ocotlán, Jalisco, los camioneros fueron *persuadidos* para enviar 200 camiones al campo de batalla y conformar así un frente motorizado. Se les ofreció un pago por unidad enviada y por día de participación, mismo que no les fue entregado en las fechas correspondientes, por lo cual los representantes de la organización acudieron con el general Obregón para exigir su pago, mismo que fue entregado sin mayores tardanzas, aunque el general los requería para diversos apoyos oficiales y posteriormente partidistas⁴.

Para 1924, ante la acrecentada competencia entre la Compañía de Tranvías y los camioneros, la primera decide incorporar a la circulación los primeros camiones con cupo para suficientes pasajeros, organizándose 6 rutas fijas. No obstante la aparente organización de este servicio, fue poco el tiempo que se mantuvo en circulación, pues los camioneros lograron expulsarlos de las calles.

Entre 1922 y 1927, el Ayuntamiento del Distrito Federal otorgó demasiados permisos saturando la oferta hasta hacer el servicio incosteable. Esta situación provocó protestas entre los choferes, entonces afiliados a una corporación sindical que se denominaba *Centro Social de Choferes*. Por este motivo se organizó una manifestación frente al ayuntamiento capitalino que culminó con el lanzamiento de un vehículo a las puertas del inmueble, la represión armada de los manifestantes, la quema del Archivo Municipal y el saldo de varios muertos. Para tratar de solucionar el conflicto, el entonces gobernador del Distrito Federal, Gral. Celestino Gasca, implantó las primeras normas administrativas para regular el servicio de autotransporte de pasajeros: permisos de ruta, propiedad colectiva de camiones, características de las unidades, etcétera⁵.

Fue hasta 1929 cuando se publicó en el Diario Oficial un reglamento que otorgó a los permisionarios un plazo de 3 años para cambiar sus unidades por otras

⁴ Cfr. Romero Héctor Manuel, *Historia del transporte en la ciudad de México*, DDF, México, 1987

⁵ Cfr. *Ibid*

de mayor capacidad (más de 15 y menos de 40 personas), además de que estableció la prohibición de vender o alquilar permisos o unidades a extranjeros.

El gremio de los autotransportistas se encontraba seriamente fragmentado. El Centro Social de Choferes, de tendencia anarquista y afiliado a la Casa del Obrero Mundial, fue creado en 1918. Al interior del Centro Social se manifestaron diferencias respecto a los fines de la organización, dando lugar a la aparición de un grupo interno que unido a la Federación Camionera del DF forma la Alianza de Camioneros de México, misma que en 1926, a raíz de la desaparición de la Casa del Obrero Mundial, se separó definitivamente del Centro Social de Choferes⁶

Entre 1934 y 1940, el entonces presidente de la república Lázaro Cárdenas, buscó impulsar sociedades cooperativas de transportistas, las cuales no dieron resultado, a pesar de la instauración de sociedades de crédito en apoyo a los permisionarios. En esos mismos años surgen las primeras organizaciones de taxis, las cuales derivarían en las actuales agrupaciones de taxis colectivos o *peseros*.

A partir de la década de los cuarenta el gobierno mexicano da un giro en cuanto a la política económica. Se impone un modelo económico que, a fin de cuentas, generó serias desigualdades en la estructura social mexicana. Este modelo económico consistió, básicamente en colocar "la industrialización sustitutiva de importaciones como eje central de la economía y se sustentó sobre la acción del Estado en un marco de intenso proteccionismo, de sacrificio fiscal y de absorción de recursos externos [lo cual] creó las condiciones de producción necesarias para garantizar el crecimiento rápido del producto interno bruto con base en una inequitativa distribución del ingreso"⁷.

Las consecuencias de esto se dejaron sentir en la relación *campo-ciudad*, con la subordinación del sector agropecuario al industrial; también se expresó en el crecimiento poblacional, en la distribución del producto interno bruto (PIB) -que a su vez repercutió en la distribución del ingreso familiar-; también tocó de manera

⁶ Cfr. *Ibid.*

⁷ González Salazar, G., *El Distrito Federal, algunos problemas y su planeación*, UNAM-INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS, México, 1990 p.17

importante cuestiones ocupacionales, incrementando los índices de desempleo y subempleo, así como la expansión de la llamada informalidad urbana y ocupacional.

La concatenación de todos estos elementos se manifiesta en diversos ámbitos del espacio urbano de las ciudades del país, pero principalmente en la capital, que vio modificada en forma drástica su propia configuración física y social.

A pesar de que en esta "dinámica de desarrollo desigual las mayores inversiones y disponibilidad de servicio como agua potable, drenaje y alcantarillado, salud, educación, recreación y esparcimiento, tienden a concentrarse en las principales [ciudades], su expansión siempre va por detrás de las necesidades que plantea el incremento demográfico y la escasa capacidad económica de la población para contribuir a su ampliación y mantenimiento"⁸.

Así pues, a pesar de que las principales ciudades estaban concentrando la riqueza del país, no la estaban distribuyendo de manera equitativa. Junto con esto, la industrialización mal planeada, da como resultado, entre otros, el fenómeno de la *conurbación*.

"En 1946 aparecen las primeras industrias al norte de la ciudad [de México] en la [colonia] Industrial en el DF y en Ecatepec, Tlalnepantla y Naucalpan en el Estado de México, provocando el crecimiento de la red vial para conectar la ciudad con estos lugares, dando lugar a las primeras manifestaciones de conurbación"⁹.

Este fenómeno -que no se restringe únicamente a los aspectos de vialidad, sino también a aquellos relacionados con el crecimiento poblacional y la demanda de servicios básicos y empleo- generó importantes efectos en la calidad del servicio de transporte. Las líneas de camiones continuaron desarrollándose alentando el anárquico y desigual crecimiento urbano.

⁸ *Ibid.* p.22

⁹ CGT, *Guía de taxis colectivos con itinerario fijo*, "Breve reseña histórica", Coordinación General de Transporte, México, s/f, s/p.

"Las líneas fueron adquiriendo mayor complejidad en su estructura interna: sus diversos servicios se especializaron y, en ocasiones, adoptaron formas modernas de organización de empresas. se generalizó la idea de que las líneas deberían hacerse cargo de la administración de los camiones, en vez de que fueran individualmente administrados, respetándose los derechos de los propietarios. Con ello se aprovechaban las ventajas de la división del trabajo y se ensayaba una explotación más racional del equipo"¹⁰

Otro factor que influyó en la expansión de las líneas de camiones, fue el decreto de un reglamento de transporte donde se dictó que las compañías tranviarias tendrían que construir su propia infraestructura de operación, (lo cual había venido haciendo el propio Estado) mermando con ello su poder económico y sus posibilidades de expansión. La situación de las compañías tranviarias generó también continuos conflictos sindicales, mismos que llevaron al gobierno a confiscar tranvías y retirar concesiones en 1945; sin embargo, esa disposición oficial no tuvo efecto hasta 1955, con serias consecuencias para la transportación urbana de la ciudad capital¹¹.

Ya en la década de los cincuenta, al tiempo que aumentaba la extensión territorial de la ciudad de México crecía la demanda de transporte y, con ello, el poder de los concesionarios del servicio, pues el primero se hacía imprescindible en la nueva dinámica urbana de la ciudad de México, en tanto que reforzaba ciertas prácticas que, desde los inicios de la asociación de camioneros "impulsaron *nuevas formas corporativas* de entrega de concesiones. El surgimiento y consolidación [de las organizaciones de camioneros] no se explicarían sin considerar su base política: *el apoyo del gremio de transportistas al gobierno*"¹². Así pues, las organizaciones de transportistas nacen profundamente vinculadas a las prácticas corporativas del sistema político mexicano. En 1958 se protocoliza la Alianza de Camioneros de México, en funciones desde 1926, convirtiéndose en la organización que monopolícamente controlaría el servicio en la capital.

¹⁰ Romero, H., *Op. cit.* p 136

¹¹ Cfr. *Ibid*

¹² Legorreta J, *Op. Cit.* p.59

La urbanización de la ciudad de México y su consecuente problema de transporte sigue incrementándose en la década de los sesenta. Es en este periodo que se inicia la construcción del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), en parte por la creciente demanda de transporte, en parte por las relaciones estrechas que mantenía el Estado -básicamente a través del poder Ejecutivo encabezado por el presidente Gustavo Díaz Ordaz- con el grupo económico Ingenieros Civiles Asociados (ICA), promotor directo de las obras del Metro.

Mientras tanto, la ciudad continúa creciendo y, para evitarlo, las autoridades del DF prohíben toda clase de urbanizaciones, generando con ello la ocupación clandestina de predios que dieron lugar a numerosos asentamientos humanos irregulares¹³. Estos asentamientos pronto se convirtieron en nuevas colonias demandantes del servicio de transporte público.

La inexistencia o malas condiciones de las vías de acceso a esos lugares obstaculizaban el uso de las formas de transporte masivo y autorizado, dando lugar al surgimiento de algunos modos informales de transporte colectivo.

"Es precisamente al final de esta década [y ante la] necesidad de evitar el transporte individual como factor de ocupación [que] nace el servicio de taxis colectivos *tolerados*, llamados así porque no contaban con autorización"¹⁴ del gobierno del DDF. Fue ente 1967 y 66 que se organizan los taxis colectivos o *peseros*, unidades de transporte que no contaban con autorización del DDF, por tanto carecían de placas, de taxímetro, de color que los distinguiera, de rutas y de paradas definidas, etcétera.¹⁵

El modelo económico de la sustitución de importaciones se prolongó hasta finales de la década de los sesenta y principios de los setenta, cuando con el inicio del sexenio de Luis Echeverría, se modifica la política económica anterior y se organiza la economía -y las demás funciones del Estado- con base en la *planeación*,

¹³ Huelga decir que los asentamientos irregulares no tienen como causa única esta prohibición de las autoridades capitalinas, sino que en su conformación intervienen diversos factores de índole económica, política, social, etc.

¹⁴ Coordinación General de Transporte, *Op. cit* p. 4

¹⁵ Cfr. Legorreta, J., *Op. Cit*

lo cual no fue privativa de este periodo de gobierno, pues ya se realizaban trabajos de planeación desde sexenios anteriores (se inicia desde el cardenismo).

Sin embargo, las relaciones con el gremio de transportistas no se vieron afectadas, más aún, la concentración del transporte público en manos privadas se ve favorecida por "la presencia de una crisis fiscal, [...] un régimen neopopulista, y [...] el congelamiento del proyecto Metro"¹⁶. Incluso, las autoridades capitalinas otorgaron subsidios en gasolina y lubricante, además de que les otorgaron incentivos fiscales.¹⁷

Fueron favorecidos, entre otros, "Rubén Figueroa, zar del transporte, vocal del Río Balsas, y gran amigo del presidente Echeverría quien, se decía, suspendió las obras del Metro durante su mandato para favorecer los intereses del transporte capitalino"¹⁸ concesionado, y Octavio Senties Gómez, apoderado de la Alianza de Camioneros y empresario del autotransporte.¹⁹ Casi al mismo tiempo, y con el argumento de que existía una sobresaturación de la oferta de transporte, la Alianza de Camioneros de México firmó un convenio con el DDF mediante el cual se aprobaba la fusión de 86 sindicatos de transportistas en 20 sociedades mercantiles, todos afiliados a la Alianza, convirtiéndose en una importante y monopólica empresa de transporte urbano²⁰.

"El notable poder adquirido por la Alianza fue determinante en la suspensión de las obras del metro de 1970 a 1977, durante el sexenio de Luis Echeverría y parte de José López Portillo. Pero la decisión también estuvo vinculada a no afectar los intereses de la industria automotriz, inmersa en una economía ya con signos de recesión"²¹

¹⁶ Navarro Benítez B., en *Economía y planificación urbana en México*, Bustamante Lemus, C., F. Burgueño Lomeli (coords.), Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1989. p.67

¹⁷ Cfr. Legorreta, J., *Op. Cit.*

¹⁸ José Agustín, *Tragicomedia mexicana 2*, PLANETA, México, 1992 (colecc. Espejo de México), p. 92

¹⁹ Cfr. Legorreta, J., *Op. Cit.*

²⁰ *Ibid*

²¹ *Ibid.*

El sexenio de José López Portillo se caracterizó por continuar con los proyectos de planeación, aunque sin tener un verdadero proyecto político y de desarrollo económico. No obstante, en ese periodo, la economía parecía recuperarse nuevamente. La élite en el poder perdía la visión de la realidad en medio del vértigo petrolero. Se confió ilimitadamente en las posibilidades del capital ingresado por la venta del energético. Esto se tradujo, entre otras cosas, en créditos con bancos internacionales que posibilitaron continuar con la construcción del Metro.

"La ciudad de México, desmesurada y caótica ya para entonces, recibió en buena medida la atención del gobierno. Se echaron a andar nuevamente las obras del Metro, o Sistema de Transporte Colectivo, y en agosto de 1978 se inauguró el tramo entre Tlatelolco y el Monumento a La Raza de la Línea 3²²

Mientras las obras del Metro continuaban, la Alianza de Camioneros vio su auge entre 1970 y 1980; sin embargo las pequeñas rutas de *tolerados* seguían expandiéndose por las distintas calles y avenidas de la ciudad de México, muchas de ellas ya representaban grandes redes de transporte urbano.

Con su presencia en la regencia capitalina y la cada vez más aguda problemática de transporte en la ciudad de México, Carlos Hank González (fuertemente relacionado con Isidoro Rodríguez, importante dirigente de transportes en la república mexicana y contrario a la Alianza de Camioneros) agudizó sus pugnas con la Alianza de Camioneros de México -en aquel entonces la organización cúpula de los transportistas y de filiación priísta, hasta culminar en el retiro de concesiones.²³

Durante los primeros años de la década de los ochenta ocurrirían diversos sucesos que influirían en la configuración de la problemática actual de transporte en la ciudad de México.

²² José Agustín, *Op. Cit.* p. 174

²³ Cfr. Legorreta, *Op. Cit.*

La decisión de continuar las obras del Metro afectó directamente los intereses de la Alianza de Camioneros. Se gestaron así pugnas entre el gobierno capitalino y el gremio de camioneros las que, junto con las protestas de diversos sectores de la población contra el pésimo servicio otorgado por los concesionarios, además de la demanda de algunos partidos políticos -incluido el PRI- en el sentido de que el Estado controlara el servicio²⁴, provocaron que el 26 de septiembre de 1981, mientras se *destapaba* a Miguel de la Madrid como candidato priista a la presidencia de la República, el regente Hank González, anunciara el retiro de concesiones a los permisionarios, trasladando la prestación del servicio a la empresa descentralizada Autotransporte Urbano Ruta-100.

Con esta decisión crecieron las expectativas entre académicos, políticos y usuarios en el sentido de que, *ahora sí*, se organizaría un servicio de transporte integral, barato y eficiente en manos del Estado, el cual, ciertamente, por lo menos mejoró la organizaciones de las anteriores líneas de camiones y logró mejorar, aunque no optimizar el servicio.

Sin embargo, el mejoramiento del transporte no pudo continuar debido a que, además del ininterrumpido crecimiento urbano, en febrero de 1982 se produce la devaluación del peso como consecuencia de la *petrolización* de la economía, la concentración de ingreso y capital, además de una desorbitada corrupción, todo lo cual generó una de las -hasta entonces- más severas crisis en la historia de nuestro país²⁵.

Las consecuencias de esto fueron graves. Se tomó la decisión de nacionalizar la banca a fin de evitar la salida masiva de divisas en dólares; aumentó en casi 100% la tasa de desempleo, cayó el sector industrial y varias empresas carecían de capital, la inflación llegó a alcanzar niveles que iban del 40% al 100%, se agudizó el déficit de sector público y el país se encontraba, prácticamente, en la víspera de una suspensión de pagos al exterior²⁶.

²⁴ Cfr. *El Día*, 27 de septiembre de 1981.

²⁵ Cfr. González Salazar O, *Op.cit.*, p.26 y ss.

²⁶ Cfr. *Ibid.*

Toda esta problemática se manifestó de manera sustancial en las condiciones de vida de la mayoría de la población, tanto en el nivel familiar, como en el rubro de los servicios públicos.

En virtud del creciente endeudamiento del país con los bancos extranjeros, situación que resultaba común para todos los países de América Latina, el Fondo Monetario Internacional (FMI), a través de medidas evidentemente intervencionistas, impuso a México una serie de políticas económicas, entre las cuales destacaba la reducción del gasto público, renglón en el que se cuenta el presupuesto destinado a cubrir la demanda de servicios públicos como el transporte.

Indiscutiblemente, esto afectó la posición de Ruta 100 y del Sistema de Transporte Colectivo, ambos en manos del Estado. El servicio de transporte fue desatendido, la Ruta 100 vio mermados sus ingresos y la construcción de las diversas líneas del Metro fue interrumpida nuevamente.

Mientras tanto, el desempleo, el crecimiento de la población, la falta de vivienda y la conurbación aumentaban, y junto con ellas la demanda de transporte que ya no podía satisfacerse por medio de las modalidades administradas por el Estado.

Esta situación favoreció la expansión de las rutas de taxis colectivos o *peseros*, que en aquel momento ya existían, pero que aún no tenían la actual importancia numérica y política.

"Sin embargo, su expansión se ve favorecida por cinco factores relevantes:

1. la incapacidad gubernamental para su control;
2. su gran flexibilidad y adaptabilidad en diversos órdenes;
3. la presencia misma de la crisis;

4. el posible traslado de expermisionarios camioneros a este atractivo y poco riesgoso negocio;

5. han servido como herramienta de mediatización del emergente movimiento urbano popular de la periferia de la ciudad de México, mediante la concesión de placas y permisos, a líderes oficialistas."²⁷

La tendencia actual en las políticas de transporte público capitalino va en el sentido de reprivatizar el servicio en aras de *adelgazar* al Estado en beneficio de las políticas neoliberales ahora adoptadas. En este sentido, en el sexenio actual (1988-1994), se han tomado ciertas medidas en torno del transporte:

1. Reimpulso a la construcción del Metro (incluido el tren ligero) con apoyo del capital privado

2. Invitación a la iniciativa privada en la construcción del Metro férreo.

3. Convocatoria a abrir nuevas rutas operadas por el sector privado

4. Replanteamiento de la intervención estatal en el servicio de autobuses²⁸

Luego de revisar, a grandes rasgos, la trayectoria del transporte público en la ciudad de México, podemos coincidir en que el "carácter fuertemente vulnerable del sistema de transporte muestra la influencia que criterios exclusivamente coyunturales han tenido en su evolución, a pesar de la vigencia de múltiples planes y programas. La atención prioritaria que se ha otorgado a las situaciones de emergencia, así como la estrechez de horizontes de un gran número de medidas y

²⁷ Navarro Benítez, B. *Ibid.* p. 69

²⁸ Cfr. Navarro Benítez, B. L. Cadena Pérez-Campos, en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3, jul-sept, 1980, UNAM-IIS, México,

acciones aplicadas, han repercutido en el descuido de problemas estructurales en la ausencia de una verdadera estrategia de mediano y largo plazos"²⁹.

En este contexto del transporte urbano, cargado de intereses tanto económicos como políticos, se desarrollan diversas modalidades de transporte, cada una de ellas estableciendo relaciones políticas particulares con las instancias de gobierno y también al interior de cada una de las organizaciones que las respaldan.

•

²⁹ Camarena Lhurs M. *El transporte en México*, (tesis de maestría), Facultad de Economía, UNAM, México, 1983, p. 126

2.2 Modalidades de transporte en la ciudad de México y su zona metropolitana³⁰

El servicio de transporte en el DF se presta bajo diferentes modalidades: de carga, colectivo, de alquiler y privado. La modalidad de transporte colectivo -que es el que aquí nos interesa- se presenta en dos formas de propiedad, que son empresas públicas y servicio concesionado.(ver cuadro 1)

CUADRO 1. MODALIDADES DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

TIPO DE TRANSPORTE	FORMA DE PROPIEDAD	MODALIDAD
	empresas concesionadas	suburbanos escolar agrupaciones coaliciones organizaciones rutas de taxis
	particulares	colectivos taxis de itinerario libre motocicleta automóvil bicicleta

FUENTE Cuadro elaborado con base en la información de la revista *Transporti*, núm. 8, Agenzia Mondiale delle Città Unite, Roma, 1996

En lo que se refiere al aspecto jurídico del transporte urbano en la ciudad de México, se le cataloga como servicio público, el cual se entiende como "la actividad organizada que se realiza conforme a las leyes o reglamentos vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente necesidades de carácter colectivos"³¹

³⁰ En la nota de pie de página número 1 de la Introducción, ya se ha señalado lo que se considerará aquí como Zona Metropolitana de la Ciudad de México

³¹ Carmona Lara, M., Lobo Domínguez, P. *Cambio estructural para el ahorro energético: modificaciones en la organización del transporte público y de la jornada laboral en la ciudad de México*, IJ-UNAM, México, 1999, p.23

Empresas Públicas.

Estas son constituidas por aquellos organismos dependientes del erario público y administrados y regulados normativamente por el propio DDF.

El DDF administra tres modalidades de transporte que son :

- a) Autotransporte de Pasajeros Ruta 100
- b) Sistema de Transporte Colectivo (Metro)
- c) Sistema de Transporte Eléctrico (STE), que incluye el servicio de trolebús y tren ligero

De acuerdo con información de la Coordinación General de Transporte (CGT), las modalidades que administra el DDF cada vez cubren un menor porcentaje del servicio.

"En 1990 de cada 100 viajes realizados en la zona metropolitana 13 se hicieron a bordo de vehículos particulares y los 87 restantes en unidades de transporte colectivo: 21 en los diversos modos a cargo del DDF, 58 unidades de servicio concesionado y los 8 restantes en autobuses suburbanos del Estado de México"³².

El decremento en el porcentaje de pasajeros transportados al año por las modalidades del servicio a cargo del DDF, contrasta con el aumento del porcentaje atendido por el servicio concesionado. Mientras en 1988 la Ruta 100 atendió el 21.1% de pasaje, para 1990 sólo sirve al 9.1%, esto es, en dos años redujo su cobertura a menos de la mitad. En el mismo lapso de tiempo los taxis (colectivos, libres y de sitio) aumentaron su porcentaje de servicio del 30.6% al 57.7%. (ver cuadro 2)

³² CGT, *Anuario de transporte y vialidad*, DDF, México, 1990, p. 40

a) Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta 100

Ruta 100, empresa descentralizada del gobierno capitalino, contaba en 1990 con 247 rutas que se extendían en una longitud de 7 301.6 km.³³.

Su existencia data de finales de los años cincuenta (1958)³⁴ como servicio complementario del otorgado por los antiguos permisionarios, de aquí su mínima significación en el transporte público de esos años, pero fue hasta 1981, año en que son retiradas las concesiones a los permisionarios, cuando Ruta 100 se fortalece al pasar a su poder las unidades del que fuera el pulpo camionero.

Los factores ya mencionados como la crisis económica de los años ochenta que generó una disminución del gasto público destinado al rubro servicios, y posteriormente una serie de enfrentamientos entre el Sindicato Único de Trabajadores de la de Ruta-100 (SUTAU-100) y el Estado, además de las políticas neoliberales adoptadas por el Estado Mexicano, repercutieron en la posibilidad de un servicio de transporte integral a partir de Ruta-100³⁵.

b) Sistema de Transporte Colectivo Metro

Comienza a operar en 1969 movilizand o 248 000 pasajeros diarios, cifra que asciende a 855 000 para 1970, es decir, en dos años triplicó la cantidad de pasajeros transportados³⁶, más no su oferta o capacidad de servicio, pues fue hasta 1977 cuando se continua la construcción de nuevas líneas³⁷.

³³ COT. *Anuario de transporte y vitalidad*, DDF, México, 1990, p. 17

³⁴ Cfr. Legorreta Jorge, *Op. Cit.*

³⁵ Cfr. Loyzaga de la Cueva, O., *El Estado como patrón y árbitro (el conflicto de la ruta 100)* UAM-EDICIONES DE CULTURA POPULAR, México, 1992

³⁶ Cfr. Legorreta J., *Op.cit.*

³⁷ Navarro Benítez, B. y Lidia Cadena *Op. cit* p.3 -14.

CUADRO 2. DISTRIBUCIÓN MODAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS AL DÍA EN LA CIUDAD DE MÉXICO Y MUNICIPIOS CONURBADOS DEL ESTADO DE MÉXICO.

MODAL DE TRANSPORTE	PASAJEROS TRANSPORTADOS (MILLONES)								
	DISTRITO FEDERAL			ESTADO DE MÉXICO			TOTAL		
	1988	1989	1990	1988	1989	1990	1988	1989	1990
RUTA 200	6200	4200	3700				6200	4200	3700
METRO	4600	4800	4466				4600	4800	4466
STE	765	535	365				765	535	365
SUBTOTAL	11565	9535	8531				11565	9535	8531
TARIS CON ITINERARIO LIBRE Y COLECTIVOS	7200	9535	8531	1782	1820	6347	8982	10020	23522
SUPERVENDIDO				5383	5500	3150	5383	5500	3150
PARICULAR	2400	3300	3800	1076	1100	1750	3476	4400	5550
SUBTOTAL	9600	11500	20975	8241	8420	11247	17841	19920	32222
TOTAL	21165	21035	29506	8241	8420	11247	29406	29455	40753

Fuente: CGT, Anuario de transporte y vialidad, DDF, 1990

La construcción del Metro, que se inicia a mediados de la década de los sesenta, lleva tras de sí una compleja constelación de intereses: la connivencia entre el gobierno federal y el consorcio privado Ingenieros Civiles Asociados (ICA); los nexos entre esta última y compañías francesas productoras de equipo de transporte; sus vínculos con promotores de bienes raíces, así como la participación del Banco del Atlántico (propiedad de ICA) y el Banco Nacional de París que financiaron el proyecto, además de las repercusiones que tuvo su construcción para los intereses del grupo del entonces regente Ernesto P. Uruchurtu³⁸.

El continuo vaivén de intereses en torno del Metro ha modificado su objetivo inicial de "dar servicio a las zonas más congestionadas, eliminando los medios de transporte de superficie"³⁹.

Con la creación del Metro se "buscaba descongestionar el centro histórico de la ciudad de México y disminuir el uso del automóvil particular"⁴⁰.

La función del Metro como "columna vertebral" del transporte colectivo se planteó como nuevo objetivo en la segunda etapa de construcción del Metro, con las implicaciones que esto tendría sobre el servicio de autotransporte.

La lucha de intereses por el Metro motivó que éste se construyera de manera más densa en el centro de la capital, descuidándose la periferia, mayoritariamente habitacional.

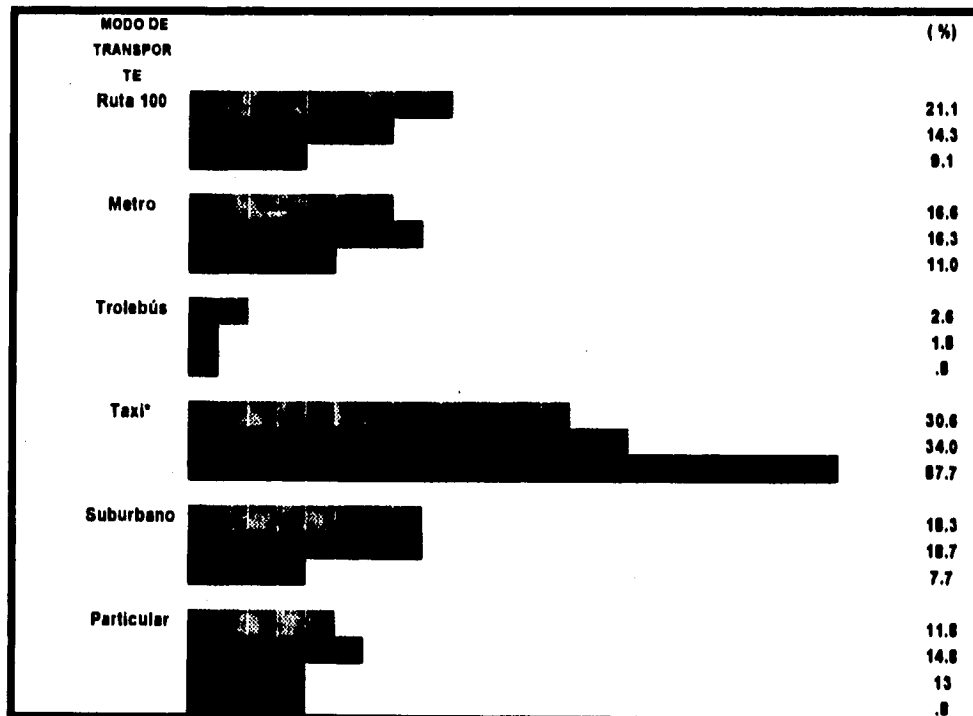
En la actualidad el Metro es la modalidad de transporte del DDF que mayor porcentaje de pasajeros atiende en la ZMCM. Sin embargo, apenas en 1988, mientras Ruta 100 trasladaba 21.1% del pasaje, el Metro sólo servía al 15.6%, porcentajes que para 1990 serían de 9.1% y 11% respectivamente (ver cuadro 3).

38 Cfr. Davis, D.E., "Transporte urbano, desarrollo dependiente y cambio: lecciones de un estudio de caso sobre el subterráneo de la ciudad de México" en *Revista Interamericana de planificación*, núm. 97, enero-marzo, 1992

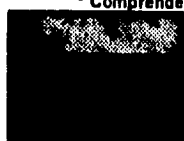
39 DDF, *Primera memoria del Metro de la ciudad de México*, México, 1977, citado por Navarro A. y L. Cadena *Op.cit.* p. 4

40 *Ibid* p 4

CUADRO 3 ESTRUCTURA PORCENTUAL DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DE PASAJEROS EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO



* Comprende taxis de itinerario libre y colectivos de itinerario fijo



FUENTE: CGT, *Anuario de Vialidad y transporte*, DDF, 1990

Paradójicamente, la construcción del Metro trajo consigo diversas implicaciones sobre el contexto urbano de la ciudad de México, entre las que destacan el incremento en el valor del uso del suelo de las zonas próximas a su paso; la redistribución de actividades económicas, comerciales y de servicios, principalmente; el acelerado desarrollo de nuevas modalidades de transporte (como son los taxis colectivos o "peseros").

c) Sistema de Transporte Eléctrico (STE).

Poco se ha escrito sobre esta modalidad de transporte, como poca ha sido la atención que le ha otorgado el gobierno del DDF, pese a su eficacia demostrada como medio masivo de transporte, al ahorro energético que representa y sus potencialidades como modo de transporte no contaminante.

El sistema de transporte eléctrico presta el servicio a través de dos modalidades -que no son complementarias-: el trolebús y el tren ligero. En 1990 contaba con un parque vehicular promedio de 333 unidades en operación diaria, movilizand o 120 millones de pasajeros, servicio que resulta mínimo si se le compara con los mil 211 millones de pasajeros atendidos por el Metro. Las unidades existentes hacen un total de 829, cifra que se ha mantenido estancada desde 1989, año en que se registró un descenso después de 1052 unidades en 1988.

Servicio concesionado

Una segunda forma de propiedad y organización del transporte público de pasajeros capitalino es el servicio concesionado, que se proporciona mediante tres modalidades básicas: taxis con itinerario libre y de sitio, y taxis colectivos con itinerario propiamente conocidos como "peseros".

Los dos primeros se avocan al transporte individual y a través de rutas libres, mientras que el tercer grupo proporciona el servicio de manera colectiva y con rutas fijas.

En tanto que las modalidades de transporte proporcionadas directamente por el DDF no han logrado satisfacer íntegramente la demanda de servicio, los taxis

colectivos parecieran representar una alternativa, no obstante que la calidad y eficiencia del servicio que prestan no son las óptimas.

"Esta modalidad de transporte [cuando se prestaba en vehículos tipo sedán o camionetas Combi, resultaba] conveniente en zonas donde por razones topográficas o de ínfima demanda, es difícil introducir autobuses, [sin embargo, cabe destacar, que en la actualidad el tránsito de unidades tipo microbús hace más complicada y peligrosa su circulación en esas zonas; además] su proliferación excesiva es inconveniente para una urbe como la nuestra, dado su alto consumo de vialidad y [...] constituye una competencia indeseable para el desplazamiento de transporte público de mayor capacidad"⁴¹ y comodidad.

Sin embargo, el problema no solamente radica en estos aspectos, sino que existen diversos factores que impiden su articulación con otras modalidades de transporte, en detrimento de la calidad y eficiencia del transporte capitalino.

La planificación de sus rutas [de los taxis colectivos] y su coordinación con otros modos de transporte, enfrenta un serio problema: el poder alcanzado por las agrupaciones de taxistas.

En los últimos años han adquirido tal fuerza política y económica que superan la de las dependencias oficiales responsables del transporte. "Todo indica que el vacío organizativo del expulso camionero será sustituido por ellos"⁴².

Esta importancia política y económica de las agrupaciones de taxistas se hace patente en el número de rutas que manejan, la extensión de kilómetros que recorren, el importante número de unidades que circulan y la concentración de éstas en manos de unos cuantos permisionarios. Existen, en ese sentido, informes de que sólo 17 agrupaciones controlan el 95% de las rutas existentes en el DF ⁴³.

⁴¹ González Salazar, G: *Op. Cit.*, p.115

⁴² Legorreta, J. *Op.cit.* p.

⁴³ Cfr. Porrás, Ángel; Humberto Ríos; "Amafiados, líderes controlan 95% de taxis y colectivos en el DF" [en] *Uno más uno*, México, 4 de agosto de 1991

Es indudable que el acelerado crecimiento de rutas de taxis colectivos no puede ser un hecho fortuito ni atribuirse únicamente a los rezagos de la crisis económica y/o de la política neoliberal.

Es probable que el "fortalecimiento de las agrupaciones de taxistas se debe a las estrechas relaciones de sus dirigentes con las centrales obreras del sector popular del PRI [...]. El exitoso quehacer de las agrupaciones ha dependido del papel de intermediación política que cumplen sus dirigentes con las autoridades del transporte para garantizar la operación de sus agremiados"⁴⁴

Esta estrecha relación entre las agrupaciones de taxistas y el gobierno del Distrito Federal, además de promover relaciones de *clientelismo político* y fortalecer estructuras clientelares en el seno mismo de dichas organizaciones, se ha hecho palpable en la distribución de las rutas, ramales y unidades en las diferentes áreas de la ZCMV, situación que se describirá en el siguiente capítulo.

⁴⁴ Legorreta, J. *Op.cit.* p. 69

CAPÍTULO 3

PESEROS: LOS BRAZOS DE UN NUEVO PULPO

3.1 Desarrollo de los taxis colectivos en la ciudad de México.

Los primeros automóviles llegaron a la ciudad de México a principios del presente siglo y únicamente estaban en manos de familias muy cercanas al dictador Porfirio Díaz. Sin embargo, pronto fue incrementándose el número de ellos que circulaban en las calles de la capital. Para 1903, ya existían 136 vehículos, cifra que ascendió a 800 tres años más tarde¹.

Junto con el incremento en el número de automóviles, los propietarios comenzaron a interesarse en el negocio de los autos de alquiler. Se formaron sitios de taxis que para 1929 ya sumaban 25 en toda la ciudad, con una flotilla de entre 15 y 30 unidades por sitio².

Desde sus inicios el taxi era propiedad de una persona que contrataba a un chofer asalariado. Los usuarios de los taxis solicitaban el servicio señalando una ruta y un destino particulares. Cuando salía el taxi del sitio, se le tomaba el tiempo de traslado, otorgándosele un margen de 10 minutos de tolerancia.

Este patrón de funcionamiento permaneció hasta los años treinta, en los cuales los taxistas se dieron a la tarea de realizar los traslados de manera más rápida, a fin de aprovechar el tiempo restante para la realización de servicios que redundaran en un beneficio personal, recogiendo a los usuarios en cualquier punto de la ciudad, lo cual resultaba más cómodo para ambos. Esta práctica se generalizó hasta hacerse

¹ Cfr. Romero Héctor Manuel, *Historia del transporte en la ciudad de México, D.F., México, 1987*

² Cfr. *Ibid.*

regla. Los propietarios de los taxis optaron por dar a trabajar las unidades a cambio de una cuenta diaria³.

Con la urbanización de la ciudad de México, producto de crecientes migraciones, mayor concentración de capital y la utilización de avances tecnológicos, el transporte público de pasajeros se fue convirtiendo en una empresa rentable. A principios del presente siglo existían pocos vehículos destinados al servicio público de transporte. Había, asimismo, gremios de choferes, conformados por *maestros, oficiales y aprendices*, los cuales contaban con un alto nivel de preparación para el servicio⁴.

Sin embargo, cuando en los años veinte llegan al país los primeros autos Ford, de origen estadounidense, se incrementó el número de unidades destinadas al servicio público, aumentando con ello el número de choferes. Esta situación hizo que la preparación de los taxistas disminuyera y que con ello demeritara la calidad del servicio⁵.

Con el crecimiento de la ciudad fue aumentando la demanda de transporte, situación que fue aprovechada por numerosos particulares para solicitar la autorización de permisos para brindar el servicio de transporte en autos de alquiler.

Ante la elevada solicitud de concesiones, las autoridades del transporte capitalino comenzaron a aceptar sobornos (léase *mordidas*) por parte de los taxistas para consentir un mayor número de permisos. De esta suerte, pocos choferes -los que contaban con recursos económicos- consiguieron la autorización de un excesivo número de concesiones, hasta el punto de convertirse en empresarios y administradores del transporte, manteniendo a su servicio, con escasas o nulas prestaciones, a un ejército de choferes que conducían las unidades pagando una cuota o cuenta diaria a los propietarios. Para entonces el Estado se avocó

³ Cfr. *Ibid.*.

⁴ Escobedo Solorzano, M., Castro Ahumada A.L., *Los autos de alquiler: el peso del proceso histórico en la explotación de un sector*, (tesis de sociología), UAM, México, 1981

⁵ *Ibid.*.

únicamente a reglamentar el servicio, aunque ya se dejaba ver una complicidad económica y política entre ambas partes⁶.

En esos primeros años, el servicio de autos de alquiler era rentable, pues la tarifa era lo suficientemente alta y permitía buenas ganancias a pesar de que la demanda era mínima. En un primer momento fue el Ayuntamiento y más adelante el Departamento del Distrito Federal (DDF) la instancia gubernamental que se encargaría de otorgar las concesiones.

Para defender sus derechos, los choferes decidieron afiliarse a la casa del Obrero. Mundial a través del Centro Social de Choferes. Cuando en 1926 se fractura el Centro por la disidencia de la Alianza de Camioneros, los choferes, que quedan desorganizados, crean el Frente Único de Trabajadores del Volante, de tendencia anarquista, muy combativos pero con pocos planteamientos que realmente mejorasen la organización y las condiciones de vida del gremio⁷.

Este Frente, sin embargo, gestó un movimiento que impugnaba el acaparamiento de unidades por parte de algunos permisionarios, evidenciando además que las cuotas que tenían que pagar a éstos eran tan altas que superaban el monto de sus propias ganancias; exigían por tanto, la implantación de un contrato de trabajo.

Interviene el presidente Cárdenas, quien brinda su apoyo a los choferes y decide retirar las placas y permisos a los *flotilleros* "para otorgárselas a los choferes, pero ello no fue acompañado de un inmediato financiamiento para que los choferes, individual o colectivamente, pudieran adquirir los vehículos; y los *flotilleros*, como es natural, se negaron a vender sus unidades a los choferes"⁸.

Para resolver este problema, las autoridades resolvieron impulsar la creación de Uniones de Crédito Popular, a través del Banco Obrero y del Fomento

⁶ *Ibid.*

⁷ *Cfr. Ibid.*

⁸ *Ibid.*, p.124

Cooperativo (se crearon 50 en ese momento), las cuales permitirían la adquisición de unidades por parte de los choferes mediante pagos equivalentes a las anteriores cuentas pagadas a los propietarios. Además se les conceden descuentos en la compra de refacciones y de gasolina, así como la adaptación de una tarifa oficial para taxis.

La medida, sin embargo, no tuvo resultados favorables: las uniones se endeudaron muy rápidamente excediendo su capacidad de pago, al mismo tiempo que al interior de ellas se generaron casos de corrupción y malos manejos de fondos, además de una administración desorganizada, todo lo cual derivó en la pérdida de vehículos y de placas. Esta situación fue aprovechada por los antiguos flotilleros que adquirieron las deudas y placas las cuales se lucraban en el mercado negro a altos precios. Entre 1935 y 1940 ya se habían formado grandes flotillas que contaban con 100, 150 y hasta 200 unidades cada una. Ahora los taxistas se hallaban organizados en diversos organismos que, encabezados por un *líder*, estrechaban nexos con el propio Estado⁹, generándose monopolios en manos de acaparadores.

Fueron pocos los choferes que lograron conservarse como permisionarios; aún así el servicio se siguió prestando con importantes ganancias. Pronto esta modalidad de transporte se convertiría en la más costosa y a la cual solamente tenían acceso pocos sectores de la población. Esto acabó por afectar tanto a los usuarios -que contaban con menos formas de traslado- como los propios permisionarios que vieron mermadas sus ganancias. La situación continuó así durante varios años.

Para 1950, existían nuevamente fuertes grupos de flotilleros y serias irregularidades en el cobro directo al usuario, por lo cual se decidió la reinstalación de taxímetros. "En esa misma época, y en parte para suplir deficiencias de otros

⁹ *Ibid.*

servicios de transporte, surgieron las rutas de *peseros* que operaban taxis [ahora con carácter colectivo]" ¹⁰

Durante la década de los años cincuenta, la política económica de México impulsó la industrialización, y ello repercutió, entre otras cosas, en el incremento de problemas sociales ya existentes, como son la vivienda insuficiente y la carencia de servicios públicos eficientes.

Este periodo histórico se caracteriza por un supuesto crecimiento económico, el cual, en países como el nuestro "va a acompañado de un escaso desarrollo social y de un alto crecimiento demográfico que coincide con una urbanización rápida y concentrada y con la existencia de una situación de subempleo masivo y de bajos ingresos para satisfacer adecuadamente sus necesidades habitacionales"¹¹.

Estos elementos, entre otros, dieron pie a la generación de asentamientos irregulares, que por su misma *ilegalidad* carecían de servicios básicos como son agua potable, drenaje, electrificación, pavimentación, servicios de salud, transporte público, entre otros.

El problema de la carencia de transporte debido al incremento de asentamientos irregulares, aparece como uno de los primeros factores que intervienen en la aparición de los taxis colectivos como modalidad de transporte urbano, junto con el desmedido crecimiento urbano de la ciudad de México.

Años después se sumarían otros factores tales como el retiro de concesiones que decretó el gobierno capitalino en contra de la Alianza de Camioneros, la expansión de las líneas del Metro, además de aspectos como la crisis económica de los ochenta y las políticas neoliberales subsecuentes.

¹⁰ *Ibid.*, p. 124

¹¹ González Salazar G., *El Distrito Federal: algunos problemas y su planeación*, IIE-UNAM, México, 1990, p.131

En los asentamientos irregulares no existía servicio de transporte. Los autobuses de las líneas camioneras solamente tenían recorridos hasta las zonas regularizadas, las cuales contaban ya con pavimentación y trazo de avenidas.¹²

Llegar a las colonias recién formadas aunque todavía irregulares requería del uso de *ruleteros* o taxis, lo cual significaba un alto costo para los habitantes de esas colonias. Sin embargo, algunos de los choferes de taxis que trasladaban pasaje eran vecinos de estos sectores por lo cual, ante la creciente demanda del servicio, optaron por trasladar a más de un pasajero por viaje, abaratando así el costo unitario del servicio. Este suceso favoreció de manera tan importante a los colonos, que llegaron a acordar horas y sitios para abordar los *ruleteros*, mismos que los trasladaban a la terminal de autobuses urbanos más próxima o bien hasta el centro de la ciudad¹³.

Quienes proporcionaban este servicio no contaban con autorización expresa del DDF. Por otra parte, con la política de industrialización del gobierno de Miguel Alemán, pronto se acondicionaron zonas aledañas a la capital como centros fabriles, y con ello fue necesario crear nuevas arterias viales que comunicaran al centro de la ciudad con esas áreas, interviniendo esto en el crecimiento de la ciudad de México.

También aumentaron las actividades comerciales, financieras y de servicios en la ciudad de México, mientras que un número cada vez más importante de la población se asentaba en la periferia, incrementándose con ello las necesidades de transportación. Esta situación favoreció primordialmente a los camioneros, pero dejaba la infraestructura vial que años más tarde aprovecharían las rutas de taxis colectivos.

"Durante muchos años la operación de los peseros se basó en un diseño de rutas elaborado al margen de las autoridades. Mientras en las zonas periféricas servían de enlace con los autobuses, en las céntricas no tenían un itinerario fijo.

¹² Información obtenida en la entrevista realizada el 8 de diciembre de 1992 con el señor Homero Barrientos, Coordinador de Estudios Económicos de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas, hasta junio de 1993

¹³ Homero Barrientos

Cuando se inició su regularización se sustituyeron los itinerarios libres por rutas fijas. En 1968 las autoridades aprobaron las primeras tres rutas"¹⁴.

Más adelante, otro de los factores que intervendrían en la expansión de los taxis colectivos son el retiro de concesiones que decretó el gobierno capitalino en contra de la Alianza de Camioneros, conocido como *pulpo camionero*, y el posterior descuido en el cual queda la Ruta 100.

Este descuido "se debió fundamentalmente al abandono del Estado respecto a tal medio de transporte, debido a los compromisos adquiridos por el gobierno a través de los convenios signados con el Fondo Monetario Internacional durante el sexenio de Miguel de La Madrid, el Estado se vio imposibilitado a seguir subsidiando el costo del transporte urbano. Ante tal imposibilidad debida al recorte presupuestal impuesto, el DDF fue poco a poco desatendiéndose de la R100. Para substituir a esa empresa, la estrategia gubernamental consistió en ir reprivatizando gradualmente el transporte urbano mediante la concesión del servicio a las llamadas *peseras*. Fue de esta manera como fue naciendo el nuevo *pulpo*, el que, como es del dominio público, resultó peor que el original"¹⁵

Esta desatención a la Ruta 100 fue consecuencia de la crisis económica de los primeros años de la década de los ochenta. Al gobierno mexicano le fue imposible saldar la deuda adquirida con bancos internacionales, los cuales intervinieron de manera indirecta, en la determinación de la nueva política económica que debería seguir el gobierno.

Así, la partida presupuestal destinada a transporte fue insuficiente hasta repercutir en el servicio prestado por Ruta 100, que se hizo insuficiente para satisfacer la demanda de transporte. Esta insuficiencia fue cubierta, a manera de paliativo, por las pequeñas rutas de taxis colectivos o *peseros* que pronto proliferaron en la ciudad; algunas de ellas contaban con el permiso oficial del DDF, y otras carecían de ello.

¹⁴ Legorreta J., "Nuevas tarifas al transporte" en *Reforma*, 14 de febrero de 1995, p.6 Sección Ciudad

¹⁵ Loyzaga de la Cueva, O., "Conflicto de la Ruta 100, dirección sindical y ofensiva estatal" en *El Cotidiano* núm. 30, julio-agosto, 1999, UAM, México, p.26 (el subrayado es nuestro)

Por lo que respecta a la importancia que en el desarrollo de las rutas de taxis colectivos ha tenido la expansión de las líneas del Metro, ésta ha tenido que ver, fundamentalmente, con la errada planeación que éste último ha seguido. La creación del Metro parte de la idea de convertirlo en la columna vertebral de todo el sistema de transporte, lo cual, evidentemente, no se ha conseguido a la fecha.

El servicio que presta el Metro, únicamente ha atendido la zona céntrica de la ciudad y, a últimas fechas, ha llegado a zonas habitacionales pobladas de las delegaciones colindantes con los municipios conurbados del Estado de México.

Sin embargo, el acceso de los usuarios a esas estaciones del Metro no se hace de manera directa, sino que les resulta necesario utilizar alguna otra modalidad de transporte. De esta manera, las rutas de taxis colectivos se han convertido en importantes alimentadoras del Metro, ya que son pocas las estaciones de alta afluencia que no cuentan con alguna base de *peseros* o minimamente una ruta que traslade a los usuarios de su lugar de origen a las estaciones del Metro y viceversa.

En la aparición de los taxis colectivos influyeron además, decisiones tomadas por el gobierno capitalino en materia de transporte. A mediados de la década de los sesenta, el Departamento del Distrito Federal emite una convocatoria dirigida a particulares que desearan proporcionar el servicio durante las fiestas decembrinas - en las cuales se incrementaba el consumo y junto con él la demanda del servicio-, apoyados con concesiones provisionales, facilitadas por el propio gobierno capitalino.

No obstante, y a partir de que esta modalidad de transporte recibió mucha aceptación, los propietarios de los vehículos no respetaron el acuerdo de explotar la concesión durante el fin de año, y continuaron haciéndolo indefinidamente, sólo que ahora de manera ilegal¹⁶.

También en 1968, el propio gobierno del Departamento del Distrito Federal otorga permisos a las organizaciones de taxistas, planificando los derroteros para las

¹⁶ Información obtenida en entrevista realizada el 7 de mayo de 1992 con el señor Alfredo Mendoza, secretario general de la Unión de Taxistas Ruta 2, Reforma y Ramales A.C.

nuevas rutas. Este patrón continuó vigente para las nuevas rutas que aparecieron a medida que la mancha urbana se expandía.

3.2 Distribución de taxis colectivos en la ciudad de México y su zona metropolitana

Número de unidades en circulación

El crecimiento de las rutas de taxis colectivos se ha desplazado por los cuatro puntos cardinales de la ciudad de México y su zona metropolitana, convirtiéndose en una importante modalidad de transporte público de pasajeros.

No obstante, aún no existe un censo que describa de manera precisa y confiable la distribución de las rutas, su extensión en kilometrajes, su importancia por número de ramales y unidades. Los pocos datos que existen al respecto expresan cifras diversas y hasta encontradas.

En el cuarto informe de gobierno de Carlos Salinas de Gortari, se estimaba que para 1992 circularían 62 456 unidades de combis y microbuses en el Distrito Federal y su zona metropolitana¹⁷.

Asimismo, una investigación realizada por el Centro de Ecodesarrollo (CECODES) en 1989, apunta la existencia de 178 000 unidades¹⁸, mientras que la Coordinación General de Transporte contabilizaba aproximadamente 47 000 unidades en 1987¹⁹.

En forma semejante, un estudio realizado para la CGT por una empresa de ingeniería de transporte denominada Planes y Técnicas de Transporte, indica la cantidad de 41 800 unidades en 1990²⁰.

¹⁷ Salinas de Gortari, S. VI Informe de Gobierno, Presidencia de la República, México, 1991.

¹⁸ Legorreta, J. Transporte y contaminación en la ciudad de México, CECODES, México, 1989, p. 63

¹⁹ COT-ODAU, Catálogo de taxis colectivos con itinerario fijo, DDF, 1987

²⁰ Ibid..

En su comparecencia ante la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, en 1992, el entonces regente capitalino Manuel Camacho Solís señaló la existencia de 42 424 unidades de taxis colectivos para ese año²¹. (ver cuadro 4)

CUADRO 4 NÚMERO DE UNIDADES DE TAXIS COLECTIVOS QUE CIRCULAN EN LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU ZONA METROPOLITANA

AÑO	NÚMERO DE UNIDADES
1987	47 000
1989	178 000
1990	41 800
1992	62 456
1992	42 424

Fuente: Cuadro elaborado con base en fuentes diversas: Salinas de Gortari, C., *IV Informe de Gobierno*, Presidencia de la República, México, 1992; Legorreta, J. *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, CECODES, México, 1999; COT-DOAU, *Itinerario de taxis colectivos de ruta fija*, DDF, México 1997; COT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, diciembre de 1990; Camacho Solís, M., *Comparecencia ante el pleno de la I Asamblea de Representantes del DF*, México, 1992;

Las más de 40 mil unidades se distribuye en 105 rutas, numeradas del 1 al 109, exceptuando las 63, 72, 87, y 92, que no existen, y operan en 827 ramales²².

Como podrá verse, las cifras respectivas a las unidades de taxis colectivos que circulan en la ciudad de México y su zona metropolitana, son muy disímiles entre si.

Lo que sí es evidente, es que esta gran cantidad de unidades en circulación solamente ha sido posible gracias a la actuación de los diferentes líderes de las agrupaciones y a la particularidad de las relaciones que éstos establecen con las instancias del gobierno capitalino.

²¹ Camacho Solís, M., *Comparecencia ante el pleno de la I Asamblea de Representantes del DF*, 21 de abril de 1992

²² COT, *ibid.*

De igual modo es necesario señalar que lo que hace notoria la concentración de unidades en manos de algunas cuantas organizaciones -y dentro de ellas en manos de unos cuantos líderes- es la distribución de los ramales en las diferentes áreas de la ciudad, la distribución de ramales y unidades en las distintas rutas, la distribución de kilometrajes para cada ruta, así como la posibilidad de penetrar en el Estado de México.

Asimismo, la distribución de las rutas de taxis colectivos refleja su importancia como paliativo del transporte en la ZMCM, en tanto que sus recorridos se relacionan estrechamente con los realizados por las líneas del Metro a través de las distintas estaciones de esta otra modalidad. A continuación se detallan cada uno de estos aspectos.

Distribución de ramales en las distintas zonas de la ciudad de México.

Para describir aquí la actual distribución de las rutas y sus ramales, se ha dividido al DF en seis zonas geográficas, tomando como parámetro el propuesto por el estudio realizado por Planes y Técnicas del Transporte, aunque con ciertas modificaciones que a continuación se expresan (cuadro 5).

Las 105 rutas de peseros que circulan en la ZMCM se distribuyen irregularmente en las diferentes áreas que se acaban de enumerar. No obstante, si bien existen algunas rutas que sólo circulan en determinadas áreas de la ciudad y delegaciones políticas, prevalecen algunas otras que han trazado derroteros sobre las principales arterias viales, como son Insurgentes, Viaducto Miguel Alemán, Tlalpan, Revolución, Reforma, Ermita, Circuito Interior, Avenida Universidad, Periférico, etcétera., de tal manera que comunican los polos de la ciudad.

En la Zona Norte circula poco más del 6 % del total de rutas existentes principalmente en la delegación Gustavo A. Madero. En la Zona poniente, por su parte, circula aproximadamente un 16% de las rutas, mientras que un 10% de ellas transita exclusivamente en la zona centro, sobre todo en la delegación Cuauhtémoc.

Las zonas del sur y oriente, presentan los porcentajes más elevados con un 29% cada una, en tanto que el restante 10 % traslada pasaje hacia la zona conurbada.(ver cuadro 5)

CUADRO 5 DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE RUTAS DE TAXIS COLECTIVOS EN LAS DIFERENTES ÁREAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU ZONA METROPOLITANA

ÁREA GEOGRÁFICA	DELEGACIÓN O MUNICIPIO	PORCENTAJE DE RUTAS POR ÁREA
NORTE	Azcapotzalco Gustavo A. Madero	6%
POLENTE	Miguel Hidsigo Álvaro Obregón Magdalena Contreras Cuajimalpa	16%
SUR	Coyoacán Tlalpan Xochimilco Milpa Alta	29%
ORIENTE	Iztacalco Iztapalapa Venustiano Carranza Tláhuac	29%
CENTRO	Cuauhtémoc Benito Juárez	10%
CONURBADA	Huixquilucan Tlalnapantla Ecatepec Cuautitlán Nezahualcóyotl Chimalhuacán Chalco	10%

Fuente: Cuadro elaborado con base en CGT, *Guía de taxis colectivos con itinerario fijo*, 1987 y CGT, *Resumen de inventario actual de rutas de taxis colectivos con itinerario*, 1990

La distribución de las rutas en las diferentes zonas de la ciudad adquiere importancia si se considera como una expresión de los espacios que controlan los distintos líderes. Por ejemplo, en el caso de la Ruta 2, la mayor parte de sus ramales se distribuyen en la zona norte y traslada a los usuarios a las estaciones del Metro

ubicadas en áreas del centro y poniente de la ciudad. Pocas son las rutas que se distribuyen en la misma área, al menos de igual importancia; así pues, las rutas de colectivos hacen de cada una de estas zonas espacios de control que se traducen en cotos de poder.

Mientras se consiga que los ramales de las rutas se distribuyan en las zonas de la ciudad mayormente pobladas o en las que confluye un mayor número de usuarios mayores serán los beneficios para los permisionarios y con ello se incrementará la credibilidad en torno de los líderes que consigan este tipo de prebendas.

Aquí es importante señalar que las rutas de taxis colectivos no se distribuyen solamente en zonas geográficas determinadas, sino que las de mayor importancia en términos de número de unidades, control de ramales y peso político se desplazan de una a otra zona a través de ellas de las principales avenidas y arterias viales, interconectando, como ya se ha señalado, polos de la ciudad e incrementando su poder económico y político, e incluso, saturando la vialidad, con las consecuencias negativas que esto conlleva.

Distribución de ramales y unidades entre las diferentes rutas

La distribución de taxis colectivos en el DF y su zona metropolitana, en cuanto a número de rutas, ramales y unidades es inequitativo, ya que existen rutas con más de dos mil unidades, frente a otras que no rebasan siquiera las 70.

Las 41 800 unidades de taxis colectivos que circulan en la capital, se distribuyen en 847 ramales que son controlados por 105 rutas. En promedio, a cada una de las rutas les correspondería 398 unidades cada una, distribuyéndose cerca de 50 de ellas en cada ramal. Sin embargo estos estadísticos dan una imagen equivocada de lo que realmente ocurre.²³

²³ Datos elaborados con base en la información obtenida de COT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, vol.III, tomos I,II, y III, DDF, diciembre de 1990

En realidad sólo siete rutas controlan casi el 40% de las unidades que circulan en la ciudad²⁴. Estas son, en primer lugar, la Ruta 1, que cuenta con 4 908 unidades; el segundo lugar lo ocupa la Ruta 2, con 2 941 unidades; seguida de la ruta 3, que posee 2 888 unidades; la ruta 18, que maneja 1 675; la ruta 9, con 1 621 unidades, la ruta 14, con 1 508; y la ruta 4, que cuenta con 1 039 unidades. Las 98 rutas restantes poseen el otro 60% del total de unidades correspondientes, lo que equivale a 256 unidades para cada una de las rutas. (ver cuadro 6)

Estas cifras hablan de la prominente monopolización que algunas rutas hacen de las unidades en circulación, hecho que se explica a partir del establecimiento de relaciones clientelares entre las cúpulas dirigentes de las agrupaciones de taxistas y el gobierno del Distrito Federal.

**CUADRO 6. RUTAS DE TAXIS COLECTIVOS QUE CUENTAN CON MAYOR
NÚMERO DE UNIDADES**

RUTA	NÚMERO DE UNIDADES
1	4 908
2	2 941
3	2 888
18	1 675
9	1 621
14	1 508
4	1 039
TOTAL	16 580

Fuente: Cuadro elaborado con base en el *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, diciembre, 1990.

²⁴ Porcentaje elaborado a partir de la información obtenida en el estudio antes mencionado

Distribución de kilometrajes de las rutas de taxis colectivos

Según datos de la DGAU, las rutas de taxis colectivos cubren un kilometraje de 11 mil kilómetros en toda la ZMCM, cabe destacar que existen recorridos de rutas más extensos que otros.

La ruta que cubre el kilometraje más extenso es la Ruta 1, con 1150.9 km., seguida de la Ruta 2, que recorre un total de 606 km. Así la ruta 1 abarca cerca del 10% del total de kilómetros recorridos por las 105 rutas, y la Ruta 2 recorre poco más de la mitad de lo que ésta última recorre (5.5%). La Ruta 89, que es la que sigue a las dos anteriores en extensión de kilómetros, recorre 568, mientras que la Ruta 3 se extiende en 456.8 km. El resto de las rutas fluctúa entre 350 km como máximo y solamente 6 km como mínimo.

En cuanto al kilometraje recorrido las diferencias se hacen aún más notorias. La Ruta 89, por su parte, es relativamente pequeña en cuanto al número de unidades (427), sin embargo, recorre 100 kilómetros más que la Ruta 3, tercera en concentración de vehículos. Las rutas 1 y 2 permanecen como las más importantes en este rubro también, por lo menos en la ZMCM

Aquí aparecen nuevamente 3 de las 5 rutas con mayor concentración de unidades: las 1, 2 y 3. Estas rutas, como se verá más adelante, son las que mantienen mejores relaciones entre las agrupaciones con las instancias del DDF que atienden la demanda de transporte y que son las que otorgan o niegan las concesiones para prestar el servicio en determinadas avenidas y con ciertas extensiones.

Penetración de taxis colectivos a los municipios conurbados del Estado de México.

Las rutas de taxis colectivos en el DF no solamente se distribuyen al interior de las 16 delegaciones políticas que lo componen. También se extienden a los diferentes municipios conurbados del Estado de México: Tlalnepantla, Tultitlán,

Coacalco, Ecatepec, Nezahualcóyotl, Chalco, Chimalhuacán, Huxquilucan y Naucalpan

De ese modo, son 21 rutas que penetran en el Estado de México 13 dirigen la totalidad de sus ramales, o al menos la mayor parte de ellos, a esa entidad federativa. (ver cuadro 7)

De esa forma, son un total de 176 ramales de taxis colectivos que penetran en el Estado de México; es decir, un 21% del total de ramales existentes. De esta cantidad de ramales, 137 pertenecen a rutas cuyo trayecto se dirige específicamente al Estado de México (16.46%). Encontramos aquí poco más de la quinta parte del total de ramales destinando sus trayectos a los municipios conurbados. La mayor parte de estas rutas que hemos denominado conurbadas (80), se dirigen hacia el área oriente de la zona metropolitana, es decir, a los municipios más poblados como son Nezahualcóyotl y Chalco.

Como puede verse, las rutas 18, 89 y 3 son las que presentan un mayor número de ramales que ingresan al Estado de México. La Ruta 18 penetra casi en su totalidad a diversas colonias del municipio de Ecatepec, principalmente; además cuenta con 28 ramales en los que se distribuyen 1487 unidades.

La Ruta 89 por su parte, dirige sus 427 unidades, distribuidas en 20 ramales, hacia las áreas de Tlalnepantla y Atizapán.

La Ruta 3, penetra al área de Tlalnepantla con 18 de los 57 ramales con que cuenta, es decir, cerca de la tercera parte de sus ramales son distribuidos hacia el Estado de México.

Encontramos aquí que dos de las rutas con mayor número de ramales conurbados: la 18 y la 73. Éstas se encuentran entre las que hemos mencionados como las más importantes, ya sea por su número de unidades, ya sea por la extensión de km. que recorren, o por las áreas del DF en que circulan.

Por otra parte, estas rutas, aún contando con los mayores números de ramales en el Estado de México, no se dirigen a los municipios que concentran el mayor número de ramales capitalinos.

Estas tres rutas se distribuyen en los municipios de Ecatepec, Tlalnepantla y Atizapán, municipios que en conjunto concentran 69 ramales capitalinos, cifra que representa el 8.29% de los 847 ramales existentes en la ZMCM.

Mientras que las rutas 18, 89 y 3 controlan 66 ramales a razón de 22 de ellos por ruta, las 11 rutas del DF que trabajan los municipios del área oriente, controlan 80 ramales, con un promedio aproximado de 7 ramales por ruta.

CUADRO 7 RUTAS DE TAXIS COLECTIVOS DEL DISTRITO FEDERAL QUE PENETRAN EN LOS MUNICIPIOS CONURBADOS DEL

ESTADO DE MÉXICO

RAMALES QUE PENETRAN AL ESTADO DE MÉXICO	RUTA	MUNICIPIOS CONURBADOS
todos	105	Chalco
todos	104	Chimalhuacán
todos	99	Naucalpan
todos	89	Tlalnepantla
todos	82	Texcoco
todos	68	Cuautitlán
todos	22	Nezahualcóyotl
todos	18	Ecatepec
todos	17	Tlalnepantla
todos	9	Nezahualcóyotl
todos	8	Texcoco
todos	7	Chimalhuacán
todos	3	Tlalnepantla
9	2	Naucalpan
8	1	Nezahualcóyotl
6	86	Nezahualcóyotl
2	77	Nezahualcóyotl
2	76	Huixquilucan
2	74	Chalco
1	50	Chalco
1	28	Naucalpan

Fuente: Cuadro elaborado con base en Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija, diciembre, 1990

De acuerdo con las cifras hasta ahora expuestas, es posible exponer algunas conclusiones generales a este respecto:

Las rutas que cuentan con mayor número de unidades y de ramales son las que tienen mayor importancia en la ZMCM, pues además no limitan sus recorridos a delegaciones específicas de la ciudad de México, sino que se desplazan por las diversas arterias viales de la capital. Obviamente, para obtener concesiones que les permitan penetrar al Estado de México, sus relaciones con el DDF deben ser muy estrechas.

La penetración de rutas al Estado de México no se logra solamente por relaciones de *clientelismo político*, sino que las rutas del DF requieren enfrentarse a las del Estado de México, (las cuales mantienen sus propias relaciones clientelares

con las autoridades de dicha entidad). Ambos grupos de rutas del DF y del Estado de México se encuentran afiliados al Partido Revolucionario Institucional (PRI).

Existe una importante relación entre la expansión de las rutas de taxis colectivos y el crecimiento de las estaciones del Metro. Las rutas de taxis colectivos se encuentran en mayor grado, aunque no exclusivamente, vinculadas con las terminales del Metro, de ahí que pueda deducirse su participación en el transporte urbano como *alimentadoras* del Metro.

CAPÍTULO 4

REFORMA PARA LA RUTA 2 (ESTUDIO DE CASO DE LA UNIÓN DE TAXISTAS RUTA 2 REFORMA Y RAMALES A.C.)

4.1 Distribución de la Ruta 2 en la ciudad de México y su zona metropolitana

La Ruta 2 es, en el Distrito Federal y su zona metropolitana, la segunda en importancia en cuanto al número de unidades que utiliza y los ramales que posee.

En la actualidad cuenta con más de 2 900 vehículos, en su mayoría microbuses¹, los cuales se distribuyen en 59 ramales, con un promedio de 50 unidades por ramal.

Es una ruta muy poderosa, y sin embargo, no siempre fue así: en 1968, cuando se funda la *Unión de Taxistas Ruta 2 Reforma y Ramales A.C.*, solamente contaba con 300 unidades², todas ellas automóviles sedán.

Para principios de los ochenta, la ruta contaba ya con cerca de 900 unidades³, cifra que se incrementó más de tres veces para 1990, pues alcanzó 2 941 vehículos⁴, ahora bajo la modalidad de microbuses.

Pese a este importante crecimiento, las unidades se reparten de manera desigual entre las distintas derivaciones de la ruta. (ver cuadro 8)

¹ COT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, vol.III, tomos I,II, y III, DDF, diciembre de 1990

² Dato proporcionado por Carlos Magdaleno Morales Chavita, fundador de la ruta 2, en entrevista realizada el 14 de noviembre de 1994

³ Dato proporcionado por Alfredo Mendoza, secretario general de la ruta durante la gestión de Heriberto Flores. Entrevista realizada el 3 de mayo de 1992

⁴ COT, *Anuario de transporte y viabilidad*, DDF, México, 1990

CUADRO 8 RAMALES DE LA RUTA 2 QUE CUENTAN CON UN MAYOR NÚMERO DE RAMALES

Indios Verdes-San Ángel	201
Satélite-Chapultepec	109
Porhogar-San Cosme-Hierro	104
Cuemanco-Tacubaya	102
La Villa-Chapultepec	102
Aragón-Chapultepec	102

Fuente: Cuadro elaborado con base en CGT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, diciembre, 1990

Estos ramales adquieren tal importancia porque interconectan zonas de la ciudad muy distantes entre sí, como es el caso de Indios Verdes, en la zona norte, y San Ángel, en la zona sur.

Estas cantidades contrastan con el número de unidades que poseen ramales como los de Unidad Independencia-Chapultepec y Santa Isabel Tola-Donceles, que únicamente cuentan con 15 y 18 unidades respectivamente⁶.

En sus inicios, los vehículos de la ruta realizaban recorridos principalmente por el Paseo de la Reforma, ya sea desde el Cine Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución, o bien desde San Ángel o La Villa con el mismo destino.

A medida que la ciudad fue creciendo, las diferentes derivaciones de la ruta se expandieron hasta alcanzar los 59 ramales que hoy la componen. Estos se reparten en algunas de las principales avenidas de la ciudad, entre las que destacan Reforma, Insurgentes y Periférico.(ver cuadro 9)

⁶ CGT *Resumen del inventario anual de taxis colectivos con ruta fija*, 1990

Los ramales de la Ruta 2 circulan distancias diarias que en algunos casos llegan a más de 33 kilómetros de base a base, cifra que se incrementa cuando se consideran los distintos viajes realizados diariamente. (ver cuadro 10)

CUADRO 9. PRINCIPALES AVENIDAS POR LAS QUE CIRCULAN LOS RAMALES DE LA RUTA 2

Reforma	24
Insurgentes	6
Anillo Periférico	4
Palmas	3
Felix Cuevas	3
Revolución	2
Ejercito Nacional	2
Calzada de Guadalupe	2
Cuhtláhuac	2

Fuente: Cuadro elaborado con base en COT *Resumen del inventario anual de taxis colectivos con ruta fija, 1999*

CUADRO 10. RAMALES DE LA RUTA 2 QUE RECORREN UN MAYOR KILOMETRAJE ENTRE BASE Y BASE.

Cuemanco-Cuatro Caminos	33.6
Tacubaya-Cuemanco	27.92
Valle Dorado-Insurgentes	26.19
Valle Dorado-Chapultepec	19.40
Indios Verdes-San Ángel	19.11

Fuente: Cuadro elaborado con base en los datos de COT, *Resumen del inventario anual de rutas de taxis colectivos con ruta fija, 1999*

Los ramales de la Ruta 2 ubican sus bases de salida (y llegada) principalmente en algunas de las estaciones del Metro, aunque hay algunos ramales que parten de bases que no se localizan en estaciones del Metro. La estación de la cual se distribuyen el mayor número de ramales, tanto al Distrito Federal como a algunos municipios del Estado de México, es Chapultepec. (ver cuadro 11)

Además de estas estaciones del Metro, la Ruta 2 también posee bases de salida en San Ángel, al sur de la ciudad, de donde se distribuyen 6 ramales; en Cuernavaca, también al sur, se ubican 3 ramales y en La Villa, al norte, dos. Además, se pueden localizar algunas otras bases en calles pequeñas de la ciudad. (ver cuadro 12)

CUADRO 11. ESTACIONES DEL METRO EN QUE SE LOCALIZAN BASES DE LA RUTA 2

Chapultepec	21
Mixcoac	3
Ermita	3
Indios Verdes	3
Cuatro Caminos	3
Barranca del Muerto	2
Tacubaya	2
Insurgentes	2
Sevilla	2
Observatorio	1
Toreo	1
Zapata	1
La Raza	1
San Lázaro	1

Fuente: Cuadro elaborado con base en CGT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, diciembre, 1990

CUADRO 12. BASES IMPORTANTES DE LA RUTA 2 QUE NO SE UBICAN EN ESTACIONES DEL METRO

San Ángel	6
Cuernavaca	3
La Villa	2

Fuente: Cuadro elaborado con base en datos obtenidos de CGT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, diciembre, 1990

Como podrá verse, la mayor parte de estos ramales se sitúan en las zonas poniente y centro de la ciudad, aunque tienen algunas extensiones hacia el sur y el norte. Con ello se entiende que las delegaciones políticas en las que es mayor la

presencia de la ruta son: Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero.

Los datos que se han presentado brevemente respecto a la Ruta 2, permiten vislumbrar la importancia de esta ruta en términos de su participación en el sistema de transporte de la ciudad.

Su importancia radica más que en el número de unidades con que cuenta, que sin embargo sí es determinante en la zona que controla. Como ha podido notarse, los ramales de la ruta circulan por las principales avenidas del centro de la ciudad - pese a que sus bases de salida se ubican en diferentes áreas- en las cuales se localiza la mayor actividad comercial, financiera y de servicios de la capital.

4.2. Estructura organizativa de la Unión de Taxistas Ruta 2 Reforma y Ramales A.C.

Antes de describir la estructura organizativa de la Ruta 2, es necesario señalar, aunque sea a grandes rasgos, la forma en que funcionan y se encuentran organizadas las rutas y agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México y su zona metropolitana.

Estas organizaciones no funcionan oficialmente como empresas o sociedades anónimas dirigidas a prestar el servicio de transporte, sino que aparecen bajo las modalidades de sindicato, asociación civil o cooperativa⁶, además de que se agrupan en organismos cúpula, de carácter primordialmente político, y que adquieren cierta representatividad y poder ante las diversas entidades de gobierno que tienen que ver con la prestación o gestión del servicio.

Las agrupaciones de taxis colectivos más importantes en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México son:

⁶ Legorreta Jorge, *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, CECODES, México, 1989 p. 60

• la Coalición de Agrupaciones de Taxistas (CAT) que en 1992 agrupaba 90 rutas⁷;

• la Federación de Taxistas de México (FTM), organismo que agrupa otras organizaciones más pequeñas, algunas de ellas en Puebla, Michoacán y Guerrero, como son el Bloque de Agrupaciones de Taxistas, la Sociedad Cooperativa de Taxistas Xicoténcatl, Círculo Social y Cultural de Taxistas y la Federación de Operadores de Taxistas;

• la Federación de Agrupaciones de Taxistas (FAT);

• la Confederación Nacional Revolucionaria del Transporte (CNRT)⁸;

• el Consejo de Agrupaciones de Taxistas en el Área Metropolitana;

• la Alianza de Agrupaciones de Taxistas⁹;

• el Consejo Unificado de Taxistas (formado a partir de un grupo disidente de CAT)

• la Federación de Organizaciones de Rutas de Oriente (FORO)¹⁰.

Todas estas organizaciones revisten una gran relevancia en el ámbito político, en virtud de la influencia que adquieren ante las distintas instancias de gobierno, como es la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGAU), dependiente de la Secretaría General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal (DDF).

⁷ Cifra señalada por el sr. Homero Barrientos en entrevista realizada el 8 de diciembre de 1992.

⁸ Legorreta, J., *Op. Cit.*, p. 82

⁹ Información proporcionada por Homero Barrientos, Coordinador de Estudios Económicos de la CAT, 8 diciembre de 1992

¹⁰ Información proporcionada por José María Rosas Medina, secretario general de la Cooperativa Tlatoni Ruta 78, en entrevista realizada el 24 de septiembre de 1994

La importancia de estas organizaciones radica, por una parte, en la cantidad de rutas que agrupa, el kilometraje recorrido por éstas y la cantidad de unidades adscritas a cada una de las organizaciones, así como en el número de agremiados que la componen, consiguiendo así una mayor representatividad, la cual les otorga una mayor influencia ante las autoridades reguladoras del transporte concesionado, específicamente la dgau. Pero, sobre todo, "el fortalecimiento de las agrupaciones de taxistas se debe a las estrechas relaciones de sus dirigentes con las centrales obreras y el sector popular del Partido Revolucionario Institucional (PRI) [su] exitoso quehacer ha dependido mucho del papel de intermediación política que cumplen sus dirigentes con las autoridades de transporte para garantizar la operación de sus agremiados"¹¹

Algunos funcionarios, ya sea de rutas o de organismo cúpula, han manifestado que el peso adquirido por estas organizaciones se determina por la relación directa con el número de agremiados que las componen, las rutas y ramales que componen y las unidades que poseen, y esa misma representatividad les otorga una mayor influencia ante las autoridades reguladoras del transporte concesionado, específicamente la DGAU.

El papel de intermediarias que juegan estas organizaciones se debe principalmente a las estrechas relaciones que algunos de los dirigentes mantienen con las autoridades del DDF. Es recurrente encontrar que se mencionan insistentemente los nombres de algunos de esos líderes: Francisco Aguirre Guadarrama, dirigente de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas y de las Ruta 1; hasta 1993, Francisco Heriberto Flores Nava, dirigente de la Ruta 2, una de las más rentables e influyentes de la ciudad de México, posteriormente se mencionó a Gustavo Roldán Ávila, presidente actual de la misma ruta; Jesús Martínez Martínez, del Bloque de Agrupaciones de Taxistas del DF; Jorge Almaguer Correa, del Consejo Unificador de Taxistas del DF, Fernando Bolaños Fernández de la Alianza de Permisarios "Leopoldo Nuñez Flores" y Pablo Cruza Maldonado, del Sindicato de Trabajadores de la Industria del Autotransporte, perteneciente a la CTM¹².

¹¹ Legorreta, J., *Op. Cit.* p. 174

¹² Gomez F., porras, A., Garcia, L., Vargas, M., *uno más uno*, 2 de febrero de 1995, pp 1 y 12

No existe ruta de taxis colectivos que no se haya adherido a alguno de estos organismos cúpula, ya sea de manera directa (en el caso de las rutas más grandes, como son la 1, 2 y 3), o bien de manera indirecta a través de alguna agrupación pequeña, perteneciente a alguna federación.

Para las rutas de colectivos resulta más sano -señala uno de los entrevistados- adherirse a las organizaciones cúpula, buscando apoyarse en la fuerza de las relaciones políticas que éstas mantienen con el propio gobierno capitalino y el PRI, pues reconocen que adherirse al PRI es una de las bases principales para obtener beneficios de la prestación del servicio¹³.

La mayor parte de estas organizaciones se encuentran afiliadas corporativamente al PRI, a través de cualquiera de sus sectores, básicamente el popular y el obrero.

Según datos de Jorge Legorreta¹⁴, en 1989 tres grandes centrales de taxistas, la CAT, la FAT y la CNRT militaban en la entonces Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), mientras que la FTM se encontraba afiliada a la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), adscrita al Congreso del Trabajo, además de que algunas otras rutas participaban directamente en la Confederación de Trabajadores de México (CTM).

La militancia de estas organizaciones en el PRI, ha favorecido en mayor o menor grado, las aspiraciones políticas de los dirigentes, dándose algunos casos de líderes que han participado en curules priístas en el Congreso de la Unión, como es el caso de Francisco Aguirre Guadarrama, dirigente de la Ruta 1 y además presidente de la CAT, quien fue diputado suplente.¹⁵

La Coalición de Agrupaciones de Taxistas es el organismo cúpula de mayor importancia, tanto por la cantidad de rutas que agrupa como por el peso político de

¹³ Homero Barrientos

¹⁴ Legorreta, J. Op. Cit. pp. 168-176

¹⁵ Precisión hecha por Sergio Rivas, reportero del programa radiofónico *Con la ruta fija*, el 12 de octubre de 1984

sus dirigentes. Nace en 1969, apoyada de manera importante por algunos líderes del PRI, fundamentalmente aquellos cercanos a la CNOP¹⁶ y agrupando 30 rutas, de entre las cuales destacan la 1 y la 2 por las grandes e importantes extensiones que recorren tanto en el DF como en tramos del Estado de México.

La función explícita de CAT -y de todas estas organizaciones- es la de representar a las rutas de taxis que decidan afiliarse a ella para defender sus derechos y obtener mayores beneficios además de obtener mejores negociaciones con las autoridades.

La CAT se relaciona con diversas instituciones avocadas a la regularización del transporte capitalino. Cuando se trata de la obtención de placas y concesiones, los tratos son con la DGAU; en el caso de que se traten cuestiones tarifarias, la negociación se realiza con la Coordinación General de Transporte (CGT) y directamente con el propio DDF; cuando se hablan cuestiones alusivas a la reglamentación del servicio se establecen líneas con la Asamblea de Representantes del Distrito Federal (ARDF); y si lo que se pretende es determinar bases, proporcionar apoyo a la comunidad, establecimiento, modificación o extensión de los de derroteros, se trabaja con las Juntas Vecinales o con las propias Delegaciones Políticas; incluso, en los casos en que las rutas circulan por tramos de carreteras o autopistas, las negociaciones se establecen a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), instancia dependiente directamente del gobierno federal.

De este modo, encontramos que la CAT establece todo tipo de relaciones con las diversas instancia de gobierno, lo cual le otorga a los dirigentes no sólo un amplio espectro de poder para atender las demandas de sus agremiados, sino también la posibilidades de establecer lazos políticos que redunden en un mayor beneficio personal.

¹⁶ Legorreta, J., *Op. Cit.*

Este organismo, según uno de sus funcionarios, nace de manera independiente, es decir, sin relación directa con ningún partido político y sólo con el apoyo del DDF.

No obstante, aproximadamente al año de su fundación, se dieron cuenta de que, en tanto que su relación era fundamentalmente con el DDF, también requerían afiliarse al partido oficial, aunque esto ocurre formalmente hasta 1984.

Según Homero Barrientos, la afiliación se debió a que la agrupación encontró que si "al jefe del Departamento del Distrito lo coloca el presidente de la república, y el presidente es el jefe del partido, pues necesitábamos ser miembros del partido. Es una relación que nace como una forma *natural*. Necesariamente tenemos que estar ahí, porque nuestros intereses son los del partido aunque no hallamos nacido dentro de él: nos interesa el bienestar de la sociedad, nos interesa prestar un servicio dentro de las normas que marca la autoridad, por la situación fundamental en que se encuentra nuestro servicio..."¹⁷

Esta ligazón *natural* entre la Coalición y el PRI, expresa las relaciones clientelares que se establecen entre ambos y que favorecen a la primera en cuanto a concesiones recibidas, tanto a nivel de agrupación, como para los dirigentes, y favorecen al partido al formar parte de sus redes clientelares, de las cuales obtienen legitimidad en su gestión de gobierno y apoyo en actos políticos.

La estructura organizativa de la CAT presenta características que aparentemente llevan un sesgo democrático. Se compone de un Consejo Directivo, formado por un representante por cada 100 miembros de cada una de las agrupaciones participantes, un Comité Ejecutivo, integrado por cerca de once funcionarios o *carteras* (de entre los cuales destaca el secretario general, quien además es el representante legal de la organización) y una Comisión de Fiscalización y Vigilancia.

¹⁷ Homero Barrientos

Los miembros del Consejo, el Comité y la Comisión son electos cada tres años, durante el mes de marzo. Las bases de las organizaciones apoyan a determinados individuos que postulan como posibles representantes ante la Coalición.

Una vez que se han señalado a los representantes, se forman planillas en las cuales se integran miembros de rutas distintas y de entre ellos se proponen a los que probablemente ocupen las *carteras*. Obviamente, la planilla que obtenga más votos (en un proceso de elecciones con voto secreto) es la que ocupará los cargos directivos, ejecutivos y de vigilancia.

Sin embargo, la mayoría de las veces las *carteras* se distribuyen en planillas de *unidad*, esto es, cuando se conforma una planilla completa (que proyecta candidatos para todas las *carteras*) y otra incompleta, o bien dos incompletas, ambas se conjuntan para cubrir el 100% de las *carteras* durante un proceso de concertación.¹⁸

Estas prácticas electorales y organizativas al interior de la coalición, permiten que un sólo grupo permanezca en el poder, acaparando la mayor parte de los beneficios para la o las rutas a las cuales pertenecen los miembros de la dirigencia.

Las concesiones obtenidas por la CAT y las demás agrupaciones, se concretan en la expansión de las rutas en la ZMCM, en el incremento en su número de unidades, en el poder alcanzado por sus líderes, y todo esto en las condiciones de trabajo de quienes operan las unidades sin ser propietarios y en los habitantes de la ciudad que hacen uso de dicho servicio.

La coalición aparece para los dirigentes como un importante espacio de poder, y para conservarlo no vacilan en operar prácticas fraudulentas en lo que se refiere a la elección de los dirigentes y demás representantes de las rutas.

Para las rutas de taxis colectivos resulta muy importante su pertenencia a alguna de estos organismos cúpula, pues es a través de ellos como logran muchos

¹⁸ *Ibid*

beneficios, los cuales, según el mismo Barrientos, se obtienen a partir de negociaciones con las autoridades correspondientes.

Aquí podemos hablar de ejemplos de estas negociaciones, sin embargo, se carece de documentación específica que pueda arrojar información al respecto de las mismas o bien de las condiciones en que se generaron; no obstante, podemos especular con las más recientes movilizaciones de taxis en torno de la demanda de incrementos tarifarios en 1994 y 1995.

Constantemente se escuchan voces de permisionarios y choferes anónimos que demandan la necesidad de que "las autoridades deben mantener una estricta vigilancia dentro de las organizaciones de transporte concesionado, pues los dirigentes de las mismas actúan siempre en beneficio de sus intereses"¹⁹

Desde mediados de 1994, persistía el rumor de que las rutas de transporte concesionado harían movilizaciones para demandar el incremento de tarifas. Para septiembre del mismo año ya habían conformado la Agrupación Rutas Unidas con ese objetivo. En esa agrupación participaron los dirigentes de los principales organismos cúpula y de las rutas más importantes, encabezadas por Francisco Aguirre Guadarrama de la CAT. Vale la pena señalar aquí que la única que participó como ruta en esta agrupación fue la ruta 2, la cual de alguna manera demuestra la importancia que tiene el transporte urbano de la ciudad de México con relación con las autoridades del DDF.

La demanda aparentemente giraba en torno del aumento tarifario, sin embargo, destacaban otras peticiones como es la negociación de la cartera vencida y el otorgamiento de subsidios en gasolina y refacciones.

Ante la negativa de las autoridades de dar repuesta positiva a las peticiones de la agrupación, las rutas miembro bloquearon las principales avenidas de la ciudad e incrementaron unilateralmente el costo del pasaje. Se paralizó el 50% del servicio concesionado repercutiendo en la transportación diaria de miles de usuarios.

¹⁹ Uno más uno 13 de febrero de 1993 p11

De inmediato Patricio Patiño, entonces director general de autotransporte urbano, se reunió con los principales dirigentes de los taxistas, a fin de negociar las peticiones. Manuel Aguilera Gómez, regente del DF, aseveró que en los dos meses y medio que restaban del sexenio salinista no habría incremento alguno²⁰.

El descontento de los permisionarios se dejó escuchar al interior de las agrupaciones, pero sus líderes acordaron con el regente esperar hasta el mes de enero de 1995, y en caso de realizar mayores movilizaciones, serían retirados permisos y placas de los permisionarios insubordinados. Antonio Gazol, coordinador general de transporte expresó también que los líderes "reconsideraron su actitud, sin juzgar la validez de lo que piden, lo que sí se convino es que no son formas de pedirlo"²¹ (los permisionarios aparecen aquí como *sometidos* a las disposiciones de las autoridades), e hizo hincapié en que no permitirían presiones ni amenazas por parte de los permisionarios. No obtuvieron satisfacciones directas a sus demandas, pero sí consiguieron algunas prerrogativas como la condonación de su deuda en multas al DDF. Al iniciarse en siguiente sexenio, presionaron nuevamente a las autoridades hasta acordar una segunda espera de 60 días, al término de los cuales recibirían un incremento tarifario que se rumoraba de un 40%²². El aumento se otorgó el 4 de marzo y alcanzó el 100%, además obtuvieron la promesa de la negociación de las carteras vencidas, *se comprometieron a cambiar microbuses por autobuses* (lo cual se vio favorecido con la posterior declaración de quiebra de la Ruta 100), en favor de la modernización del transporte para lo cual se les prometió destinar el monto de un préstamo otorgado por el Banco Mundial²³.

La forma en que funcionan los organismos cúpula de taxistas se repite al interior de las rutas, ya sea con respecto a las instancias del gobierno capitalino encargadas de las concesiones o con respecto a las agrupaciones de rutas.

²⁰ Uno más uno 13 de septiembre de 1994 pp1 y 11

²¹ La Jornada 14 de septiembre de 1994 p.37

²² Uno más uno 2 de febrero de 1995

²³ El Financiero 26 de mayo de 1996

En el caso de la Ruta 2, actualmente la relación ya no se establece con ninguna organización cúpula, pues en 1990 se desprende de CAT para actuar de modo independiente aunque sin alejarse de la militancia en el PRI.

Organización interna de la Ruta 2

La Ruta 2 existe bajo la figura jurídica de asociación civil. Se compone de 5 derivaciones; cada una de éstas está dirigida por un delegado y un subdelegado, que son quienes se encargan de representar a los permisionarios que trabajan en el ramal en las reuniones con los dirigentes de la agrupación²⁴.

Los delegados de cada ramal son electos por votación secreta y en el marco de un proceso electoral en el cual participan solamente los permisionarios. Los 59 delegados conforman lo que es el Consejo Consultivo de la organización, que a su vez compone la mesa directiva.

Esta mesa directiva se compone por otros dos órganos. El primero de ellos es el Consejo Directivo, encabezado por el presidente de la ruta, el secretario general y el tesorero. El presidente se encarga de las cuestiones administrativas y políticas. Es el representante ante las diferentes instancias del gobierno capitalino, por tanto es el que dirige el rumbo de las negociaciones. En términos de este trabajo de investigación, se debe señalar que el presidente de la organización es el *líder* de la ruta.

El secretario general, que como ya se dijo también forma parte de la mesa directiva, es el que se encarga de proporcionar los servicios que ofrece la dirigencia de la ruta a los permisionarios, es quien mantiene un trato directo con las bases de la organización²⁵, y generalmente se encuentra muy allegado al *líder* de la organización.

²⁴ La información presentada en este apartado, debido a su naturaleza, ha sido obtenida mediante entrevistas a informantes clave, ya sean miembros de la dirigencia de la ruta 2, permisionarios o choferes, así como por parte de dirigentes de otras rutas. Esta información fue proporcionada por el señor Marcial Islas

²⁵ Información proporcionada por Alfredo Mendoza

El tesorero se encarga de administrar las finanzas de la organización. Su trabajo consiste en recibir los pagos, cuotas o cooperaciones de los permisionario y determinar en qué se utilizarán dichos ingresos.

Por otra parte, el Consejo de Fiscalización y Vigilancia, es una especie de contraloría interna que supervisa el equilibrio entre ingresos y egresos de la Ruta, que no existan malos manejos por parte de la tesorería, además de que cuida que el servicio que se presta tanto al público usuario como a los permisionario sea eficiente y oportuno. Se compone de un presidente de Fiscalización y Vigilancia, además del primero y segundo vocales.

Los miembros tanto del consejo directivo como del consejo de fiscalización y vigilancia, al igual que los delegados, son electos por medio del voto secreto y directo, durante periodos electorales que tiene lugar cada tres años y en las que participan diversas planillas, correspondiendo a cada una un programa de trabajo.

Relación de la Ruta 2 con las instancias de gobierno del DDF

La Ruta 2, como ya se señaló más arriba, se desprendió de CAT en 1990, lo cual la llevó a relacionarse directamente con las dependencias del gobierno capitalino encargadas de atender a los concesionarios del servicio.

Obtener autorización para la explotación de una nueva ruta de "peseros", la DGAU exige la realización de una serie de trámites²⁶.

En primer lugar es necesario dirigir un escrito al jefe del DDF en el cual se le solicita la autorización para explotar y prestar el servicio de ruta con itinerario fijo y en el que se incluyen una descripción detallada de la ruta que se proyecta, la determinación del parque vehicular (un mínimo de 25 vehículos), y una justificación de las necesidades de transporte en la zona

²⁶ Información obtenida de *El Universal*, diciembre de 1994.

En segundo lugar se solicita la presentación del acta constitutiva de la Asociación Civil que pretende la autorización del servicio, además de las facturas, tarjetas de circulación y *documentos que acrediten la concesión de placas de servicio público del parque vehicular*, así como licencias de conductor tipo "B" de las personas que vayan a conducir los vehículos

También se requisa un depósito que garantice la continuidad de los trámites para obtener la concesión, cubriendo el pago en cajas receptoras de cualquier administración tributaria local.

Se pretende que todos estos documentos se entreguen en la oficialía de partes de la DGAU, misma que estudiará la petición y publicará la resolución en la gaceta oficial del DDF

Una vez publicada la respuesta a la solicitud, los interesados cuentan con 30 días para hacer observaciones, en caso de no haberlas se da por autorizada o no la concesión

En caso de resolución favorable la DGAU determinará las condiciones a que se sujetará el servicio y las garantías que se otorgarán para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, lo cual será publicado en la gaceta del DDF.

En un primer momento fue solamente el gobierno del DDF quien se encargó de reglamentar el servicio de transporte público concesionado en la capital del país. Actualmente también participa la Asamblea de Representantes del Distrito Federal (ARDF) hoy constituida en Asamblea Legislativa (ALDF).

Además de los trámites y requisitos de documentación ya mencionados, existen otros que pretenden limitar la existencia de concesiones:

a) las concesiones y permisos se encuentran sujetos a las necesidades de planeación tanto del tránsito como de los transportes urbanos.

b) las concesiones se otorgan de manera individual -aunque como ya se dijo es necesario pertenecer a una organización para obtenerlas- y solamente amparan un vehículo y un juego de placas.

c) los permisos por persona pueden amparar una cuota máxima de 3 vehículos.

d) los permisos tienen una duración de dos años y es necesario que los permisionarios nombren representantes que se encarguen de realizar trámites de los vehículos afiliados a la ruta, así como supervisar el buen funcionamiento del servicio²⁷.

Esta serie de trámites se agilizan con la intervención de los líderes de las agrupaciones cúpula o por el *líder* de la ruta, en el caso de la Ruta 2. No obstante, el acceso de los permisionarios a las subvenciones obtenidas por este medio, que podemos señalar como formal u oficial, sólo es posible a partir de que entran a las *reglas del juego* que se imponen de manera tácita al interior de la propia agrupación.

Dentro de esas *reglas del juego* destacan las siguientes:

El respeto a las jerarquías, esto es, debe respetarse una especie de pirámide o *árbol invertido*²⁸, ocupándose la parte más alta o privilegiada por el presidente o secretario general del organismo cúpula, el que tiene trato directo con los funcionarios más importantes de la propia DGAU.

Hacerle llegar una petición al dirigente de la ruta debe hacerse por vía de los delegados pues de lo contrario se corre el riesgo de ser sujeto de sanción o bloqueo.

Si se requiere solicitar un permiso para trabajar un nuevo derrotero, los permisionarios no lo pueden hacer directamente ante la DGAU, pues se le hace caso omiso o bien se le obliga a seguir una serie de trámites burocráticos que resultan sumamente desgastantes y, en la mayoría de los casos, inútiles.

²⁷ Escobedo Solorzano, M., Castro Ahumada A.L., *Los autos de alquiler: el peso del proceso histórico en la explotación de un sector*, (lésis de sociología), UAM, México, 1981.

²⁸ Expresión utilizada por José María Rosas Medina

En los casos en que algún permisionario, grupos de ellos o delegados tienen fricciones con el dirigente y deciden hacer sus trámites de manera independiente, el *líder* mismo, gracias a la importante influencia que tiene ante las autoridades del transporte, se da a la tarea de ordenar que no le sea satisfecha ni una de sus peticiones, pues siente que *se están saltando su poder, y su poder se basa en las demandas de los agremiados que atiende*, aunque muchas veces el mismo las deja de atender, ya sea porque obtiene beneficios personales o porque no hay condiciones para la negociación.

Pago oportuno de cuotas. La pertenencia a alguna de estas agrupaciones requiere el pago continuo de cuotas por parte de las rutas de colectivos, el retraso en esos pagos implica, necesariamente, la suspensión de beneficios. En el caso de la Ruta 2, el pago de cuotas de pertenencia es mínimo. La mayor parte de sus ingresos como asociación se daba por parte de pagos de ingreso a la organización, de cambio de unidades o para tramitación de placas y concesiones.

Asistencia a asambleas. La dirigencia de la Ruta 2 suele convocar a asambleas a sus agremiados, ya sea para tomar decisiones o bien para elegir a los miembros de la dirigencia (procesos que describiremos más adelante), las cuales a decir de algunos permisionarios son poco frecuentes.

Apoyo a los movimientos de cúpula. Para participar de los beneficios obtenidos por la organización, es necesario que los agremiados acaten todos los *acuerdos* gestados desde la misma y apoyar todos los movimientos que estas instancias encabezan, como son paros e incrementos ilegales de cuotas, o bien asistencia a actos proselitistas o de gobierno.

De esta manera, la agrupación funciona a través de un cierto orden jerárquico, el cual depende de las relaciones que se mantengan con el *líder* de la agrupación. Además, el poder del *líder*, no solamente depende del número de agremiados, la importancia de sus ramales o el número de demandas controladas y canalizadas, sino también del tipo de relaciones que mantenga con la DGAU y demás instancias reguladores del transporte.

Las relaciones entre el *líder* y la DGAU, también responde a unas ciertas *reglas del juego*, que las más de las veces son determinadas por la misma dirección de autotransporte. Entre estas normas de relación podemos señalar algunas como las que siguen:

Trato cordial, esto es, relacionarse con los funcionarios de la dirección sin agresiones verbales, sin exigencias, procurando que las demandas que se presenten sean manejables y convenientes para la propia dirección.

Sin embargo, en el caso de las rutas grandes, como lo es la Ruta 2, a veces el juego se da de manera contraria, pues son los funcionarios de la dirección los que tienen que dirigirse con mucho respeto a los líderes de las agrupaciones, ceder a sus peticiones y otorgarles todo tipo de concesiones.

Pago de favores mediante otras instituciones. Esto quiere decir que la negociación entre organismos cúpula y autoridades del transporte conlleva un cierto intercambio, esto es, que mientras los líderes de las agrupaciones de taxistas obtienen beneficios que se traducen en ganancias económicas y/o incremento de poder y credibilidad ante sus seguidores, al mismo tiempo se comprometen a proporcionar determinados favores a la propia dirección en los momentos que ella lo requiera.

Ejemplo de esto se da cuando, en algunas ocasiones, la DGAU llama al *líder* comunicándole que una de las delegaciones políticas requiere determinada cantidad de microbuses, los cuales debe enviar al zócalo para apoyar un acto político del PRI, ya sea en gira de proselitismo o manifestación de apoyo a un candidato a diputado, senador, asambleísta e incluso, presidente de la república. En estos casos, la DGAU, le sugiere al *líder* que, para no perder ganancias, le envíe aquellas unidades que no circulan ese día, prometiéndoles los permisos para poder hacerlo.²⁹

Dentro de la DGAU, todas las agrupaciones se encuentran *clasificadas* de acuerdo al *líder* que las dirija, ya sea un *líder* conflictivo, un *líder* de cuidado que

²⁹ Jose María Rosas Medina

pesa políticamente, o bien uno sin peso y manejable, los cuales, las más de las veces sólo pueden dirigirse a la DGAU a través de la representación de los organismos cúpula.

Cuando la DGAU no se encuentra en buenas relaciones con algún *líder*, le pone muchas trabas a sus agremiados, como son la desaparición de los expedientes (cobrándoles hasta N\$200 por cada expediente perdido que se *quiera encontrar*³⁰), la suspensión de trámites o su alargamiento por la falta de algún requisito, el retiro o suspensión de un permiso, etcétera.

Este tipo de relaciones, con todas sus "reglas del juego" se ha ido gestando desde el origen, no sólo de la Ruta 2, sino desde la aparición de esta modalidad de transporte.

El desarrollo de la Ruta 2, la actuación de sus líderes, pude evidenciar algunos elementos que hagan reconocible la presencia del *caciquismo urbano* en la agrupación, las relaciones clientelares que establece con el gobierno capitalino y con el partido oficial, así como una cierta tendencia a la *buropolítica*.

4.2 Desarrollo de la Ruta 2

Los orígenes

La Unión de Taxistas Ruta 2 "Reforma y Ramales" A.C. fue fundada a finales de la década de los sesenta, aunque algunos de los pequeños grupos que la formaron ya existían desde 1946³¹.

Los primeros derroteros que conformarían estas rutas se dirigían hacia el Zócalo desde distintas áreas de la ciudad de México: desde el monumento de la Diana Cazadora (entonces ubicada frente al Cine Chapultepec), desde la Villa de Guadalupe, desde San Ángel.

³⁰ Programa *Con la ruta fija*, conducido por Joaquín Fragoso, Radio Chapultepec, Octubre de 1994

³¹ Información proporcionada por el sr. Carlos Magdaleno Morales, *Chavita*, permisionario fundador de la ruta 2, 14 de noviembre de 1994.

Por aquellos años, la ciudad ya se había extendido de manera importante hacia los distintos puntos cardinales del Valle de México. La actividad comercial, sin embargo, continuaba ubicaba en el centro de la capital, mientras que en las zonas circunvecinas se asentaban barrios añejos y nuevas zonas habitacionales, en muchos de los casos de carácter irregular.

En las diferentes calles y avenidas de la ciudad ya se dejaban ver importantes concentraciones vehiculares que incidían en la vialidad, además de que el acelerado incremento en la población y la aparición de nuevos asentamientos generaron una mayor demanda de transporte que las líneas de autobuses, los tranvías y trolebuses no lograban satisfacer del todo.

Los que más adelante serían permisionarios de la Ruta 2 se desempeñaban en la zona céntrica de Reforma como *ruleteros*, llamados así porque a partir de finales "de los años veinte, fue generalizándose la costumbre de los taxistas de, para su personal provecho, usar el tiempo sobrante o de apresurarse en la *dejada* para tenerlo, con el fin de buscar pasajeros propios. Después se adoptó la práctica de dar vuelta en torno a cines, teatros y centros de reunión general, a la salida de los asistentes, para ofrecer sus servicios. A este dar vueltas y vueltas en espera de clientela, se le empezó a llamar *ruleteo* vocablo derivado de ruleta³².

Los *ruleteros* comenzaban a circular desde temprano en las zonas habitacionales más o menos retiradas del centro de la capital. Muchos de los posibles pasajeros laboraban en los diferentes comercios y oficinas de gobierno que se ubicaban en las inmediaciones del Zócalo. Las fuentes de trabajo que tenían estos usuarios les hacía requerir de una traslado rápido a sus centros de trabajo, además de que sus ingresos no les permitían costear diariamente el uso de un *ruletero*. Así fue acordándose tácitamente, entre choferes y usuarios, la prestación colectiva del servicio de taxis.

³²Romero Hector M. *Historia del transporte en la ciudad de México*, DDF, México, 1987

Los primeros ramales de la Ruta 2 se fueron constituyendo de ese modo. Por ejemplo, en el caso del ramal que se circularía sobre la Avenida Revolución, ocurrió lo siguiente³³:

"Siempre habíamos vivido en Mixcoac. Desde 1948 *peseaba* en Avenida Revolución. Las dejadas por un pasajero eran caras para ellos pero, la verdad, dejaban poco. Salíamos desde San Pedro de los Pinos. Íbamos por el pasaje a domicilio y les cobrábamos un peso. Por eso se decía *pesear*, porque se hacían viajes de a peso"³⁴.

Los *ruleteros* iniciaban sus recorridos aproximadamente a las 8 de la mañana proporcionando el servicio a los empleados de gobierno y de comercios ubicados en el centro, de ahí que todos los recorridos tenían por destino el Zócalo.

En cada viaje se transportaban hasta 6 pasajeros, lo cual favorecía a los *ruleteros*, quienes recibían una cantidad de dinero mayor al mismo tiempo que contaban con una clientela cautiva.

Una vez que, a las 10 de la mañana se concluía la transportación de los empleados al centro de la ciudad, se suspendía el servicio a domicilio y se centraba únicamente en la vialidad del centro de la ciudad.

De este modo los *ruleteros* circulaban preferentemente en la avenida Reforma y en las proximidades del Zócalo, aunque por disposiciones del gobierno capitalino, el servicio sólo debía proporcionarse de manera individual, pero en los hechos preferían hacerlo de forma colectiva³⁵.

No obstante la prohibición legal a este tipo de servicio, en las temporadas decembrinas el DDF, a partir de la regencia de Ernesto P. Uruchurtu en los años sesenta, se otorgaban permisos para prestar el servicio de taxis de manera

³³ Información comentada por Carlos Magdaleno Morales

³⁴ Carlos Magdaleno Morales

³⁵ Marcial Islas

colectiva, aunque únicamente en el centro de la ciudad. y con el fin de que los consumidores realizarán sus compras con mayor comodidad (y los comerciantes del centro obtuvieran pingües ganancias)³⁶.

Sin embargo, estos permisos provisionales no fueron respetados; los choferes ofrecían el servicio durante todo el año, ya que así obtenían mejores ganancias y los usuarios un servicio rápido y no tan caro³⁷.

De inmediato las autoridades sancionaron a aquellos choferes que intentaran prestar el servicio de manera colectiva. "Nos combatían y fastidiaban mucho las autoridades, nos llevaban al corralón, nos levantaban infracciones, decían que por andar *camionando*"³⁸.

No obstante, las autoridades de vialidad permitían veladamente la circulación de estos vehículos cuando ya transportaban un cierto número de pasajeros que, desde su domicilio, alquilaban el taxi *de a peso*, no así cuando transitaban vacíos y ofreciendo el servicio. Pero "en aquel tiempo el negocio de la *peseada* era muy bueno"³⁹, y los ruleteros continuaron ofreciendo sus traslados *de a peso*, ganándose así la denominación popular de *peseros*.

Ante esto, los choferes ingeniaron formas para evitar ser sancionados por prestar el servicio de modo colectivo. Aparecieron en las calles del centro algunas personas (estudiantes, mujeres, desempleados e incluso niños) a las que se le llamaba *pasadores*, quienes se ponían de acuerdo con los *peseros* para mantener el traslado colectivo del pasaje.

Cuando los *pasadores* se daban cuenta que el *ruletero* ya estaba por vaciarse, le hacían la parada y lo abordaban solamente para aparentar que eran un pasajero más. En cuanto subía un auténtico usuario se bajaban inmediatamente. El chofer de

³⁶ Carlos Magdaleno Morales

³⁷ Cfr. Legorreta, J., *Op. Cit.*

³⁸ Carlos Magdaleno Morales

³⁹ Carlos Magdaleno Morales

la unidad les pagaba cincuenta centavos por el servicio⁴⁰. La importancia del *pasador*, como ya se señaló, radicaba en que, en tanto que las autoridades permitían la *peseada* en el centro únicamente cuando el vehículo ya llevaba varios pasajeros, posibilitaban el traslado colectivo de usuarios.

Pronto la ciudad de México se vio saturada por esta modalidad de servicio. Ya resultaba muy complicado lograrlo de manera individual. Las protestas no se dejaron esperar y el regente Alfonso Corona del Rosal lanzó un ultimátum a los choferes: tendrían que decidir bajo que modalidad prestaban el servicio.

Así se emprendió la reubicación de las rutas. Se trazaron derroteros en tres grandes grupos de avenidas. Unas serían las *avenidas céntricas*, de mayor concentración de pasaje pero también más conflictivas, como son Reforma, Insurgentes, Chapultepec y Revolución; otras serían las *vías rápidas* como Tlalpan, Ermita, Fray Servando y Taxqueña; además de las *avenidas periféricas*, como Río Consulado⁴¹.

La mayor parte de los permisionarios optaron por las vías rápidas, que también interconectaban a las zonas habitacionales con el centro de la ciudad.

Un segundo grupo prefirió las avenidas céntricas, y un tercero, el más pequeño, se quedó con las incipientes avenidas periféricas. Así nacen las tres primeras rutas de colectivos en el DF:

La Ruta 1, que circularía por las vías rápidas con vehículos pintados de blanco con una franja roja y trabajando desde las zonas sur y oriente de la capital.

La Ruta 2, que circularía en la zona céntrica desde el poniente de la ciudad y contaría con carros pintados de blanco con franja verde.

⁴⁰ Información proporcionada por Carlos Magdaleno Morales y por el Marcial Isalas, secretario de Fiscalización y Vigilancia de la Ruta 2, 10 de octubre de 1994

⁴¹ Información proporcionada por Homero Barrientos, Coordinador de Estudios Económicos de la CAT, 8 diciembre de 1992

La Ruta 3, que únicamente circularía desde la zona norte, en las llamadas avenidas periféricas, con unidades blancas con franja amarilla.

Estas rutas son, hasta la fecha, las más importantes por el número de ramales que controlan, las unidades que poseen y el tipo de relaciones que mantienen con el DDF y el PRI.

Al momento de la regularización, los *peseros* de las tres rutas recibieron importante apoyo, tanto de diversos funcionarios del DDF, como del Partido Revolucionario Institucional (PRI): Lic. José Castillo Mota, quien gestionó la regularización de las rutas ante el Departamento Central⁴², Gral. Antonio Velasco, Jefe del Departamento de Tránsito⁴³, y del entonces regente Corona del Rosal.

En la gestión del proceso de regularización de la Ruta 2 estuvo al frente el señor Leopoldo Nuñez, el primer *líder* de los permisionarios quien consiguió que les fijaran un color, les respetaran la tarifa de \$1 y se les asignaran derroteros específicos⁴⁴.

Los dirigentes

Así, al año siguiente de la regularización, se constituye en la *Unión de Taxistas Ruta 2 Reforma y Ramales A.C.*, nombrándose como presidente de la ruta a Alfonso Bustamante Vivanco, quien permaneció en el poder tres periodos de tres años cada uno, no llegando a concluir el cuarto por presiones de diversos grupos internos de la ruta. Bustamante Vivanco inauguró el pago de cuotas por parte de los permisionarios a la asociación. En aquel momento se les pido de \$7 semanales. Para Alfredo Mendoza, secretario general de la ruta de 1984 a 1993, los años de gestión de Bustamante son "una década perdida".

⁴² Información proporcionada por Alfredo Mendoza, ex. secretario general de la Ruta 2, mayo de 1992

⁴³ Información proporcionada por Carlos Magdaleno Morales

⁴⁴ Marcial Islas

El grupo que promueve la caída de Bustamante estaba dirigido por Gustavo Roldán Meneses, y asume la dirigencia de la organización de 1978 que preside la organización durante dos periodos cayendo en 1984, nuevamente a causa de inconformidades al interior de la misma organización. Durante su gestión, Roldán Meneses aumentó la cuota a \$50 semanales y propicia que el parque vehicular de la ruta se incrementara entre un 20 y un 30%, es decir, de 300 unidades⁴⁵ en 1968, pasaron a cerca de 400 al concluir el periodo de Roldán.

El siguiente presidente de la ruta, del que más se habló en los diarios y en el gremio de taxistas, y en cuya dirigencia se reconocen algunos elementos del *caciquismo urbano*, fue Heriberto Flores Nava, apodado "el pollo".

El periodo de "El Pollo" Nava

Heriberto Francisco Flores Nava asume el poder en 1984, después de haber destituido del cargo a Gustavo Roldán Meneses, y se retira en 1993, como consecuencia de diversas acusaciones de fraude en su contra por parte de la Arrendadora Havre, además de algunos problemas internos de la organización.

Se dice que Flores Nava ingresó a la ruta en 1968, laborando únicamente como chofer, pero posteriormente obtuvo ganancias suficientes que le permitieron convertirse en permisionario⁴⁶.

Tanto permisionarios como choferes, dirigentes de otras rutas e incluso dirigentes medios de la misma Ruta 2, describen a "El Pollo", como un sujeto que por su apariencia "nadie da un veinte por él", sin embargo, es poseedor de un carácter fuerte y tuvo muchas habilidades que le permitieron establecer estrechas relaciones con diversos funcionarios del autotransporte y del propio PRI⁴⁷.

⁴⁵ Cifra proporcionada por Carlos Magdaleno Morales

⁴⁶ Gustavo Villegas, *Presidente de Supervisión Social y Presidente de Gestoría y trámites, de la Cooperativa Tlatocani, Ruta 78*, 24 de septiembre de 1994

⁴⁷ Carlos Magdaleno Morales

Una de las primeras acciones de Flores Nava fue elevar la cuota semanal de \$50 a \$5000 (N\$5 actuales), la cual hasta la fecha se conserva. A partir de su gestión, el crecimiento de la Ruta 2 alcanzó proporciones sumamente importantes.

Si consideramos que al finalizar el periodo de Roldán Meneses la ruta contaba con aproximadamente 400 vehículos sedán (automóviles Chevrolet y Ford), el incremento de éstas a partir de la gestión de Flores Nava fue de poco más del 600%, pues al ser destituido del cargo ya se contaba con alrededor de 3000 microbuses, cifra que, al parecer, se ha incrementado poco⁴⁸. Al entrevistar a algunos miembros de la Ruta 2⁴⁹, se pudo constatar que la percepción del periodo de Flores Nava es en general, la de una gestión que redundó en muchos "beneficios" para la organización, los cuales se miden en relación a las obras realizadas por Flores Nava: oficinas, talleres, festividades, etcétera., así como aquellas referidas a las concesiones obtenidas por parte de las autoridades.

Sin embargo, en algunos trabajos periodísticos se cuenta a Flores Nava entre los 17 líderes de rutas de taxis colectivos que, además de valerse de prácticas autoritarias, controlan un importante número de rutas y unidades, "y se colocan por encima del gobierno capitalino, que los toiera por ser del PRI"⁵⁰.

Muchos de los logros de "El Pollo" fueron posibles gracias a las importantes relaciones establecidas con las diferentes instancias del DDF y con el PRI, relaciones que indudablemente fueron adquiriendo un carácter clientelar.

Durante el sexenio de Miguel de la Madrid, la Dirección General de Autotransporte Urbano estuvo en manos de Armando López Santibáñez, quien ya había ocupado el cargo equivalente en el periodo de José López Portillo.

⁴⁸ Marcial Islas y Carlos Magdaleno Morales

⁴⁹ Tanto a miembros de la mesa directiva como Alfredo Mendoza, decanos de la ruta como Carlos Magdaleno Morales Chavita, además de algunos permisionarios, delegados y choferes, cuyos nombres han sido cambiados por obvias razones.

⁵⁰ Porrás Angel, Humberto Ríos "Amafiados, 17 líderes controlan el 95 % de taxis y colectivos del DF" en *Uno más uno*, 4 de agosto de 1991

López Santibáñez era un funcionario al cual Flores Nava se encontraba muy ligado, a tal punto que llegó a desempeñarse como asesor en la propia DGAU⁶¹.

Cuando Heriberto requería de concesiones para trabajar nuevos derroteros, obtenía muchas facilidades de López Santibáñez. En agradecimiento por todos los favores obtenidos, *el Pollo* organizaba opulentas comidas, cenas o fiestas a las cuales acudían, no sólo el director de autotransporte, sino diversos funcionarios de la misma dependencia, e incluso presidentes de otras rutas.

Y es que a "a este tipo de personajes no se les puede dar *regalos* en efectivo, sino que con ellos las cosas son diferentes, es necesario *ganárselos* a través de comidas a los mejores restaurantes, obsequiarles las mejores bebidas, mantener con ellos una actitud hasta cierto punto de servilismo"⁶².

Mantener las *buenas relaciones* con los funcionarios del autotransporte implica no sólo la erogación de importantes cantidades de dinero en gastos fuertes -de cierta manera recuperables con los beneficios obtenidos, ya sea de índole económica o política-, sino también adoptar la actitud de servilismo o incondicionalidad que persiste entre los funcionarios de gobierno del sistema político mexicano.

Es evidentemente el periodo de López Santibáñez es el que redunda en mayores y mejores beneficios para la Ruta 2. No solamente se incrementó el número de unidades, sino que *el Pollo* tuvo la posibilidad de promover diversas obras que beneficiaran a los permisionarios miembros de la organización, logrando de ese modo, cierto *consenso* en ella. Asimismo, en ese periodo de entregaron créditos por parte de Arrendadora Havre para obtener microbuses y se promovió la conversión de motores de gasolina a gas.

Una de las primeras *obras* de Heriberto, fue la construcción de las oficinas administrativas de la ruta. Cuando recién se constituyó en asociación civil, la Ruta 2

⁶¹ Carlos Magdaleno Morales

⁶² Carlos Magdaleno Morales

ocupaba un pequeño espacio en las oficinas de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas (CAT) de la cual fueron fundadores, que se hallaba en la calle de León Cavallo. Posteriormente pasaron a ocupar en renta unas oficinas ubicadas en Río Guadiana y más adelante ocuparon otras en Río Tamesis, ambas próximas a Reforma, que es la principal avenida por la que circulan.

Ya durante su gestión Gustavo Roldán Meneses promovió la compra de una casa para ser acondicionada como oficina en Melesio Morales 23, la cual funcionó como hasta 1990, año en que Heriberto Flores Nava construye unas nuevas oficinas en Pedro Luis Ogazón 105, cerca de la Calzada de los Misterios.

Tanto permisionarios como miembros actuales y anteriores de la directiva, se jactan de que estas oficinas son las más *bonitas* de entre todas las oficinas de rutas en la república mexicana. Algunos permisionarios de otras rutas dicen que ni Camacho Solís contaba con oficinas tan *lujosas* como la de El Pollo⁶³.

En esas oficinas se acondicionó un salón de fiestas que es utilizado por los permisionarios mediante el pago del alquiler; además se usa también para organizar desayunos y cenas con importantes funcionarios del autotransporte, a los cuales se les agasaja con costosos platillos y servicio⁶⁴.

Además de las oficinas, *el Pollo* instaló un taller muy grande en Schuman 100, que cuenta con servicio de mecánica y balanceo. Asimismo se impulsó el servicio de grúas y el de gestoría legal. También se inició el proyecto de adecuar las antiguas instalaciones de Melesio Morales para su uso como clínica.

También mantuvo *el Pollo* cierto nivel de consenso mediante la organización de diversas festividades y regalos para los familiares de los permisionarios. Cada 12 de diciembre se organizaba una gran fiesta para todos los permisionarios en Schuman 100, en la cual se servía muy buena comida y se presentaba una orquesta. De igual modo, el día de las madres se organizaba un banquete y se rifan aparatos eléctricos.

⁶³ Gustavo Villegas

⁶⁴ Miguel Peña, delegado de uno de los ramales

El día del niño también se realizaban rifas de juguetes y bicicletas, e incluso se alquila por varios millones al circo Atayde en función exclusiva para la Ruta 2.

Muchas de estas obras y beneficios fueron posibles por las importantes cantidades de dinero que entraban a la ruta, ya sea por pago de sustituciones de vehículos (que fueron muy numerosas, primero con el cambio de automóviles a combis y luego de éstas a microbuses), por pago de altas y bajas (en aquel momento el negocio de los peseros era sumamente rentable, atrayendo un importante número de pequeños inversionistas e incluso, a raíz de la crisis del 82, muchos despedidos invirtieron su liquidación en estos vehículos), también eran fuente de ingresos los diversos pagos que hacen los permisionarios al momento de que se les consigue una placa o permiso.

Además, las concesiones otorgadas por el DDF permitían importantes ingresos a los permisionarios, incluido por supuesto Heriberto, quien contaba con cerca de 300 microbuses que circulaban en los distintos ramales⁶⁵, aunque hay información de que solamente eran 16⁶⁶.

Una concentración tan grande de unidades era posible pese a que las disposiciones legales restringían las concesiones a tres por individuo, pero a través de familiares, prestanombres y relaciones estrechas con las autoridades del autotransporte era posible poseer muchos más permisos.

En toda esta situación que acabamos de describir es posible reconocer algunos elementos que caracterizan no sólo al *líder* de una organización, sino también a aquellos elementos particulares del *caciquismo urbano*.

Como ya se señaló en el marco conceptual, W. Cornelius reconoce características generalizables al cacique urbano.

⁶⁵ Información proporcionada por Don Juan, chofer del ramal Chapultepec-La Villa, en 1992

⁶⁶ Cfr. Castro, H., "Microbuses: 12 líderes controlan ingresos de N\$ 4 millones diarios" en *Uno más uno*, 26-03-94, pp.1 y 10

Entre ellos señala que obtiene poder por autoimposición, es decir, él mismo es quien se proclama *líder* de una organización. En el caso de la Ruta 2, como ya hemos descrito, el cambio en la dirigencia de la organización se da a partir de movimientos internos de inconformidad que pasan a destituir al dirigente en turno; sin embargo, al encontrarse ya en el poder, nuevamente se adoptan mecanismos autoritarios de control.

"Una vez que se entra al sistema es difícil salir de él porque ahí se manejan muchos, muchos intereses y por eso se dan muchas luchas por el control del transporte"⁶⁷.

Mantenerse en el poder para los dirigentes de la ruta, aparentemente depende de la *voluntad popular*, es decir, de la votación que se realiza cada tres años para designar a los miembros de la directiva de la agrupación, sin embargo, en los hechos, el poder se conserva a través de las relaciones que se logre establecer con las instancias de gobierno y el consenso logrado entre los miembros de la organización.

En el caso de Heriberto Flores Nava encontramos que logra deponer a Gustavo Roldán en tanto que se hace portador de la demanda de todos los inconformes de la agrupación, quienes demandaban una mayor participación en la dirigencia de la ruta.

Cuando ya se encuentra en el poder, Flores Nava no se limita únicamente a representar a los permisionarios ante las instancias de gobierno avocadas al transporte, sino que procura obtener beneficios para todos los permisionarios, como son la construcción de talleres mecánicas o del salón de fiestas. También buscó que esos beneficios se extendieran a las familias de los permisionarios, adquiriendo ante ellos una cierta autoridad moral.

De igual modo, la actividad de "El Pollo" como representante de la ruta ante las altas autoridades del transporte, le permitió establecer alianzas que redundaran en

⁶⁷ Carlos MAGdaleno Morales

beneficios para los permisionarios y, sobre todo, en beneficios tanto económicos como políticos para él mismo ⁶⁸.

Otra característica señalada por Cornelius para el cacique es el ser originario o miembro de la localidad o comunidad sobre la que ejerce su poder. En el caso de la Ruta 2, es evidente el hecho de que los líderes tienen que pertenecer a la ruta como permisionarios, es decir, como propietarios de vehículos para poder ocupar un cierto cargo directivo en la organización. Heriberto, por ejemplo, ingresa a la ruta desde sus inicios, parece ser que como chofer, más adelante logra adquirir un vehículo y, a partir de su participación como portador de demandas, asciende al poder y monopoliza un flotilla de vehículos⁶⁹.

Cornelius señala también que las relaciones que establece con los demás miembros de la comunidad o agrupación son de tipo utilitarista, racional e instrumental. Aquí nos atrevemos a disentir un poco de la opinión de Cornelius.

Si bien es cierto que el dirigente de la ruta en cierto sentido *utiliza* a sus seguidores para alcanzar prebendas particulares, también es cierto que para ello apela al consenso entre los agremiados antes que a la coerción, es decir, el dirigente de los *peseros* suele obtener importantes beneficios para sus agremiados o bien a presentar algunas obras necesarias para el funcionamiento productivo del negocio como beneficios o dádivas para los demás permisionarios, actividad que Flores Nava explotó mucho mientras permaneció al frente de la organización.

Cornelius señala también que el cacique busca aumentar su riqueza personal, situación que también persiguieron, no sólo Heriberto, sino los demás dirigentes. "Los líderes son unos sinvergüenzas, únicamente buscan sacar más dinero y beneficios personales"⁶⁸, aunque, repetimos, ese enriquecimiento personal va revestido de una mejora en los beneficios para el grueso de los agremiados.

⁶⁸ según Miguel Peña ya estaban por candidatearlo como diputado cuando ocurrió el problema con Arrendadora Havre

⁶⁹ Miguel Peña

⁶⁸ Miguel Peña

Según Cornelius el cacique mantiene contacto con políticos y burócratas dentro del aparato del partido oficial; agregaríamos nosotros que no sólo lo hace con el partido oficial, sino que más directamente con altos funcionarios de la administración pública local (recordemos que en este caso se está hablando únicamente de las agrupaciones en el DF).

Heriberto Flores, como ya señalamos anteriormente, mantuvo muy estrechas relaciones con funcionarios del autotransporte, pero además ahondó los nexos ya existentes desde el origen de la ruta con el PRI.

El cacique además, dice Cornelius, actúa como eficaz mediador, representante ante funcionarios, transmisor de demandas, etcétera; es decir, a través del dirigente de las agrupaciones de taxistas, los permisionarios obtienen, las más de las veces, soluciones a sus demandas más inmediatas: mayores concesiones, nuevos juegos de placas, apertura de nuevos derroteros, bonificación de infracciones; aunque, claro, estas exigencias solamente pueden ser satisfechas por intermediación del dirigente, y si por alguna razón pasan por alto su autoridad se hacen objeto de diversas sanciones. Incluso esas sanciones pueden consistir en gestiones para lograr desde la suspensión de la concesión por un tiempo determinado o definitivamente⁶¹.

El dirigente de esta ruta, como cacique, evita el conflicto al interior de las agrupaciones o la comunidad, ya sea creando consenso o reprimiendo.

Como ya se señalaba anteriormente, Flores Nava lograba mantener la cohesión -si se quiere relativa- de la organización, mediante la creación de una serie de beneficios mínimos que son sentidos por los agremiados como una suerte de gracia u obsequio por parte del dirigente.

A aquellos miembros de la organización que se encuentren en desacuerdo con el dirigente se les castiga con el desconocimiento como integrantes de la

⁶¹ Gustavo Villegas

organización con las repercusiones en el goce de beneficios generales que esto conlleva.

Tal es el caso del grupo encabezado por Fernando Ortiz Gerónimo⁶² y Lorenzo Cano, permisionarios de la derivación San Ángel-Insurgentes, quienes como consecuencia de su disidencia fueron desconocidos por la directiva de la ruta - específicamente por Heriberto- negándoseles voz y voto en las asambleas, inclusive la entrada a las mismas; pese que este ramal era parte de la Ruta 2, se le consideraba ajeno⁶³.

La posibilidad de que los dirigentes de ruta como Heriberto Flores Nava se conviertan en caciques urbanos se genera a partir del establecimiento de relaciones clientelares con las autoridades del autotransporte en el DDF.

Cuando Heriberto asume el poder y estrecha relaciones con López Santibáñez, éste pasa a desempeñarse como *patrón*, es decir, como aquella instancia que va a otorgar beneficios y concesiones a un determinado grupo demandante es decir, a un *cliente* en este caso, la Ruta 2.

Obviamente, las concesiones obtenidas generan un cierto compromiso con el *patrón*, quien va a *cobrar* el favor de manera indirecta, haciendo uso de las distintas *redes* establecidas entre todas las instancias de gobierno y el propio partido en el poder.

Así pues, "es muy importante para la organización tener buenas relaciones con la autoridad"⁶⁴ y la necesaria *correspondencia* por parte de los mismos concesionarios.

⁶² Quien también ha sido señalado como líder acaparador y mafioso, Cfr. *Uno más uno*, 4 de agosto, de 1991

⁶³ Marcial Islas

⁶⁴ Carlos Magdaleno Morales

Por una parte, como ya se ha mencionado, se requiere festejar, servir a las autoridades del autotransporte, pero por otra, también se requiere colaborar en los casos en que alguna otra entidad lo solicite.

Por ejemplo, cuando se organizan las campañas de vacunación por parte de la Secretaría de Salud, ésta solicita a las diferentes delegaciones vehículos para que transporten a todo el personal médico a las distintas colonias. Entonces las delegaciones políticas acuden a la DGAU para que les consiga algunas unidades. De este modo, la dirección del autotransporte se comunica con ciertas rutas -a veces las que trabajan en las zonas que se requieren, a veces las más importantes- solicitando un determinado número de unidades que presten gratuitamente el servicio -en algunas ocasiones se les compensa con vales de gasolina-.

Esta situación genera que los propietarios de las unidades enviadas de apoyo pierdan ganancias ese día -excepto cuando se les favorece con un permiso para aquellas unidades que no les corresponde circular ese día-. El pago de favores se extiende también a las necesidades de otros funcionarios, incluido el presidente de la República. "La presencia de los operadores y la disposición de los medios de transporte afiliados al PRI garantiza el éxito de cualquier mitin"⁶⁵

Cuando el ejecutivo tiene que asistir a alguna comida o acto multitudinario, también "a través de la DGAU o directamente de la oficina de la presidencia, se les solicita el apoyo de diversos vehículos para transportar el personal, para apoyar algún acto de gobierno o del partido"⁶⁶.

Una forma más de pagar los favores obtenidos de los funcionarios de la DGAU es el que se realiza en apoyo del PRI -al cual se encuentra afiliada la Ruta 2-.

⁶⁵ Trueba Lara, *Uno más uno*, 27 de julio de 1993, p.13

⁶⁶ Miguel Peña

"En las campañas los líderes nos obligan a ir a las manifestaciones. Tenemos que estar ahí hasta el final para pasar lista y, a veces, tenemos que cargar el micro para ir a dejar gente"⁶⁷

Se le solicita al *líder* de la ruta, por intermediación de las Delegaciones Políticas y de la propia DGAU, vehículos para trasladar personas a los mítines del partido, para trasladar propaganda, portarla o repartirla entre los del gremio -esto en contra de lo señalado por el Código Federal de Instituciones y Procedimientos electorales (COFIFE) que prohíbe a las instancias públicas apoyar eventos proselitistas de algún partido- o bien se les solicita a los permisionarios y choferes para "ir a echar bola" en actos proselitistas⁶⁸.

Es muy importante para los permisionarios pertenecer al PRI por conveniencia particular, aún cuando su tengan simpatía por otro partido político, pues ello les ha abierto muchas puertas.

Sin embargo, muchas veces solamente son utilizados por el partido, pues cuando los requieren les llama, les ofrece dádivas y nuevos privilegios, o cuando menos gestionar la satisfacción de sus demandas, sin cumplir cabalmente muchas de esas promesas⁶⁹.

Coinciden en señalar que el PRI, en ningún momento les ha obligado a votar por él, sino que les "conmina ha hacerlo, pues es la mejor opción para que no demeriten aún más las condiciones de trabajo para los *peseros*"⁷⁰.

La Ruta 2, al igual que otras organizaciones de taxis colectivos utiliza al PRI como intermediario o gestor -es significativo que alguno de los informantes señaló que el partido es un "centro de gestoría"- ante las diversas autoridades capitalinas.

⁶⁷ Declaración de un chofer de ramal san angel. Indios verdes, tomada de Trueba Lara, *Op. Cit.* 29 de julio de 1993

⁶⁸ Miguel Peña

⁶⁹ Marcial Islas

⁷⁰ Carlos Magdaleno Morales

La Ruta 2, al igual que otras organizaciones de taxis colectivos utiliza al PRI como intermediario o gestor -es significativo que uno de los informantes señaló que el partido es un "centro de gestoría"- ante las diversas autoridades capitalinas.

Desde sus inicios la Ruta 2 ha estado afiliada al partido oficial. Fue Leopoldo Nuñez quien, con el fin de lograr mejores beneficios en el momento de la regularización del servicio, afilió a la organización a lo que fuera la Confederación Nacional de organizaciones Populares (CNOP), a través de la entonces recién creada CAT, agrupación de la cual se escinde la Ruta 2 por una serie de inconformidades relacionadas con la prestación del servicio hacia municipios del Estado de México.

La Ruta 2, en 1990, tenía serios enfrentamientos con las rutas del Estado de México. Como muchos de los ramales de la ruta penetran a los municipios conurbados, principalmente a Naucalpan, los permisionarios de ese municipio se encontraban inconformes ante tal situación.

La dirigencia de la Ruta 2 esperaba la gestión de Francisco Aguirre Guadarrama, dirigente de la Ruta 1 y secretario general de CAT. Sin embargo, éste no hace nada por solucionar la problemática de la ruta, la cual se ve obligada a renunciar a su pertenencia a la Coalición, "pues a los de la Ruta 2 les convenía a sus intereses, era un problema que podían resolver solos"⁷¹, o que tuvieron que resolver solos.

En el momento en que se da la ruptura entre este organismo cúpula y la ruta, ésta continúa afiliada al partido primero a través de la CTM y posteriormente de manera individual.

Es interesante reconocer diversas situaciones en algunos aspectos del periodo de Heriberto Flores Nava. En la figura de este personaje es posible reconocer aspectos del *caciquismo urbano*, como ya lo hemos descrito anteriormente, así como elementos del *clientelismo político* en las relaciones establecidas con las distintas instancias de gobierno.

⁷¹ Homero Barrientos

Es interesante ver que si bien son las autoridades del autotransporte las que aparecen directamente como patrón en la relación, no son ellas las que *cobran la factura* por los favores recibidos, sino que es el partido en el poder y, en no pocas ocasiones, las demás instancias incluso de orden federal.

Este tipo de relaciones establecidas entre autoridades de transporte, partido en el poder (y por lo tanto el grupo en el poder mismo) y agrupaciones de taxistas, posibilita el crecimiento en cuanto a extensión, número de unidades e importancia política de las diversas organizaciones de *peseros*.

Los líderes como Flores Nava, por su parte, obtienen un nivel de poder que se expresa en diferentes acciones:

- a) defraudación en la venta de placas
- b) establecen rutas de acuerdo a sus intereses más que de acuerdo a las necesidades de vialidad y transporte del DF
- c) cobran a los permisionarios por cualquier tipo de trámites
- d) establecen tratos con concesionarias automotrices (como Havre) para condicionar a sus agremiados la compra de vehículos nuevos en esas empresas
- e) tiene la facultad de otorgar su visto bueno a los documentos oficiales alusivos al servicio
- f) su influencia se extiende por encima de los mandos medios de la DGAU
- g) amenazan veladamente tanto a las autoridades como al propio usuario⁷²

Un elemento más que es posible de reconocer en estas organizaciones es un matiz de lo que Zermeño denomina *tendencia secular a la buropolítica*, es decir, la

⁷² Porrás, Op.cit

propensión de los líderes o dirigentes de las organizaciones a responder a los intereses del Estado en sustitución de aquellos que movieron a las bases de la organización en derredor suyo.

Cada uno de los dirigentes que hasta la fecha han pasado por la Ruta 2 han ascendido al poder en sustitución del *líder* anterior, izando la bandera de la democratización de la organización y de la lucha por el mejoramiento real de las condiciones de operación del servicio.

Al tomar el poder, se toman diversas medidas y se enarbolan ciertas demandas que son acordes a los intereses de los agremiados. Sin embargo, la consecución de estas demandas requiere de las relaciones clientelares que, de alguna manera involucran a los dirigentes en relaciones corruptas pero ventajosas tanto para el propio líder, como para las autoridades, además de que no pocas veces el derrocamiento de un presidente de ruta obedece más que ha necesidades de democratización, a intereses eminentemente económicos y de poder.

La estrechez de las relaciones entre Heriberto Flores y las autoridades del transporte, así como con el PRI, se evidencia en que, cuando perdió el poder, estaba por lanzarse como candidato a diputado por el partido oficial.

Otro aspecto reconocible en el caso de las agrupaciones de taxistas es su presencia, quizá mesurada, como *grupos de presión*.

Los *grupos de presión*, como ya se expresó en capítulos anteriores son organizaciones sociales que se consolidan a partir de la puesta en común de determinados intereses. Buscan lograr sus objetivos a través de la influencia que ejerzan sobre las autoridades -mediante amenazas o sanciones ⁷³.

La Ruta 2 es una de las que en mayor medida ha hecho uso de esta posibilidad de injerencia sobre las decisiones de la autoridad.

⁷³ cfr. Bobbio, N. *Op.cit.*

Esto es posible por el hecho de que cuenta con un muy alto número de unidades (cerca de 3000, la cantidad más alta después de la Ruta 1 que posee cerca de 5000 unidades) y circula en las áreas de mayor importancia comercial y de servicios como son Reforma e Insurgentes.

Además, las agrupaciones de taxistas tienen la posibilidad de presionar para obtener sus intereses en cuanto que mueven un importante número de pasajeros al día -de acuerdo con datos de la propia Coordinación General de Transporte ya realizan más traslados que el propio Metro-; un paro por un día de este servicio representaría serias pérdidas económicas para el DF.

Sin embargo -y aquí es donde puede especularse respecto a la connivencia entre las autoridades y los líderes de las organizaciones- no se han cumplido algunas de las demandas en que más han insistido estas organizaciones, como es el caso del incremento de las tarifas*.

Las agrupaciones de taxistas son presionadas por las propias autoridades con el retiro de concesiones a aquellos permisionarios que realicen paros en demanda del alza en las tarifas.

Otro aspecto presente en las relaciones clientelares y en la configuración de caciquismos urbanos, es la inexistencia de compromisos oficiales por parte de las autoridades respecto a los líderes/caciques que ellos mismos fomentan. Esto ocurrió en la situación del ex-dirigente de la Ruta 2, *el Pollo Nava*, y será descrita más adelante.

La enorme influencia de Heriberto Nava, gracias a las cercanas relaciones que mantuvo con Armando López Santibáñez, se redujo cuando asume el cargo de director de la autotransporte urbano Joel Ortega.

* Es importante señalar que cuando se redactó el presente capítulo, aun no era autorizado el incremento tarifario del 100% para el servicio concesionado.

Esta situación, aunada a las denuncias de diversos grupos de agremiados quienes lo acusaban de autoritarismo, trajo como consecuencia que Heriberto también perdiera presencia como dirigente de la Ruta 2.

Los grupos opuestos a Flores Nava, destacando entre ellos el presidido por Lorenzo Cano, criticaban su alejamiento de las bases. Señalan que "era un tipo al que no se le veía fácilmente, al que no se le podía decir nada pues ponía trabas y condiciones"⁷⁴.

Cuando en las reuniones alguien se atrevía a protestar contra sus decisiones o medidas adoptadas, *el Pollo* giraba órdenes para retirarles las placas, suspensión de trámites ante las autoridades, de relegarlos de cualquier beneficio colectivo.

No sólo este movimiento influyó en la caída de Heriberto. También durante su gestión un grupo de trabajadores de la Ruta 2, agrupados en un supuesto sindicato independiente, emplazó a huelga. El movimiento era dirigido por Alfredo Pantoja, del Sindicato Obreros Libres (SOL), quien señaló que se buscaba el mejoramiento de las condiciones laborales de los choferes⁷⁵.

Ente las peticiones del sindicato, se solicitaba el pago de salario base, inscripción al seguro social, al INFONAVIT, vacaciones, reparto de utilidades, jornadas de ocho horas de trabajo, pago de horas extras y demás prestaciones que exige la ley⁷⁶.

Según el propio Alfredo Pantoja, se encuentran afiliados al sindicato 3 mil choferes de los 5 mil que laboran en la Ruta 2. Indicó que los emplazamientos a huelga no han tenido validez por una serie de trampas legales compuestas por las autoridades laborales del DF en complicidad con la dirigencia de la empresa.

⁷⁴ Marcial Islas

⁷⁵ Alfredo Pantoja, secretario general del Sindicato Obreros Libres, 16 de julio de 1994

⁷⁶ Documento de emplazamiento a huelga del Sindicato nacional Lazaro Cárdenas de trabajadores de transporte de la República Mexicana (sindicato obreros libres) con fecha 6 de diciembre de 1993)

Una de las principales inconformidades expresadas por Pantoja, es que las demandas del sindicato debieran ser atendidas por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, y no con la Junta Local, con la que asegura tienen acuerdos los dirigentes de la Ruta 2.

Para algunos choferes "pertenecer a un sindicato no nos conviene, nos quitaría mucho dinero para cuotas y a final de cuentas no hace nada"⁷⁷, aunque posiblemente "serviría para que algo nos tocara de todo lo que se llevan los dueños"⁷⁸(los permisionarios).

Para los permisionarios "el sindicato no es más que el negocio de unos cuantos"⁷⁹, "son pura gente *política* que nunca está conforme"⁸⁰.

Parece ser que Alfredo Pantoja también se mueve en los espacios de la corrupción. En diciembre de 1992, Pantoja organizó un primer emplazamiento a huelga. Se presentó en las oficinas de Heriberto Nava solicitándole el pago de 300 millones de pesos a cambio de *dar palo* a los trabajadores, es decir, desconocer el movimiento ante la Junta Local de Conciliación y Arbitraje. *El Pollo* se negó a darle esa cantidad, ofreciéndole únicamente 25 millones que Alfredo Pantoja aceptó y, por supuesto, dejó las cosas como estaban.

Posteriormente, en 1993, nuevamente Pantoja emplazó a huelga, y nuevamente acudió al presidente de la ruta para vender el movimiento por 25 millones. En esta ocasión, al parecer, Heriberto se negó a proporcionar ese dinero.

En 1994, ya bajo la dirigencia de Gustavo Roldán, nuevamente aparece Alfredo Pantoja en busca del reconocimiento del sindicato ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, alegando que los ramales de la ruta se extienden del Distrito Federal a los municipios conurbados del Estado de México. La situación se fue a

⁷⁷ Don Juan, chofer entrevistado en el paradero de Chapultepec, del ramal Chapultepec-Valle Dorado, diciembre de 1992

⁷⁸ Don José, chofer entrevistado del ramal Chapultepec-La Villa, diciembre de 1992

⁷⁹ Miguel Peña

⁸⁰ Alfredo Mendoza

juicio, el cual aún no concluye, pero se dice que una vez más Pantoja recibió dinero de la dirigencia de la Ruta 2⁸¹.

Además de la salida de López Santibáñez de la DGAU, los problemas de la disidencia y del sindicato, la situación que aceleró la caída de Flores Nava fue una demanda en su contra presentada por la arrendadora Havre.

Flores Nava tenía un convenio personal con la arrendadora, el cual consistía en el cobro de cuantiosas comisiones por cada uno de microbuses adquiridos por los permisionarios⁸².

Pero el negocio de los microbuses no era solamente de Flores Nava con algunos distribuidores, sino que involucraba a empresarios como Julio y Eduardo Mariscal, principales accionistas del Grupo Havre.

Desde 1988, cuando inicia la sustitución de combis por microbuses, los Mariscal se involucraron en el negocio de las armadoras de microbuses, empresas concesionadas de la General Motors en México. Cuando se instaura el Programa "Hoy no circula", invirtieron grandes cantidades en Macrocentros de Verificación, y cuando se comenzó a promover la incorporación de transporte público de gas, destinaron parte de sus capitales en *gasolineras de gas*⁸³.

Todos estos negocios de los Mariscal, que sintieron seguros por sus estrechas relaciones con el regente Manuel Camacho Solís, fracasaron, y todos involucraban de una u otra manera a las agrupaciones de taxis colectivos, principalmente a las Rutas 1 y 2.

Sin la menor visión empresarial, los Mariscal se dedicaron a otorgar créditos a los permisionarios, pues "cuando todo era champaña y rosas con Camacho Solís también establecieron una estrecha relación con los líderes de rutas de taxis y

⁸¹ Información proporcionada Carlos Magdaleno Morales

⁸² Gustavo Martínez Villegas

⁸³ Páramo, D. *El caso Havre, asalto a la banca*, PLANETA, México, 1984 pp33-60

microbuses. A tal grado llegó esta relación, que desde restaurantes, los Mariscal asignaban flotillas completas simple y sencillamente con una firma atrás de una tarjeta de presentación. los líderes cobraban 1000 nuevos pesos por cada vehículo que entregaban"⁸⁴.

La saturación de microbuses en el mercado afectó tanto a los permisionarios como a los Mariscal, e incluso a los mismos dirigentes de las rutas.

"Las autoridades han determinado que Heriberto Flores, alias *El Pollo*, (...) le debe ha Havre algo así como 25 millones de nuevos pesos"⁸⁵

En este negocios al parecer participaban también algunos funcionarios de la DGAU. También en aquel momento la arrendadora proporcionó al *Pollo* cien microbuses para ser exhibidos y que el dirigente puso en circulación para beneficio personal. Cuando Havre cae en la cuenta del uso dado a las unidades prestadas levanta una demanda en contra de Flores Nava, apoyada por un funcionario de autotransporte al cual Flores Nava se niega a participarle de sus ganancias, pese a existir un convenio previo con él⁸⁶.

La salida de Flores Nava de la dirigencia de la ruta fue determinada desde las autoridades del DDF, evidenciando con ello, la profunda relación entre las instancias de gobierno y los líderes de las agrupaciones.

"Vino un día Joel Ortega, estaba yo ahí y muchas personas. Ya sabíamos que iba a pedir la renuncia de Heriberto Flores. Se le invitó un día a un desayuno, un sábado. Llegó él ahí, ese día no se presentó Heriberto Flores, por cierto.

"Dice [Joel Ortega]: -traigo la orden de la renuncia de Heriberto Flores, pero de inmediato-.

⁸⁴ *Ibid* p. 34

⁸⁵ *Ibid*. p 36

⁸⁶ Miguel Peña

"-Sí ya, ya sabemos señor que traía la orden desde arriba de la renuncia de Heriberto Flores. Anoche dialogando sobre eso -era por julio, me parece- decidimos que para diciembre son las elecciones. Pedimos que quede como interino el señor Cabrera (otro directivo de la ruta)

"- ¡No! -dice- yo no admito al señor Cabrera como presidente interino. Quiero que en 15 días quede aquí un dirigente de Ruta 2 bien constituido y elegido por la gente. Quiero que se haga una asamblea y se nombre un nuevo dirigente de la Ruta 2, ¡En quince días!...y quedó el señor Roldán"⁸⁷, hijo del dirigente que destituyera *El Pollo* en 1984.

En ese momento el liderazgo de Flores Nava se encontraba tan debilitada que los demás miembros de la dirigencia de la ruta tuvieron que permitir la imposición de Joel Ortega respecto a Flores Nava.

Con la salida de Flores Nava la ruta se debilitó de manera importante repercutiendo en las posibilidades de obtener el cumplimiento a las demandas de la organización. La Ruta 2 ha realizado diversas movilizaciones -sin llegar jamás al paro- solicitando el aumento de tarifas, y pretendiendo negociar la cartera vencida de la compra de microbuses a Havre.⁸⁸

El pasado mes de septiembre de 1994, se realizó una movilización de diversas rutas, las cuales incrementaron sus tarifas arbitrariamente hasta en un 50% o más. De inmediato se establecieron las negociaciones entre las autoridades y los líderes para agilizar el incremento de tarifas.

En el marco de esas negociaciones, Antonio Gazol, quien en ese momento encabezaba la Coordinación General de Transporte del DF, señaló que la dependencia a su cargo no cedería a la amenaza de algunos líderes⁸⁹. "Dicen que lo que pasa es que ya se había solicitado el aumento de tarifas desde agosto, pero

⁸⁷ Carlos Magdaleno Morales, *Chavita*

⁸⁸ Cfr Paramo. *Op. cit.*

⁸⁹ *La Jornada* Urrutia Alonso, "DOF: Improbable, un aumento en tarifas de colectivos en este sexenio", 16 de septiembre de 1994, 18 y 20

como venían las elecciones, pues mejor nos calmaron los líderes; según esto, si apoyábamos al PRI -y no me pregunte cómo porque no sé- *enseguidita* del veintiuno se iba a dar el aumento. Pasaron las elecciones y no se hizo nada"⁹⁰.

Se pactó con las dirigencias de los taxistas esperar hasta enero para dar respuesta a la solicitud de incremento en las tarifas, pese a que la Ruta 2 y otras más pequeñas han estado presentando a la DGAU estudios socioeconómicos donde se justifica el aumento⁹¹.

A partir de la devaluación del peso en los inicios de este sexenio, reiniciaron las demandas de aumento en las tarifas, lográndose hasta ahora solamente la exclusión de las unidades del programa "Hoy no circula", la promesas de posibles descuentos en gasolina y refacciones, además de la renegociación de la cartera vencida, y un incierto y discutido aumento tarifario para el mes de marzo.

En este contexto, y pese a las acusaciones de autoritarismo y acaparamiento hechas por algunos grupos de la Ruta 2 en contra de Flores Nava, y pese a la estructura caciquil de la organización y sus consecuentes relaciones clientelares y *buropolítica*, existen permisionarios que aseguran que "mientras estuvo Heriberto Flores las cosas marcharon bien en la ruta, la ruta se hizo muy grande y muy importante, no niego que el señor haya buscado beneficios para sí mismo, eso no lo sé, pero de que ayudó a la ruta, la ayudó"⁹².

Entre los permisionarios existía el rumor (o deseo) de que volverían, López Santibáñez a la DGAU, y Heriberto Francisco Flores Nava a presidir la Ruta 2.

⁹⁰ Luis, permisionario del ramal Isurgentes-San Ángel

⁹¹ Carlos Magdaleno Morales y José Luis Espinosa, tesorero de la Cooperativa Tlatoni Ruta 78

⁹² Carlos Magdaleno Morales Chavita

REFLEXIONES FINALES

La palabra *concluir* evoca la idea de un algo acabado, de un algo que ha sido terminado y por tanto no tiene ni podrá tener continuidad. Nada más lejano de la intención de una investigación social, sea cual sea su carácter y su tema.

Por ello prefiero hablar de **reflexiones**, pues ello nos remite a un juicio a partir del estudio de una situación determinada; es decir, una reflexión, si bien es un ejercicio eminentemente subjetivo -en tanto juicio-, adquiere relevancia porque se fundamenta en un proceso de inquietud, abstracción, búsqueda y análisis.

De este modo, este trabajo de investigación me llevó a considerar algunos aspectos concurrentes en la dimensión socio-política de las agrupaciones de taxis colectivos en la ciudad de México.

Este trabajo tuvo por meta reconocer el proceso que lleva a las agrupaciones de taxistas de **grupos de presión** a estructuras de **caciquismo urbano**, considerando para ello la participación del **líder** de la organización, las relaciones de **clientelismo político** establecidas con el partido en el poder y con las dependencias del DDF, así como la tendencia de los líderes hacia la **buropolítica**.

Como toda investigación social, esta tesis fue guiada por una hipótesis de trabajo, la cual considera que las organizaciones de taxis colectivos en la ciudad de México actúan como **grupos de presión** dirigidas por un **líder** que, a través de su continua y necesaria interacción con las instancias gubernamentales del DDF, se ve involucrado en el fenómeno de la **buropolítica**, mediante el establecimiento de relaciones de **clientelismo político** con el Estado, dando origen a la configuración de **cacicazgos urbanos**, situación que repercute en la calidad del servicio que recibe el usuario. El caciquismo urbano de las agrupaciones de taxistas ha favorecido la creciente expansión de rutas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y la monopolización del servicio por parte de algunos líderes. Los elementos de esta hipótesis se desglosarán

aquí, para reconocer, a partir de ellos, algunas de las reflexiones a que se arribó con este breve estudio.

Durante todo el proceso de investigación se regresó continuamente a la hipótesis, a fin de confirmar, negar o modificar los supuestos planteados.

Con el objeto de exponer lo mejor posible las reflexiones en torno de este trabajo, a continuación se enumeran los aspectos que a partir de la realización del trabajo se encontraron respecto a cada uno de los elementos de la hipótesis de trabajo.

1. Las rutas de taxis colectivos en la ciudad de México actúan como grupos de presión

Se confirmó, en el caso de la Ruta 2, que su presencia como *grupo de presión* se dio únicamente en los inicios de la agrupación, cuando pugnaban con las autoridades la autorización para prestar el servicio de manera colectiva (cabe señalar que la definición de grupo de presión se realizó en el capítulo I del presente trabajo).

Una vez que se legalizó esta modalidad de transporte y una vez que, como organización, se afiliaron corporativamente al PRI y establecieron nexos con las autoridades del transporte, su carácter de *grupo de presión* se vio disminuido.

Sin embargo, en ciertas coyunturas, como lo es la reciente demanda de incremento tarifario, o bien los enfrentamientos con rutas del Estado de México, la Ruta 2, mediante paros, movilizaciones y/o denuncias públicas, ha intentado presionar sobre las autoridades del transporte para obtener respuesta a sus demandas e intereses.

No obstante, este ejercicio de presión se ve limitado por compromisos entre líderes, autoridades y PRI, viéndose los primeros en la necesidad de negociar las demandas y ceñirlas a las posibilidades del gobierno del DF y en el margen de influencia y relaciones establecidas por el PRI.

Así pues, es posible aventurar la afirmación de que en la actualidad las agrupaciones de taxis colectivos actúan como una suerte de **grupos de presión** limitados, ya que su actuación como tales sólo puede darse en el ámbito que las políticas e intereses de gobierno lo permiten, y de acuerdo con las necesidades del sistema político en general y del partido oficial en particular.

Sin embargo, el 13 de septiembre de 1994, las agrupaciones de taxistas volvieron nuevamente a presionar al gobierno capitalino con la finalidad de que se otorgara un incremento en las tarifas, sin embargo, las autoridades del DDF pospusieron el aumento de tarifas para diciembre del mismo año, fecha en que tomaría posesión la administración de Ernesto Zedillo. Los *microbuseros* aguardaron hasta diciembre para volver a manifestar su demanda de aumento tarifario, mismo que se pospuso hasta el 4 de marzo de 1995, día en que se les otorga un incremento de 100% al pasaje pagado por el usuario, además de que obtuvieron promesas de reestructuración de la cartera vencida por concepto de adquisición de unidades y de precios especiales para refacciones y servicio de mantenimiento. La obtención de los beneficios ya mencionados llevan el compromiso de los permisionarios de mejorar sustantivamente el servicio -lo cual a la fecha no ha sido cumplido- y de sustituir los microbuses -que aún no se terminan de pagar- por nuevas unidades de mayor capacidad.

2. Las rutas de taxis colectivos son dirigidas por un *líder* quien, a través de su continua y necesaria interacción con las instancias gubernamentales del DDF, se involucra en el fenómeno de la *buropolítica*.

Aquí, en primer lugar, es conveniente caracterizar lo que se encontró en relación al *líder*. El *líder* de este tipo de organizaciones cambia continuamente su posición frente a los agremiados. Se constituye como tal a partir de las relaciones personales que establece con los permisionarios, de la posibilidad que tiene de conjuntar sus demandas y ser representante de las mismas, además de un cierto grado de carisma personal basado, más que en rasgos de simpatía y compañerismo, en una personalidad y carácter fuertes, un tanto agresiva y por tanto percibido como capaz de enfrentarse a las autoridades.

Suele suceder que, una vez que el *lider* es oficialmente asumido como tal, tanto al interior del grupo como frente a las instancias de gobierno, su poder aumenta.

La representación que hace ante las autoridades como portador de demandas, le confiere prerrogativas para negociar mayores beneficios, lo cual redundo en un incremento de su popularidad frente a los agremiados y crea un mayor consenso en torno de su figura.

Sin embargo, su constante presencia y relación, tanto con las autoridades del transporte como con el partido oficial, que implican una serie de negociaciones, intercambio de intereses, posiciones y beneficios, llevan al *lider* a establecer compromisos con funcionarios altos y medios, tanto del gobierno capitalino como de la burocracia federal, compromisos que lo llevan a tomar decisiones que en primer lugar le benefician a él y en segundo plano a la organización. Ocurre, pues, el fenómeno de la *buropolítica*.

Sin embargo, la *buropolítica* no aparece aquí como un fenómeno que arrastra al *lider* hasta "las alturas burocráticas" alejándolo por completo de las bases de la organización. Pues de ser así perdería toda posibilidad, no solamente de continuar como *lider* de la organización, sino incluso de obtener poder y beneficios a partir de sus relaciones con la autoridad.

El *lider* se encuentra en una situación que lo hace vulnerable a los vaivenes del poder. Por una parte, no puede dejar de lado las demandas de las bases, pero por otra los compromisos establecidos con la autoridad le obligan a ceder posiciones y controlar demandas. Así, la *buropolítica* no sólo le brinda grandes espacios de poder, sino que también hace que éste sea sumamente volátil.

3. El involucramiento del *líder* en el fenómeno de la *buropolítica* se genera mediante el establecimiento de relaciones de *clientelismo político* con las diferentes instancias de gobierno

La posibilidad de que el *líder* se envuelva en la *buropolítica* surge en tanto que se relaciona con los diferentes funcionarios para lograr beneficios e intercambiarlos, es decir, se posibilita la inmersión del *líder* en la *buropolítica* mediante el *clientelismo político*

El *clientelismo político* implica el establecimiento de compromisos con las diferentes instancias de gobierno y entidades políticas. Las dependencias del DDF solicitan a las agrupaciones de taxis colectivos, a cambio de la agilización de trámites y la preferencia para el otorgamiento de concesiones, una serie de apoyos que van desde la ayuda en campañas de apoyo a la población, hasta la participación en actos oficiales y partidistas, que incluyen proselitismo y presencia en actos encabezados por el ejecutivo federal.

De esta forma, se puede considerar que el *clientelismo político* se genera en estas agrupaciones mediante una especie de *triangulación*, es decir, las demandas de la agrupación, expresado en voz del líder, son atendidas por las instancias gubernamentales, pero los beneficios o servicios que tiene que otorgar la organización, son solicitados por el partido oficial, situación que hace evidente la innegable relación ente PRI y gobierno, tanto del orden federal como del propio DDF, el cual tiene calidad implícita de secretaría de estado u oficina de la presidencia.

4. El involucramiento en la *buropolítica* y el establecimiento de relaciones de *clientelismo político* posibilitan la configuración del *caciquismo urbano* en las agrupaciones de taxis colectivos.

La estructura de *caciquismo urbano* en las agrupaciones de taxis colectivos se caracteriza principalmente por cierto nivel de autoritarismo que, sin embargo, permite la satisfacción de los requerimientos de las bases y la coincidencia de intereses en el seno de la organización.

Un *líder* de taxistas actúa como intermediario entre los miembros de la organización y el propio Estado. Este último, a través del gobierno del DDF y del PRI encuentra en el *caciquismo urbano* de las agrupaciones de taxistas -al igual que en el de las demás organizaciones sociales- un elemento que le permite obtener múltiples beneficios:

a) apoyo político para el grupo en el poder. Si bien las agrupaciones de taxis colectivos por si mismas no consiguen mantener al grupo gobernante en el poder, si representan una de las bases de apoyo para *simular* consenso alrededor del mismo.

b) apoyo en maniobras electorales que permiten la continuidad del grupo gobernante en el poder

c) la prestación de un servicio que, con todo y sus deficiencias, colabora en la satisfacción parcial de la demanda de transporte capitalino, misma que no puede ser atendida por organismos públicos en virtud de los recortes presupuestales obligados por las políticas de corte neoliberal.

d) establecimiento de una fuente de empleo que, aunque sin prestaciones, proporciona trabajo a un importante número de desempleados

e) canalización o barrera a la demanda y descontento social en materia de servicios públicos

5. El *caciquismo urbano* de las agrupaciones de taxistas ha incrementado la expansión de rutas en la ciudad de México.

La concentración de poder en manos del cacique, los compromisos que establece tanto grupal como individualmente con las autoridades capitalinas como con el partido, la relativa importancia que tiene para el Estado, son elementos que permiten el otorgamiento preferencial de concesiones y la autorización de ramales en las zonas más rentables de la ciudad de México y su zona metropolitana.

Ante el impedimento legal que permite solamente tres unidades por permisionario, el cacique consigue concesiones mayores para sus agremiados, pero preferentemente para sus incondicionales y, sobre todo, para sí mismo.

La existencia de todas estas relaciones políticas al interior de las agrupaciones y con las dependencias de gobierno, así como con el propio partido oficial, se expresan en la expansión de rutas y la monopolización de unidades por parte de un número reducido de líderes, lo cual repercute, de diferentes maneras, en la calidad del servicio que se presta al usuario:

a) la concentración de unidades en las avenidas más transitadas, si bien se presenta como una opción de transporte, en muchas ocasiones también satura la oferta, haciendo los traslados más lentos y sufribles.

b) la concentración de unidades en algunas rutas, eleva la oferta por encima de la demanda real del servicio en las zonas que circulan, lo cual disminuye las ganancias de los permisionarios, quienes tienen que solicitar continuamente el incremento en las tarifas, lo cual repercute directamente en la economía del público usuario.

c) los acuerdos pactados con las autoridades en cuanto a la contención de las demandas de los transportistas, genera descontento entre las bases, las que comienzan a realizar movilizaciones que van desde la solicitud y trámite ante las autoridades de transporte, hasta las amenazas de paros generales o parciales del servicio, disminuyendo con ello las posibilidades de satisfacer la demanda global del servicio

d) los intereses de líderes, autoridades y armadores de microbuses, así como el establecimiento de convenios con instituciones de crédito, repercuten en los ingresos de los permisionarios -la mayor parte de ellos con cartera vencida- situación que también motiva la demanda de incremento en las tarifas.

En resumen, las agrupaciones de taxis colectivos -en específico la Ruta 2- son organizaciones que actúan como *grupos de presión* limitados por el establecimiento

de relaciones de *clientelismo político* con las instancias de gobierno y el partido oficial, lo cual involucra al *lider* en la *buropolitica*, la cual, sin embargo, lo coloca en una situación de cierta vulnerabilidad en tanto que su margen de acción debe considerar siempre los compromisos adquiridos con las autoridades y el partido, pero también responder, en cierta medida, a las demandas de las bases, pues de lo contrario su presencia y poder como *lider* se ve disminuido o nulificado.

Este conjunto de relaciones políticas participan en la configuración del *caciquismo urbano* al interior de las agrupaciones, lo que a su vez repercute en la expansión de los ramales, en la concentración de unidades en algunos de ellos y el monopolio de las mismas en manos del *lider* y sus allegados, acarreado consecuencias en la calidad del servicio que recibe el usuario.

Ahora bien, todos los juicios emitidos a partir de la investigación realizada y del análisis hecho en torno de la información obtenida sobre la Ruta 2 y algunas otras agrupaciones, posibilita extender las afirmaciones a la generalidad de las agrupaciones de taxis colectivos.

En primer lugar conviene señalar si bien un estudio de caso no permite la fácil generalización, si pueden reconocerse algunos rasgos en las demás agrupaciones de "peseros" -al menos en aquellas en que fueron realizadas algunas entrevistas para la realización de este trabajo-.

Es posible aventurar que las mismas características de *clientelismo político*, *caciquismo urbano* y *buropolitica* encontrados en la Ruta 2 se presentan en el resto de las agrupaciones de taxis colectivos, con algunas variantes que dependen tanto de las zonas en que prestan el servicio, de las organizaciones cúpula a las que se encuentran adscritas, a la antigüedad de la ruta, así como a su composición interna en cuanto a la estructura organizativa, distribución de ramales, intereses de la organización, etcétera.

Por otra parte, cabe destacar que el proceso de investigación realizado, si bien no llevó por caminos totalmente distantes de lo planteado en un primer momento, si permitió considerar algunas especificidades del tema.

En un principio, se pretendió atender la expresión política de estas agrupaciones, en el marco del sistema político mexicano, del cual innegablemente son parte constitutiva, y mediante un trabajo fundamentalmente documental y estadístico.

Sin embargo, a medida que se fue realizando la revisión bibliográfica y hemerográfica y, casi paralelamente, el trabajo de campo (que consistió principalmente en entrevistas, dada la carencia o ausencia de registros documentales alusivos al tema*), se hizo necesario valorar que, no sólo al nivel de las pequeñas organizaciones sociales, sino a cualquier otro de las relaciones políticas, la recopilación de información de carácter anecdótico resulta muy rica, tanto en términos de información obtenida como por la experiencia que ello significa.

La política, las relaciones políticas, adquieren entonces una dimensión más concreta, más aprehensible. Ésta no se construye a partir de grandes decisiones de prominentes hombres, ni es sólo resultado de coyunturas sociales o del devenir histórico como estructura abstracta. El quehacer político se construye también desde la biografía de los individuos comunes que, en un momento dado, acceden a espacios limitados del poder; se elabora en el trajín continuo de los sujetos, los cuales establecen alianzas en espacios de convivencia informal: restaurantes, bares, cafés, prostíbulos, etcétera; lugares en los que se engendran las decisiones que acaban por afectar, de una u otra manera en alguno o algunos aspectos de la vida de todos los sujetos que conformamos esta sociedad, este espacio urbano, este país.

Por último, y partiendo de la convicción de que ningún trabajo de investigación es, por supuesto, una obra acabada y conclusa, se intenta proponer algunas vetas de investigación en torno de este mismo tema, ya que aún es necesario identificar y comprender otras aristas de la situación de los taxis colectivos en particular, y de las organizaciones sociales en general:

- Sería interesante profundizar en el carácter de la relación que se establece entre los líderes y los diferentes grupos de poder que

* El proceso de realización del trabajo de campo será descrito en el Anexo Metodológico, del presente trabajo

actualmente se disputan el control del Estado e incluso del mismo partido oficial. En una investigación bajo esta directriz, pudieran reconocerse el papel de estos pequeños caciques como una suerte de "peones del ajedrez político", meras víctimas de las pugnas por el poder que se gesta entre estos grupos.

- También podría iniciarse un trabajo de investigación que profundizara en las agrupaciones de taxis colectivos como fuentes de empleo, considerando no sólo la situación laboral de los operadores, sino también la atención que en este aspecto demuestran diversos grupos e individuos comprometidos o supuestamente comprometidos con los intereses de los trabajadores.

- En las agrupaciones de taxis colectivos comienzan a ser frecuentes los grupos que están en desacuerdo con los líderes de las organizaciones y se separan de las agrupaciones creando otras nuevas, disidentes, que pretenden ser democráticas. Un estudio de las disidencias en la agrupaciones de taxistas valdría para aportar elementos interesantes sobre las necesidades de democratización del propio sistema político mexicano.

- Resultaría interesante llevar a cabo una investigación centrada en la cuestión de la atracción hacia la *buropolítica* en el caso de los líderes de las agrupaciones de taxis colectivos, de modo que se intentará detallar el proceso que los introduce en este fenómeno político, así como caracterizar algunos de los elementos que en el proceso participan y las diferentes modalidades que éste puede adquirir.

- Asimismo, pudiera elaborarse un estudio que atendiera a la participación de las agrupaciones de taxis colectivos en la configuración y expansión urbanas.

- De igual modo puede iniciarse un trabajo que aborde los procesos de corrupción al interior de las dependencias reguladoras del transporte

urbano en la ciudad de México y las repercusiones que la misma conlleva tanto en las agrupaciones de taxis colectivos como en el servicio al usuario.

Muchos otros itinerarios de investigación pueden trazarse, entre ellos, por supuesto, la profundización en el mismo tema que aquí se ha presentado, siempre advirtiendo la necesidad de vincular el objeto de estudio con la realidad inmediata y en el contexto de una determinada problemática social.

ANEXO METODOLÓGICO

Pasó el tiempo tan rápido. No fue más que una ráfaga cargada de ideas que pasaron súbitamente ante mis ojos y de las cuales sólo algunas conseguí asir, las demás -yo lo sé- han quedado latentes en algún lugar, esperando la oportunidad de reencarnar, de reconstruirse...o de morir definitivamente.

Ahí -aquí- en *Políticas* se nos carga el lomo con un costal de elementos y fundamentos, de conceptos, de ideas que algunos no comprendemos hasta que nos enfrentamos al terreno laboral y a la realización del trabajo de tesis.

Pero hay veces en que el contenido de ese *costal* o no es suficiente o no lo sabemos utilizar, y no por una deficiencia en la formación que nos brinda nuestra Facultad, ni por la actitud poco didáctica de algunos profesores. Es más bien un problema de experiencia, o mejor dicho, de la carencia de ella.

Solamente podemos aprender a investigar investigando, y por mal que esto se haga, siempre habrá algún avance sobre lo hecho antes. La primer oportunidad completa de involucramos en este intento, es el trabajo de tesis.

La tarea, sin embargo, es poco fácil (nada fácil, mejor dicho). En él se ponen en juego la formación recibida a lo largo de toda la vida escolar -que hasta aquí es la mayor parte de nuestras vidas-, los requerimientos administrativos de la Facultad, los intereses personales e incluso las limitaciones que dictan tanto la propia personalidad como el contexto familiar, laboral y económico.

El proceso que nutre a todo trabajo de tesis se inicia desde el momento de verse en la aulas de la Facultad atendiendo los comentarios de los profesores, en la lectura nocturna o *ambulante* -que a veces se convierten en la únicas posibles-, en la

aproximación a los diarios, en la relación con la realidad que necesita ser más allá del sentido común.

Así ocurrió con este trabajo de tesis. La inquietud se fue gestando precisamente en el mismo interior de los *peseros*, móviles espacios urbanos que hacen las veces de biblioteca para muchos estudiantes; ahí se realizan lecturas de diferentes materias, se proyectan y conversan trabajos semestrales, se gestan o abortan temas de tesis.

Mientras viajaba en la incomodidad de las *Combis* brincaban en mi cabeza algunas preocupaciones: "Este transporte es rápido, pero muy incómodo ¿Por qué se permite? ¿Por qué son tantos? ¿Quién lo autoriza? ¿Por qué con relativa facilidad se promovió el cambio de combis a microbuses? ¿Cuál será la *suerte económica* de los hombres que manejan estos vehículos? ¿De quién son todas estas combis y microbuses? ¿Cuántas rutas son? ¿Por qué aparecen con un mismo número de ruta en diversas zonas de la ciudad? ¿Por qué muchos de estos coches traen calcomanías con el logotipo del PRI? ¡Seguro que son priistas y ahí se encuentra el meollo del asunto!"

Estas preguntas coincidieron con mi asistencia al Taller de Investigación Sociológica I, en el cual se nos pidió un tema de investigación para trabajar a lo largo del semestre -y, a fin de cuentas, de los cuatro talleres.

Trabajar el mismo tema a lo largo de los cuatro talleres de investigación sociológica tuvo un doble efecto. Por un lado me permitió ir definiendo aquellos aspectos del problema que más me interesa abordar. Pero por otra parte, la limitada información existente y la escasez de trabajos avocados a los rasgos políticos del transporte, comenzaban a agobiarme, a tal punto que en varias ocasiones, una vez concluidos mis estudios, intenté cambiar el tema de tesis.

Oscilaban mis intereses entre diversos temas: desde los grupos ecologistas o la situación de los ancianos en la ciudad de México, hasta las estructuras de poder y corrupción en la policía judicial. Creo que el tema menos difuso siempre fue el de los *peseros*.

No obstante todos los ensayos de cambiar el tema de tesis, el asunto de los *peseros* seguía llamando mi atención. Luego de pensarlo detenidamente, de sopesar las posibilidades de su realización me decidí a iniciar mi tesis sobre los *peseros* en la ciudad de México.

El tema estaba ahí; ahora era necesario trabajar en torno de él. Y es aquí donde entró la otra parte de la investigación: la dimensión de quien investiga no sólo como ser social y por tanto negado a la objetividad, sino como ente inmerso en una realidad problemática, tanto a nivel estructural como familiar y laboral. Suspendí un tiempo el trabajo de investigación.

Los esporádicos momentos de desahogo admitieron el reinicio de la tesis. La primer tarea fue eminentemente documental. "La recopilación documental es un instrumento o técnica de investigación social cuya finalidad es obtener datos e información a partir de documentos escritos y no escritos, susceptibles de ser utilizados dentro de los propósitos de una investigación en concreto"¹ El trabajo de recopilación que llevé a cabo fue con base en revisiones bibliográfica y hemerográfica que implicaron una vida vespertina de nómada en bibliotecas y centros documentales: la Biblioteca Nacional, Biblioteca Isidro Fabela de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, el Colegio de México, las bibliotecas de la UAM en Xochimilco y Azcapotzalco, las de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Economía y del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, el Centro de Información Documental de la Coordinación General de Transporte, la Biblioteca José Martí de la SEP, el CICH de la UNAM, el hoy extinto Centro de Ecodesarrollo de Conacyt...²

En tanto que "plantear un problema significa reducirlo a sus aspectos y relaciones fundamentales [...] destacando aquellos elementos y vínculos que la teoría y la práctica señalan como importantes para una primera aproximación"³ a su

¹ Ander Egg, E. *Técnicas de Investigación Social*, EL ATENEO, México, 1991, p.213

² La información que aquí se obtuvo fue principalmente de documentos escritos como son informes, estudios, memorias, documentos oficiales, trabajos periodísticos, etc., además de otros documentos de carácter estadístico.

³ Rojas Soriano, R., *Guía para realizar investigaciones sociales*, UNAM, México, 1982, p.47

estudio, la revisión documental permitió no sólo delimitar, sino también plantear el problema. Desde ese momento la idea se orientó hacia el abordaje de la problemática de los taxis colectivos desde una perspectiva sociopolítica, es decir, se ensayó distinguir el establecimiento de relaciones clientelares y la configuración del *caciquismo urbano* al interior de las agrupaciones de taxis colectivos.

El recorrido por textos, periódicos y revistas valió para decidir la elaboración de un marco conceptual⁴ que permitiera reconocer aquellos conceptos que se manejarían a lo largo de la investigación y que apoyarían la descripción y análisis de la situación estudiada.

Fue la recomendación que me hizo Rocio Corona sobre la lectura del artículo de Sergio Zermeño en la Revista Mexicana de Sociología, la que me dio luz para incorporar el concepto de *buropolítica*.

En la búsqueda de textos que abordaran el tema del *clientelismo político* y del *caciquismo urbano*, advertí que la mayor parte de ellos se encaminaban al estudio de movimientos sociales demandantes de vivienda o servicios. Muy poco había sobre la dimensión política del transporte, acaso un trabajo de Margarita Camarena y otro de Diane Davis, el primero sobre el autotransporte, el segundo sobre el Metro.

Frente a esta situación, opté por trasladar los conceptos utilizados en el análisis de los movimientos urbanos, al caso de las agrupaciones de taxis colectivos, por considerar que las semejanzas entre ambos son importantes y permiten este trabajo conceptual.

Al hacer este ejercicio, me di cuenta que si bien lo que me interesaba era la importancia política de los "peseros", estaba dejando de lado las distintas

⁴ Se prefirió hablar aquí de Marco Conceptual y no de Marco Teórico, por considerar que éste último se refiere a la construcción de una perspectiva o enfoque de análisis con base en corrientes teóricas que han pretendido abordar el problema de investigación (digamos que aquí nos movemos en un nivel *explicativo*), mientras que el marco conceptual se restringe únicamente a aquellos conceptos que permitirán describir y analizar un problema de investigación (y aquí trabajamos en un nivel *descriptivo*, e incluso de *análisis*)

perspectivas desde las cuáles ha sido abordado el transporte. Consideré que tenía un vacío conceptual -o quizás solamente referencial-.

En ese momento me di a la tarea de recopilar información documental referente al transporte urbano. Hallé diversos textos, algunos de los cuales no incluí en este trabajo, ya sea porque hablaban de modalidades muy específicas de transporte y que atienden fundamentalmente sus aspectos económicos, como es el caso de los numerosos trabajos de Bernardo Navarro, o bien porque se sitúan en la dimensión espacial y política de las rutas de transporte.

La labor de documentar un apartado con las diferentes perspectivas en torno del transporte urbano parecía interminable, además de poco fundamento para los fines de la investigación. Hallé en el Colegio de México la memoria de un seminario realizado en Quito, en el cual se abordó la situación del transporte en América Latina. La memoria de este seminario, incluía una ponencia presentada en por Etienne Henry, en la que se destacaba las diferentes perspectivas desde las que ha sido abordado el problema del transporte en América Latina. Obviamente fue muy útil, pues llenó el vacío conceptual del que ya he hablado, pese a las reservas que tuve respecto a su uso, pues me resultaba exiguo, e incluso no válido elaborar un apartado completo con base en un sólo texto -aunque no fuera la única fuente-.

Sin embargo, reparé en el valor que tiene para cualquier investigación retomar lo ya trabajado anteriormente. hubiera sido una dilapidación de esfuerzos dedicarme a reconstruir el abordaje hecho en torno del transporte, más aun cuando el objeto de estudio es otro.

Al tiempo que iba esbozando el marco conceptual, determinando objetivos y planteando mis hipótesis de trabajo, también emprendí la labor de establecer contactos tanto con las dependencias de gobierno involucradas en el transporte, como con las agrupaciones de taxis colectivos, en especial con la Ruta 2.

Localizar direcciones, nombres de funcionarios, concertar citas y realizar entrevistas, en algunos fueron tareas sencillas, en otros, sin embargo, las trabas

para proporcionar información fueron tan notables que la labor se quedó en mera intención.

La localización de dependencias y organizaciones se hizo por vía telefónica, y en los casos en que ésta no fue posible se acudió personalmente para localizar a los funcionarios y convenir encuentros para la realización de entrevistas.

Uno de los primeros contactos fue en la Coordinación General de Autotransporte Urbano. Ahí solicité información al Lic. Carlos Arteaga, entonces coordinador de asesores de dicha dependencia, quien me envió a la Dirección General de Apoyo Integral al Transporte, en esos días encabezada por el Lic. Patricio Patiño. En esa subdependencia de la CGT, recibí apoyo del encargado de la Comisión de Apoyo y coordinación del Transporte (COMICOT), Ing. Alejandro Villegas, quien me proporcionó información estadística de las diferentes rutas de colectivos en la ciudad de México. En esa misma instancia, recibí interesantes comentarios de Juan Yáñez, miembro del personal responsabilizado de los estudios de transporte y vialidad, sobre las relaciones entre las agrupaciones de taxistas y el gobierno capitalino.

En múltiples ocasiones acudí a la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGAU), donde entre malas caras y largas esperas se me hizo entender que no había la más mínima disposición de colaborar conmigo: ¿Ocultaban algo o querían alguna cosa a cambio de información?. No sé aún si absurda o éticamente dejé de insistir.

Era en verdad problemático y a veces espinoso establecer contactos para entrevistas, sin embargo, recibí importante y continua ayuda de Felipe Varela, a quien debo mucho más que nombres y citas para entrevistas.

Felipe ha trabajado por mucho tiempo como reportero de distintos medios, y ha sido por varios años colaborador de *El Financiero*. A través de él establecí contacto primero con Jorge Legorreta, investigador del Centro de Ecodesarrollo, y más adelante con Víctor Batta, también de *El Financiero*, quien ha realizado algunos reportajes sobre el transporte concesionado.

Cuando le fue solicitada información a Batta, éste argumentó no manejar el tema, de tal forma que me envió con Sergio Rivas, reportero de Radio Chapultepec, en un programa que se denomina *Con la ruta fija* y que está destinado a dar voz a las demandas tanto de los usuarios del transporte como de los taxistas en general (y reconoci entonces la terrible ignorancia de mi parte por desconocer una emisión radiofónica como ésta, que diariamente aborda aspectos de mi propio objeto de estudio).

Así, en las instalaciones de la radiodifusora me entrevisté con el Lic. Joaquín Fragoso, conductor del programa y con el propio Sergio Rivas, quienes me brindaron interesantes comentarios.

Acordé con Sergio Rivas concertar una cita con la dirigencia de la Ruta 2 (ya para entonces encabezada por Gustavo Roldán).

Después de muchas negativas por parte de la administración de la ruta, decidimos acudir personalmente a las oficinas de la ruta. Rivas no llegó nunca. Sin embargo entré a las oficinas, luego de platicar afuera con un miembro de la ruta que jamás me dio su nombre, pero que me proporcionó información que consideré importante.

En esa ocasión platiqué con Marcial Islas, presidente de Fiscalización y Vigilancia, quien amablemente respondió a mis preguntas y dio información sobre los inicios de la ruta, las relaciones con el PRI, y la gestión de Heriberto Flores Nava.

Ese mismo día se comunicó conmigo Sergio Rivas para proporcionarme el teléfono de Chavita, decano del transporte y fundador de la Ruta 2. La deuda del plantón había sido saldada. De inmediato me comuniqué con este personaje, del cual no supe su nombre hasta el final de la larga conversación: Carlos Magdaleno Morales.

La entrevista con Chavita, una persona con gran experiencia y muchos años, fue la más rica de todas, tanto por la información que en ella obtuve, como por la amabilidad de la charla y la personalidad y experiencia de él. me habló de los

orígenes de la ruta, de las relaciones no sólo con el PRI, sino con las diferentes autoridades del transporte, del periodo en que estuvo al frente Heriberto Flores Nava, de los problemas de éste con Havre, de los grupos disidentes, de los problemas crediticios de los permisionarios, de los intentos fallidos por parte de Alfredo Pantoja para organizar un sindicato con los operadores de la ruta, en fin, muchas de las cosas que me interesaba saber... muchas más, que -lo intuyo- Chavita se calló.

Quedamos en contacto para cualquier información adicional (...y yo con muchas ganas de que siguiera hablando de transporte, de su vida, de su gusto por la música...)

Muchos meses antes de tener esta plática con Chavita, ya me había entrevistado dos veces con Alfredo Mendoza, secretario general de la ruta en el largo periodo de Flores Nava. En la primera de estas entrevistas, Mendoza me recibió muy amablemente proporcionándome la información que en su momento le solicité -excepto unos estatutos que pocos permisionarios conocen y menos aun tienen en su poder-. En la segunda entrevista ya tenía un gesto adusto y, aunque no se negó a recibirme, tuvo mayores reservas para contestar mis preguntas. En aquella fecha, era común leer en el periódico protestas al interior de la organización, tanto del sindicato como de grupo disidentes, además de que comenzaban los problemas de Heriberto Flores con el Grupo Havre.

Poco después de la primer entrevista con Mendoza, me presenté en las oficinas de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas, en donde dialogué por cerca de tres horas con Homero Barrientos, entonces coordinador de estudios económicos de esa organización.

Barrientos me habló de los motivos por los cuales se crea CAT, las características de las primeras rutas que circularon en la ciudad de México, el proceso de regularización que vivieron, las relaciones que organismos como CAT establecen con el PRI. Estaba más dispuesto a hablar de las relaciones clientelares con el partido que de las que establecen con las autoridades del autotransporte.

Acordamos que lo visitaría posteriormente para que me proporcionara algunos documentos estadísticos de las agrupaciones integrantes de CAT, resultados de diversas investigaciones hechas por la coordinación a su cargo. Me citó varias veces, las cuales jamás lo encontré o no podía recibirme. La última vez que fui a preguntar por él, ya no era coordinador de estudios económicos. Había dejado CAT.

En alguna de esas conversaciones que se dan en los lugares de trabajo, salió a colación mi tema de tesis, y Mario Espinosa me comentó que uno de sus tios era uno de los dirigentes de un movimiento disidente en la ruta 78 de colectivos.

En cuanto tuve el número telefónico de esta organización que se nombró *Tlatnani*, pacté una cita en sus oficinas. Ahí conversé con José María Rosas, Gustavo Martínez Villegas y José Luis Espinosa, secretario del consejo, presidente de Supervisión Social y tesorero, respectivamente. En un principio parecían renuentes al objetivo de la entrevista, pero al calor de la conversación, comenzaron a exponer la situación del gremio de transportistas ante las diferentes instancias de gobierno, de su relación con el PRI, de los *chismes* que circulaban en el medio alrededor de la figura de Heriberto Nava, e incluso me proporcionaron los resultados de un estudio económico que presentaron a la OGAU a fin de solicitar el incremento en las tarifas.

También establecí contacto con Alfredo Pantoja, de quien obtuve su número telefónico a través del propio Alfredo Mendoza. Pantoja expresó la inconformidad de los operadores por las condiciones de trabajo que tienen que aceptar, hizo mucho hincapié en los emplazamientos a huelga hechos a la Ruta 2 y al contubernio existente entre ésta y la junta local de conciliación y arbitraje, del autoritarismo de la dirigencia de la organización y sus relaciones con el partido oficial. Me dio copia de actas de las sesiones en la JLCA.

Entre las últimas entrevistas que realicé estuvo una con Guillermo Ortiz quien, junto con Bruno Espejel y Encarnación Juárez, dirige el Foro del Autotransporte,

organización que se propone defender los intereses de los transportistas independientemente del organismo cúpula o ruta a la cual se encuentren adscritos.

A lo largo de toda la investigación, realicé también entrevistas con algunos permisionarios, choferes e incluso dirigentes medios de la Ruta 2, quienes cuando emitían una opinión en contra de Flores Nava, se negaban a dar su nombre, a ser grabados o a que yo mencionara sus datos al elaborar mi trabajo, peticiones que hacían sospechar que algo ocultaban o que algo andaba mal en la organización. Todas esas peticiones fueron y serán respetadas en todo momento.

Para la realización de estas entrevistas elaboré una guía básica, la cual modifiqué de acuerdo con el entrevistado y la información que preferentemente quería obtener⁵, "se supone que [las preguntas hechas] surgen del proceso de interacción que tiene lugar entre el entrevistador y los entrevistados"⁶.

Una vez concluidas las entrevistas y con una baraja *choncha* de fichas de trabajo en la mesa, cuadernos llenos de notas y grabaciones transcritas, me di a la tarea de redactar cada uno de los capítulos que componen este trabajo, actividad compleja en tanto que implica la relectura de lo ya hecho y la construcción de nuevas ideas, la reconstrucción de algunas rotas u olvidadas y la deconstrucción de las fallidas (las más).

No fueron pocas las dificultades sortadas en la realización de este trabajo de investigación. La más frecuente fue la falta de información al respecto, tanto escrita como de personas del medio que quisieran proporcionar información.

⁵ Las entrevistas que realicé fueron no estructuradas, en tanto que fueron realizadas en el marco de una conversación, en la cual, si bien se utilizó una guía de entrevista, ésta se estructuró con preguntas abiertas y flexibles, que se ordenaban de acuerdo con las respuestas que iba emitiendo la persona con la cual se platicaba.

Para la clasificación de la entrevista como no estructurada, me baso en Ander-Egg, E. Op Cit

⁶ Schwartz, H., Jacobs, J., Sociología cualitativa. Método para la reconstrucción de la realidad, TRILLAS, México, 1984, p.55

Eran frecuentes las negativas, los silencios; tanto que estoy consciente de los vacíos e imprecisiones que saltan a lo largo del trabajo.

No obstante, ante esos escollos en la búsqueda, el recurso de la entrevista me ayudó a obtener información a mi juicio muy importante, y es precisamente en torno de la entrevista -fundamental en la realización de este trabajo- que me permito exponer algunas breves reflexiones.

En primer lugar, vale señalar la importancia de la entrevista como técnica de investigación social. La entrevista permite el acercamiento a algún fragmento de la realidad social pero desde la subjetividad de los actores, una subjetividad que la entrevista permite que sea compartida, que requiere una puesta en común de intereses y de experiencias.

La entrevista posibilita además el reconocimiento de aquellos espacios de lo social y lo político que no se encuentran en los análisis políticos pero que, sin embargo, van configurando las características intrínsecas de las relaciones sociales que se establecen entre los actores y que de una u otra manera repercuten en las formas de vida y de participación de los grandes grupos de ciudadanos.

Y es aquí en donde podemos señalar un segundo elemento de reflexión del proceso metodológico llevado a cabo mediante esta investigación: la importancia de lo anecdótico para el reconocimiento de las relaciones políticas. Fue a través de esos *chismes* como se vislumbraron los posibles acuerdos, las negociaciones entre líderes y organizaciones que repercuten en las formas de vida del resto de los individuos que conformamos la sociedad.

Así pues, la importancia de la entrevista y del reconocimiento de lo anecdótico a través de ella, nos lleva a valorar la importancia que para la investigación social tiene la perspectiva de los actores, la subjetividad de los otros que, en conjunción como mi análisis, igualmente subjetivo, crean formas consensadas de comprender el mundo y participar en él.

Por último, quisiera aprovechar este espacio para mencionar algunos elementos del proceso de investigación que creo convenientes considerar en todo momento -so pena de expresar meras perogrulladas:

- Antes de realizar cualquier trabajo de investigación es conveniente atender a nuestros intereses y posibilidades, tomar en cuenta el contexto social y la situación personal en que será desarrollado, así como los recursos con que se cuentan

- Al enfrentarse a la búsqueda de información es necesario actuar con necesidad, porque a veces el miedo a la impertinencia resulta ser un obstáculo puesto por nosotros mismos

- Nada mejor que conversar con quienes nos rodean del tema de tesis, aunque sin detallar intenciones, pues así se extiende una red de relaciones que permiten manejar diversas fuentes de información

- Siempre es provechoso mantener relaciones cercanas con personas involucradas en el trabajo periodístico, pues éstas suelen tener información de primera mano

- No basta la continua búsqueda de información hemerográfica, sino que hay que estar pendiente de todos los medios de comunicación, tanto en términos de información como en lo que se refiere a su programación (en algún momento pueden hablar ampliamente de nuestro tema)

- Hay que evitar realizar entrevistas en momentos de mucha tensión del entrevistado (a menos que ya se tenga una relación muy estrecha con éste), pues de lo contrario se bloquean las posibilidades de comunicación

- Cuando se quiere obtener mucha información en los primeros contactos con un grupo, creo que es muy provechoso realizar entrevistas colectivas, pues a veces parecen competir por proporcionar la mejor información.

A final de cuentas, ¿qué me ha dejado la realización de este trabajo de tesis, por modesto que éste resulte?

Creo que me dejó la convicción de que el trabajo de tesis, más que una investigación en la cual pretenda realizar aportes teóricos o novedosos hallazgos empíricos, es un espacio de autoaprendizaje que puede orientar y aclarar los intereses que tenemos como futuros estudiosos de la problemática social.

No sólo esto. El trabajo de tesis, en esa larga aunque siempre somera revisión de textos sobre lo urbano, me mueve a percibir que la ciudad no está hecha de conceptos ni de estructuras, está hecha de nombres, de rostros, de voces, de vidas cotidianas que se entremezclan para crear un constructo social, histórico, económico, cultural y político.

ANEXO DE INSTRUMENTOS Y DOCUMENTOS

En este anexo se incluyen las guías de entrevista que fueron utilizadas para la realización del trabajo de campo, así como algunos de los documentos que fueron proporcionados por los diferentes personajes entrevistados. Es conveniente señalar que por motivos de espacio no se incluyen todos los documentos, sino sólo parte de ellos.

GUIA DE ENTREVISTA PARA FUNCIONARIOS Y PERMISIONARIOS DE LA RUTA 1

ORIGEN Y DESARROLLO DE LA RUTA

- Fecha en que se inaugura la ruta
- Número de ramales y kilómetros
- Áreas de la ciudad en que circula la ruta
- Apoyos gubernamentales para su funcionamiento y reglamentación
- Autoridades que apoyan a la ruta
- Dirigentes de la Ruta. Obras
- Problemas más importantes enfrentados por la ruta
- Afiliación y salida de CAT. Causas y consecuencias
- Relación con las demás rutas. Evolución
- Crecimientos de los ramales. Áreas hacia las cuales fueron expandiéndose. Razones.
- Momentos y motivos de los cambios de unidad
- Paso de tolerados a concesionados
- Carácter de las relaciones con las diferentes instancias de gobierno a través del tiempo

SITUACION ACTUAL

- Número de rutas y ramales
- Número de unidades (combis/microbuses)
- Distribución de unidades en rutas y ramales
- Áreas del DF que actualmente cubre la ruta
- Distribución de rutas en el área urbana. Acuerdo con autoridades y con otras agrupaciones
- Penetración al Estado de México. Problemas
- Paraderos, permisos, problemas.
- Pago a las autoridades
- Costo de placa y unidades
- Cuenta promedio para operadores
- Número de permisionarios, número de operadores
- Gastos por mantenimiento
- Servicios a permisionarios y operadores
- Gastos de permisionario
- Instalaciones existentes
- Ubicación
- Ingresos de la ruta
- Ubicación en estaciones del metro
- Vías principales de circulación

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

- Organización interna de la ruta. Cargos y funciones
- Proceso de elección de funcionarios
- Reglamento de elección
- Duración de los cargos

- Periodos de elecciones
- Cargos internos y externos de los miembros de la mesa directiva
- Problemas electorales

RELACIONES CON INSTANCIAS DEL GOBIERNO CAPITALINO O CON GRUPOS POLITICOS.

- Relaciones con la DGAU. Relaciones formales. Demandas ante la corrupción
- Relaciones con la administración actual y las anteriores de la DGAU
- Relaciones con las delegaciones políticas
- Relaciones con la ARDF. Críticas constantes. Reclamos ciudadanos
- Relaciones con el PRI. Inicios de la relación. Beneficios (intercambio)
- Militancia en el PRI (Líderes y permisionarios)
- Relaciones con los distintos regentes, desde el origen de la ruta
- Ocupación de puestos de elección popular por parte de algún dirigente
- Pertenencia a CAT (CNOP) y a la CTM

RELACIONES INTERNAS

- Acusaciones al líder. Corrupción. Antidemocracia
- Plantillas participantes. Propuestas
- Demanda de sindicato (febrero de 1993)
- Corrupción de líderes amañados (agosto de 1991)
- Participación de operadores
- Críticas internas. Respuestas
- Relación con grupo democrático Ruta 2 (Lorenzo Cano, Fdo. Ortiz Gerónimo)
- Diversos problemas internos desde su origen
- Diferencias entre la actual dirigencia y las anteriores.

RAMAL: _____

1

NUMERO:

FECHA: ____/____/____

CUESTIONARIO PARA PERMISIONARIOS Y OPERADORES DE LA RUTA 2
DE TAXIS COLECTIVOS.

- 1.- Usted participa en la ruta como: () permisionario () operador.
- 2.- ¿En qué ramal o derivación trabaja usted? _____
- 3.- ¿Cuanto tiempo lleva trabajando en la ruta? _____
- 4.- (solo operadores) Aproximadamente, cuánto paga de cuenta diaria al dueño del vehículo? _____
- 5.- (sólo permisionarios) Aproximadamente, cuánto recibe de cuenta diaria por cada chofer? _____
- 6.- ¿Con cuántos choferes cuenta usted? _____
- 7.- ¿Quién es el delegado de la derivación(es) en que usted trabaja? _____
- 8.- ¿Quiénes forman su mesa directiva? _____
- 9.- ¿Cómo fue electo el delegado?
() se hicieron elecciones por voto secreto y universal
() se hicieron elecciones por voto de viva voz.
() los dirigentes de la ruta lo designaron
() otro. Especifique.
() lo ignora
- 10.- ¿Cómo fue electa la mesa directiva?
() se hicieron elecciones por voto secreto y universal
() se hicieron elecciones por votos de viva voz.
() lo designó el propio delegado
() los dirigentes de la ruta lo designaron
() otro. Especifique
() lo ignora
- 11.- ¿Qué beneficios ha conseguido el delegado para la derivación? _____
- 12.- ¿Quién es el presidente de la ruta? _____
- 13.- ¿Qué opinión tiene usted de él? _____
- 14.- ¿Cómo fue electo el presidente de la ruta?
() voto secreto y universal
() votación de viva voz
() elección solamente de delegados
() se autonombró
() otro. Especifique.
() lo ignora
() ¿Quiénes componen la mesa directiva? _____
- 16.- ¿Cómo fue electa la mesa directiva?

- () voto universal y secreto
- () votación de viva voz.
- () elección solamente de delegados
- () la designo el presidente de la ruta
- () otro. Especifique.
- () lo ignora

17.- ¿Qué funciones realiza el presidente de la ruta? _____

18.- ¿Qué funciones realiza la mesa directiva? _____

19.- ¿Qué beneficios ha obtenido la ruta con la actual mesa directiva? _____

20.- ¿Qué beneficios ha obtenido usted con la actual mesa directiva? _____

21.- Generalmente los dirigentes de diversas agrupaciones cuentan con conocidos o amigos de importancia en diferentes instituciones y organismos gubernamentales. Los dirigentes de la ruta 2 ¿con quién tienen este tipo de relaciones? _____

() DCAy () Delegaciones Políticas () Escuelas?

() PFI ¿qué rector? _____ () Asamblea de Representantes ¿Quiénes?

() Otros. ¿Cuáles? _____

() lo ignora () no quiere contestar.

22.- ¿Con qué personas mantienen esas relaciones? _____

23.- Cuando algunos miembros de la ruta no están de acuerdo con la forma de trabajo o decisiones de la mesa directiva, ésta acepta las sugerencias o cual es la reacción? _____

24.- ¿Esta usted de acuerdo con la forma de trabajar de la mesa directiva? _____

25.- ¿Por qué? _____

26.- ¿Se los ha hecho saber? _____

27.- ¿Por qué? _____

28.- ¿Cuál ha sido la reacción? _____

29.- ¿Qué actitud han tomado los dirigentes hacia los miembros de la ruta que estén en desacuerdo con ellos? _____

30.- ¿Qué piensa usted de esto? _____

31.- ¿Conoce los estatutos de la ruta 2?

32.- En qué consisten? _____

33.- Existe un documento que contenga los estatutos?

34.- Se le ha proporcionado una copia?

35.- ¿Qué tipo de apoyo reciben el chofer y el permisionario, por parte de la mesa directiva, cuando sufren algún tipo de accidente?

() cobertura por gastos de compostura () apoyo jurídico () indemnizaciones a

() otros. Especifique _____ terceros

() ninguno

36.- Cuando un chofer atropella a una persona o es sorprendido en estado de ebriedad, ¿qué tipo de apoyo recibe de la dirigencia?

() apoyo jurídico () otros. ¿cuáles? _____ () ninguno

37.- ¿Qué se les pide a cambio de la ayuda? _____

38.- ¿Cuándo un permisionario quiere adquirir más unidades, ¿qué tipo de ayuda recibe de la dirigencia? _____

39.- ¿A qué partido político está afiliada la ruta 2?

() PRI () PAN () PRD () PPS () PCRN () OTRO ¿CUAL? _____ () NINGUNO () LO IGNORA () NO

CONTESTO

40.- ¿De qué forma apoyan ustedes a ese partido?

() transportación de personal () Transportación de propaganda () Reparto de propaganda

() Asistencia a mítines y actos políticos () Voto () Otros. ¿Cuáles? _____

() ninguno () no contestó

41.- En caso de que no realice esas actividades ¿qué sucede? _____

42.- ¿La gente de la mesa directiva ocupa algún puesto dentro de la mesa directiva?

43.- Si es así, ¿cuál y desde cuándo?

44.- Algún dirigente ha ocupado algún cargo público? _____

45.- Si así ha sido, ¿quién, cuál cargo y cuándo? _____

46.- Cada cuándo se realizan reuniones con la mesa directiva de la ruta? _____

47.- Cada cuándo se realizan reuniones con los delegados del ramal? _____

48.- Qué se trata en esas reuniones? _____

49.- Participan todos los miembros de la ruta? _____

50.- En caso de no realizarse reuniones, ¿por qué considera que ocurra así? _____

51.- Por qué trabaja usted en esta ruta? _____

52.- Desde cuándo lo hace? _____

53.- Le va bien? _____

54.- ¿Por qué? _____

55.- ¿Qué importancia tienen los "peseros" en la Ciudad de México? _____

56.- ¿Qué tipo de problemas existen con las rutas del Estado de México? _____

57.- Hace poco más de un año, en algunos diarios se hablaba de que algunos miembros de la ruta 2 estaban inconformes con la dirigencia ¿qué sabe usted de esto?

58.- ¿Qué peticiones hacían? _____

59.- ¿Cuál era su propuesta de trabajo? _____

60.- ¿Quiénes eran ellos? _____

61.- Participó usted con ellos? _____

62.- Por qué? _____

63.- ¿Cómo supo usted de ellos? _____

64.- ¿Qué consiguieron? _____

65.- ¿Qué ocurrió con ellos? _____

66.- ¿Qué hicieron los dirigentes? _____

67.- ¿Qué supo usted del sindicato que algunos miembros de la ruta querían formar?

68.- ¿Le gustaría formar un sindicato en la ruta? _____

69.- Por qué? _____

70.- ¿Qué frustraciones le ha dejado este trabajo? _____

71.- ¿Qué satisfacciones le ha dejado este trabajo? _____

- ANEXO.

72.- ¿Qué tipo de cuotas se pagan en la ruta? _____

73.- ¿Quiénes las pagan? _____

74.- ¿Qué se hace con ese dinero? _____

75.- ¿Cuántas unidades existen en este ramal? _____

76.- ¿Cuántos permisionarios participan en este ramal? _____

77.- ¿Cuántos kilómetros recorre este ramal? _____

78.- ¿Con cuántas unidades cuenta cada permisionario? _____

79.- ¿Cuántas unidades tiene el presidente de este ramal? _____

80.- Los demás miembros de esta directiva, ¿cuántas unidades tienen en esta derivación? _____

GUÍA DE ENTREVISTA PARA FUNCIONARIOS DE CAT Y DE OTRAS ORGANIZACIONES CÚPULA

1. NUMERO DE RUTAS EXISTENTES EN EL DF Y LA ZONA METROPOLITANA 2. NUMERO DE LIDERES DE RUTAS DE TAXIS COLECTIVOS 3. CUALES DE ESOS DIRIGENTES SON LOS MAS IMPORTANTES 4. EN QUE RADICA SU IMPORTANCIA 5. CUALES DE ELLOS SON LIDERES A CAUSA DE SUS CARACTERISTICAS PERSONALES 6. CUALES SON ESAS CARACTERISTICAS 7. ALGUNO DE ESTOS LIDERES SON DESIGNADOS POR ALGUNA INSTANCIA DE GOBIERNO 8. DE QUE MANERA SE CONVIERTEN EN DIRIGENTES DE ALGUNA RUTA 9. EN QUE MOMENTO PODEMOS UBICAR EL AUGE DE LAS AGRUPACIONES DE TAXISTAS	10. POR QUE RAZON SE ORGANIZARON EN AGRUPACIONES 11. QUE BENEFICIOS OBTUVIERON DE ELLO 12. CUALES FUERON LAS PRIMERAS AGRUPACIONES 13. QUE CREE USTED QUE ESPERABAN TODOS LOS CONCESIONARIOS QUE SE ORGANIZARON EN ESTE TIPO DE AGRUPACIONES 14. EN QUE MEDIDA LOS DIRIGENTES DE ESTAS AGRUPACIONES HAN INFLUIDO EN EL ACELERADO CRECIMIENTO DE ESTAS RUTAS A PARTIR DE LA DECADA DE LOS OCHENTA 15. CUAL ES LA PERCEPCION QUE ACTUALEMNTE TIENEN EL GRUESO DE LOS PERMISIONARIOS respecto de sus dirigentes. por que 16. EN QUE MEDIDA LOS DIRIGENTES LOGRAN INFLUIR EN LA PLANEACION DEL TRANSPORTE URBANO POR PARTE DEL DDF
--	---

17. MUCHOS DE ESTOS DIRIGENTES LLEVAN BASTANTE TIEMPO EN EL PODER DE SU AGRUPACION, A QUE SE DEBE ESTO
18. CUALES DE ELLOS SON LOS QUE MAS TIEMPO LLEVAN OCUPANDO EL CARGO
19. DE QUE MANERA ACCEDEN AL CARGO
20. CUAL PODEMOS DECIR QUE ES EL INTERES COMUN DE LOS CONCESIONARIOS REUNIDOS EN ESTA CLASE DE AGRUPACIONES
21. CUALES SON LOS OBJETIVOS QUE PERSIGUEN
22. DE QUE MANERA LOGRAN O PRETENDEN LOGRAR SUS OBJETIVOS
23. EN TANTO GRUPO, CUAL ES LA RELACION QUE ESTABLECEN CON LAS DISTINTAS AUTORIDADES
24. DE QUE MANERA LOGRAN INFLUIR EN SUS DECISIONES
25. CUAL ERA EL PROBLEMA QUE ENFRENTARON LAS RUTAS AL INICIAR SU ORGANIZACION EN AGRUPACIONES

26. QUE BENEFICIOS LOGRARON A PARTIR DE LA ORGANIZACION
27. EN QUE MOMENTO SURGEN LAS RUTAS DE TAXIS COLECTIVOS
28. POR QUE RAZON SURGEN
29. POR QUE RAZON PASAN DE TOLERADOS A SERVICIO CONCESIONADO
30. CUAL HA SIDO SU PROCESO DE EXPANSION EN LAS DIVERSAS AREAS DE LA CIUDAD DE MEXICO Y SU ZONA METROPOLITANA
31. QUE RELACION GUARDA SU CRECIMIENTO CON LA APARICION Y POSTERIOR CRECIMIENTO DEL METRO
32. QUE OCURRE CON LAS RUTAS DE PESEROS AL MOMENTO DE LA ESTATIZACION DEL TRANSPORTE CONCESIONADO AL LLAMADO «PULPO CAMIONERO»
33. QUE HA PASADO CON LAS RUTAS DE PESEROS A PARTIR DE LAS POLITICAS PUBLICAS DE CORTE NEOLIBERAL, ES DECIR, EXISTE TENDENCIA A LA REPRIVATIZACION DEL TRANSPORTE

34. CUAL ES LA RELACION ³² LAS DIVERSAS ORGANIZACIONES CON LA DGAU

35. CUAL ES SU RELACION CON LAS DIFERENTES ^{organizaciones} ~~RELACIONES~~ POLITICAS

36. TIENEN RELACION ESPECIFICA CON ALGUN PARTIDO POLITICO EN PARTICULAR, DE SER ASI, QUE TIPO DE RELACION MANTIENEN

37. EXISTE ALGUN PERSONAJE DE LA VIDA POLITICA QUE HAYA APOYADO O APOYE LA ORGANIZACION DE RUTAS DE COLECTIVOS

38. AL OBTENER UNA CANTIDAD IMPORTANTE DE BENEFICIOS, QUE TIPO DE NEGOCIACION O INTERCAMBIO SE ESTABLECE ENTRE LAS DIVERSAS ORGANIZAICIONES DE ⁵ CLECTIVOS Y LAS INSTANCIAS DE GOBIERNO O POLITICAS

39. CUAL ES LA GESTACION Y FUNCION DE CAT ✓

40. CUALES SON LOS OTROS ORGANISMOS CUPULA

41. CUAL DE ELLOS ES EL MAS IMPORTANTE Y POR QUE RAZON

42. LAS RUTAS PARECIERAN FUNCIONAR A MANERA DE EMPRESA PARTICULAR, SIN EMBARGO JURIDICAMENTE MUCHAS DE ELLAS SE ORGANIZAN YA SEA COMO COOPERATIVA, COMO ASOCIACIONES CIVILES, O BIEN COMO SINDICATOS. A QUE SE DEBE ESTO, CUALES SON LOS BENEFICIOS DE CADA UNA DE ESTAS FORMAS DE ORGANIZACION

43. CUAL ES EL ORIGEN DE LA RUTA 2

44. CUAL ES LA SITUACION ACTUAL DE LA RUTA

45. POR QUE RAZON SALIO HERIBERTO NAVA DE LA DIRIGENCIA

46. QUE GRUPOS PARTICIPAN EN DICHA RUTA

47. QUE PAPEL JUEGA EL ACTUAL DIRIGENTE

48. QUE RELACIONES POLITICAS GUARDA EL DIRIGENTE CON LAS DEMAS ORGANIZACIONES Y CON LAS INSTANCIAS DE GOBIERNO AVOCADS AL ⁵ TRANSPORTE

49. AUN PERTENECE A CAT

50. SE ENCUENTRA AFILIADA A ALGUN PARTIDO POLITICO
51. ALGUNO DE SUS DIRIGENTES O MIEMBROS EN GENERAL HA OCUPADO ALGUN CARGO POLITICO O BUROCRATICO
52. DE QUE MANERA HA IDO CRECIENDO LA RUTA 2
53. QUE ME PUEDE DECIR DEL GRUPO DEMOCRATICO RUTA 2, EN EL CUAL SE DICE PARTICIPABA FERNANDO ORTIZ GERONIMO
54. QUE ME PUEDE DECIR DE LOS POBLEMAS DE CARACTER SINDICAL DE LA RUTA 2
55. CUAL ES LA SITUACION GENERAL DE LOS AGREMIADOS
56. A QUE SE DEBERA TANTA RETICENCIA A PROPORCIONAR INFORMACION POR PARTE DE LA DIRIGENCIA DE LA RUTA
57. CON LA RECIENTE DEMANDA DE AUMENTO DE TARIFAS, ANTONIO GAZOL DECLARO QUE LA AUTORIDAD CAPITALINA NO SE DEJARIA CHANTAJEAR POR CINCO LIDERES, QUIENES SERAN ESOS LIDERES, DE QUE TIPO ED CHANTAJE HABLARIA GAZOL

58. QUE TIPO DE RELACIONES SE ESTABLECEN ENTRE LAS AGRUPACIONES Y LAS INSTANCIAS DE GOBIERNO
59. TAMBIEN SE HABLO DE LAS AGRUPACIONES DE PESEROS COMO AUTENTICOS CACICAZGOS, EN QUE SE BASA ESTA AFIRMACION
60. HACE APROXIMADAMENTE DOS AÑOS, SE HABLABA EN ALGUNOS DIARIOS DE DIESCINUEVE <i>LIDERES AMAFIADOS</i> QUE CONTROLAN EL TRANSPORTE EN LA METROPOLI, QUIENES SERAN, POR QUE SE LES DIRIA AMAFIADOS, EN QUE FUNDAN SU PODER Y EL CONTROL QUE EJERCE
61. QUE RELACION EXISTE ACTUALMENTE ENTRE LAS ORGANIZACIONES COLECTIVOS Y EL VIEJO PULPO CAMIONERO
62. ACASO SERAN LOS MISMOS PERMISIONARIOS
63. HAY ALGUN PÓLITICO DE PESO RESPALDANDO A LAS ORGANIZACIONES DE TAXIS COLECTIVOS
64. EXISTEN ORGANIZACIONES INDEPENDIENTES DE COLECTIVOS

65. HASTA QUE PUNTO LA INDEPENDENCIA DE ESTAS ORGANIZACIONES ES POSIBLE
66. QUE RELACION EXISTE ENTRE LOS DIRIGENTES Y LOS PERMISIONARIOS Y CHOFERES
67. SE LES PIDE A LOS AGREMIADOS QUE PARTICIPEN EN ALGUN ACTO POLITICO
68. SE LES PIDE COLABORACION DE TIPO ECONOMICA
69. COMO SE LES SANCIONA EN CASO DE QUE NO QUIERAN COOPERAR CON LAS INSTRUCCIONES DE LA DIRIGENCIA
70. QUE HA PASADO CON EL GRUPO DE CHOFERES DE LA RUTA 2 QUE BUSCABAN LA FORMACION DE UN SINDICATO. CUALES SON LOSS OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN CON EL SINDICATO
71. QUE HA PASADO CON EL GRUPO DEMOCRATICO DE LA RUTA 2. CUALES ERAN SUS DEMANDAS

72. EXISTEN DEMANDAS DE CORRUPCION CONTRA DIVEROS LIDERES, QUIENES DESTACAN POR ESTO, EN QUE TIPO DE CORRUPCION SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS
73. EN QUE MEDIDA HAN AUMENTAD LOS LIDERES SU RIQUEZA PERSONAL
74. QUE RELACION TIENEN CON POLITICOS Y BUROCRATAS
75. DE QUE MANERA INCIDEN EN LA PERCEPCION DE LA PROPIA SITUACION EN EL GRUPO
76. COMO SON RECIBIDOS ELLOS EN LAS DIFERNTES INSTANCIAS DE GOBIERNO Y EN LOS ESPACIOS POLITICOS
77. QUE PAPEL ESTAN JUGANDO DENTRO DEL SISTEMA POLITICO MEXICANO.

UNION DE TAXISTAS REFORMA Y RAMALES, A. C.

PEDRO LUIS OGAZON No. 106
COL. VALLEJO
C.P. 07870 MEXICO, D.F.



TELS.: { 817-77-71
788-17-17
788-18-28

México, D. F., a 31 de Julio de 1993

Se hace del conocimiento general que la nueva Mesa Directiva
queda conformada como sigue y que son miembros de la Planilla Azul.

CONSEJO DIRECTIVO

PRESIDENTE: GUSTAVO ROLDAN AVILA
SRLO. GENERAL: ALEJANDRO MEJIA CRUZ
TESORERO: JAVIER ESPARA MARTINEZ

CONSEJO DE VIGILANCIA

PRESIDENTE: ARMANDO ORTEGA TORRES
PRIMER VOCAL: MARCIAL ISLAS RIVERA
SEGUNDO VOCAL: JUAN RAJEN GONZALEZ

COMITE CONSULTIVO

- 1.- ANTONIO ALVARO MARTINEZ
- 2.- OCTAVIO GARCIA PEREZ
- 3.- MARCO A. GOMEZ BECERRA
- 4.- FRANCISCO BONTLEA
- 5.- LAURO A. CORTES PEREZ
- 6.- AGUSTIN DONATO DIAZ SALAZAR
- 7.- EUSEBIO DANTE BERALOZA MELLAN

JULIAN HERNANDEZ ROBLEDOR
PRESIDENTE DEL COLEGIO ELECTORAL





**INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE LA
VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES**

BARRANCA DEL MUERTO 280 GUADALUPE INN
DELEGACION ALVARO OBREGON 01029, MEXICO D F

SUBDIRECCION JURIDICA
DEPTO. DE VERIFICACION
OF: SJ-OV-II-722/92

2 de junio de 1992.

SEÑOR ALFREDO PANTOJA GUZMAN
SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO
NACIONAL "LAZARO CARDENAS" DE
TRABAJADORES DEL TRANSPORTE DE LA
REPUBLICA MEXICANA
Calle 7 No. 254
Col. Porvenir
02940 México, D. F.

Nos permitimos acusar recibo de su escrito dirigido al C. Director General de este Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, de fecha 25 de marzo de 1992, en el que solicita la intervención de este Instituto para verificar al contribuyente UNION DE TAXISTAS REFORMA Y RAMALES RUTA No. 2, A. C., el cumplimiento en el pago de aportaciones patronales por sus trabajadores. - No. 1-

Al respecto nos permitimos manifestar a usted lo siguiente:

En este Departamento obra el antecedente del escrito de denuncia de fecha 2 de febrero de 1991 en el que también nos comunica que dicha Unión no paga aportaciones por sus trabajadores a este Instituto, agregado al expediente respectivo y que originó el envío del primer requerimiento al contribuyente en cuestión, solicitan dote la documentación que compruebe el cumplimiento de su obligación habitacional para con sus trabajadores.

A nuestro requerimiento se dió respuesta con escrito de fecha 29 de abril de 1991, suscrito por el SEÑOR FRANCISCO HERIBERTO FLORES NAVA, Presidente del Consejo Directivo de la UNION DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES RUTA No. 2, A. C., quien nos manifestó lo que a la letra dice:

✓ La Unión de Taxistas de Reforma y Rameles Ruta No. 2, A. C. no es con fines lucrativos, toda vez que se dedica a la defensa de los derechos de sus Asociados. - No. 2-

119



**INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE LA
VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES**

BARRANCA DEL MUERTO 280 GUADALUPE INN
DELEGACION ALVARO OBREGON 01029, MEXICO D.F.

• 2 •

Se encuentra integrada por concesionarios del servicio público de pasajeros y que se asocian en forma voluntaria.

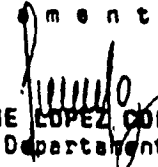
Las funciones y labores que se desarrollan, las realizan los propios agremiados sin ser sujetos de remuneración salarial, mismos que se van turnando a las necesidades; estamos concientes que en cuanto se contrate personal, cumpliremos con las obligaciones que nos impone la propia Ley".

En virtud de lo anteriormente manifestado por el Presidente de la Unión, como se puede observar no existen elementos para que se tramite la denuncia, ni se cuenta con pruebas que acrediten la relación obrero patronal.

Por lo que se refiere a su segundo escrito de fecha 25 de marzo anterior, con el cual insiste en su denuncia y en el que afirma que la Unión tiene trabajadores a su servicio, al no proporcionar pruebas al respecto, imposibilita que este Organismo pueda iniciar el procedimiento de cobro en contra del patrón denunciado.

Por lo anteriormente expuesto y a efecto de dar trámite a su denuncia solicitamos se sirva proporcionar nombre, domicilio y Registro Federal de Contribuyente de los trabajadores que considere con omisión de aportaciones a este Instituto, así como la documentación que acredite la relación de trabajo con el patrón evasor.

Atentamente,


LIC. JAIME LOPEZ OELLO
Jefe del Departamento de Verificación.

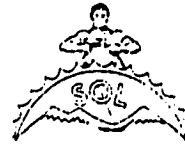
C. c. LIC. JORGE SOLORZANO ZINSER.- Subdirector Jurídico.- En
atención a su turno 0462.

 LIC. LOP-FRA-rnj.

1176



Sindicato Nacional
Lázaro Cárdenas



de Trabajadores del Transporte de la República Mexicana

7012

C. PRESIDENTE O QUIEN RESULTE SER RESPONSABLE LEGAL DE LA EMPRESA DENOMINADA "UNION DE TAXIS TASA REFORMA Y RAMALES RUTA 2, A.C." MISMA QUE SE DEDICA AL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y EL ESTADO DE MEXICO, ABARCANDO DOS ENTIDADES FEDERATIVAS POR LO TANTO CORRESPONDE A ESA H. JUNTA, CONOCER DEL PRESENTE JUICIO CON DOMICILIO SOCIAL EN LA CALLE DE PEDRO LUIS OGAZON NUM. 105 CASI ESQUINA CON CALLE DOMESTICO COL. VALLEJO, DELEGACION GUSTAVO A. MADERO -- C.P. 07870 DE ESTA CIUDAD.

1111 12 53 PM

P R E S E N T E .

Que en uso del derecho de coalicion y Huelga consagrados en la Constitucion General de la Republica Mexicana, asi como en la Ley Federal del Trabajo, vengo a nombre de mi representado a - EMPLAZAR A HUELGA, a esa Empresa, con el objeto de obtener la FIRMA DE UN CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, que rijas las relaciones obrero-patronales en la mencionada Empresa, y con esto se consiga el equilibrio economico entre los factores de la produccion armonizando los derechos del trabajo con los del capital, formulando al respecto el presente PLIEGO DE PETICIONES, en el que de no ser satisfechas nuestras PETICIONES, NOS VEREMOS EN LA NECESIDAD DE RECURRIR AL ESTALLIDO DE HUELGA, y la cual se emplaza por las siguientes :

P E T I C I O N E S .

PRIMERA.-Demandamos de la empresa, la firma de un CONTRATO-COLECTIVO DE TRABAJO, en los terminos del proyecto que adjuntamos al presente escrito.

SEGUNDA.-Demandamos de la empresa, el aumento de un 100 % a los salarios que actualmente vienen devengando todos y cada uno de los trabajadores al servicio de la empresa, ya que hasta la fecha no se les cubre ni el salario minimo general .

TERCERA.-Demandamos de la empresa, la inscripcion de todos y cada uno de los trabajadores de esa empresa, al INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL, asi como al INFONAVIT, EN VIRTUD DE QUE NO SE ENCUENTRAN INSCRITOS EN NINGUNA DE LAS MENCIONADAS INSTITUCIONES, por lo que tienen que sufragar gastos por estos conceptos, ya que no se han hecho las respectivas aportaciones para que estos gozen de atencion medica y de una vivienda digna, para el caso de que estas prestaciones no sean satisfechas, nos veremos en la necesidad de acudir ante estas instituciones para formular las denuncias respectivas .

CUARTA.-Demandamos de la empresa, que anualmente se les haga entrega a los trabajadores de esa empresa, de la cantidad que por concepto de REPARTO DE UTILIDADES, les corresponde a cada uno de ellos, de lo contrario acudiremos a la SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO para solicitar la caratula respectiva y pedir la auditoria correspondiente .



Sindicato Nacional
Házaro Cárdenas



de Trabajadores del Transporte de la República Mexicana

QUINTA.-Demandamos de la empresa, les otorgue a los trabajadores que ahí prestan sus servicios un periodo anual de VACACIONES, con su respectiva PRIMA VACACIONAL del 25 % , así como el AGUINALDO, ya que nunca han gozado de estas prestaciones que por Ley les corresponde .

SEXTA.-Demandamos de la empresa, que para el caso de fallecimiento - de cualquier trabajador al servicio de esa empresa, les otorgue a - a sus beneficiarios la cantidad de \$5.10,000.00 (DIEZ MIL NUEVOS PESOS 00/100 M.N.) por concepto de ayuda de gastos funerarios, independientemente de lo que el SEGURO SOCIAL , les proporcione por estos - conceptos .

SEPTIMA.-Demandamos de la empresa, les cubra el pago de las horas extras que hasta la fecha se les adeuda a todos y cada uno de los trabajadores, debiendo ser dicho pago a razón de salario doble, tal como lo establece la Ley Federal del Trabajo .

OCTAVA.-Demandamos de la empresa, el pago de los salarios que dejan de percibir los trabajadores al servicio de esa empresa, durante todo el tiempo que dure instalada la HUELGA, si es que esta llegara a estallar por la negativa de la empresa a nuestras peticiones, debiendo cubrir los gastos que se originen en el presente juicio .

OBJETO DE LA HUELGA : La huelga que anunciamos tiene por objeto el - señalado en las fracciones I, II y IV del Artículo 450, 920, 921, de la Ley Federal del Trabajo, consistente en obtener de la Empresa la firma de un CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO, que rijan las relaciones obreros-patronales, y con esto se consiga el equilibrio entre los factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo con los - del capital .

LUGAR Y FECHA SEÑALADOS PARA LA HUELGA: La Huelga anunciada deberá - de estallar DIEZ DIAS, posteriores al día y hora de la Notificación del presente PLIEGO DE PETICIONES, y en el supuesto caso de no ser satisfechas nuestras peticiones estallaremos la HUELGA, en el domicilio de esa empresa y que ha quedado señalado , quedando constituida la empresa, y como depositaria interventora del centro de trabajo, - por todo el tiempo que dure la HUELGA, con las atribuciones inherentes al cargo, no pudiendo ejecutar sentencias, practicar embargos, - desahucios, etc; tal como lo establece el Artículo 924 de la Ley Federal del Trabajo, y en todas y cada una de las terminales y paraderos de la unión, tanto del edo. de México, como del Distrito Federal.

DERECHOS : Sirven de fundamento al presente PLIEGO DE PETICIONES, las fracciones XVI, XVIII del Artículo 123 Constitucional apartado "A" fracciones I, II y IV del Artículo 450, 387, 446, 447, y demás relativos y aplicables de la Ley Federal del Trabajo, el procedimiento se rige por lo dispuesto en los Artículos 920, 921, 922, 924, del ordenamiento legal antes invocado .

PODER : Asimismo otorgamos poder amplio, cumplido y bastante para que nos represente en este juicio , así como en todas y cada una de las etapas inherentes al mismo hasta su total y definitivamente la solución del presente juicio al C. PEDRO JOSE DOMINGUEZ AGUILAR, poder que se le otorga en los términos de los Artículos 692, 693, y demás relativos y aplicables de la Ley Federal del Trabajo, teniendo las facultades para prorrogar, aclarar, ratificar, convenir, firmar el contrato colectivo de trabajo, desistirse del pliego de peticiones - como si se tratara del propio secretario general.

A T E N T A M E N T E
MEXICO, D.F. A 8. DE DICIEMBRE DE 1993
POR EL COMITE EJECUTIVO
EL SECRETARIO GENERAL

México, D.F. a 8 de enero de 1993.

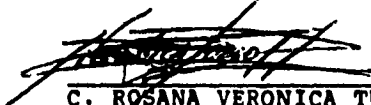
Ing. Alejandro Villegas
Director de Apoyo a la COMICOT
Coordinación General de
Transporte.

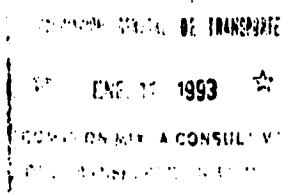
Por medio de la presente, me permito solicitar a usted, se me facilite información de algunos datos operativos como serían longitud de la ruta, número de ramales, número de unidades y la demanda diaria entre otros, específicamente de las rutas 1 y 2 de taxis colectivos que circulan en el Distrito Federal.

La finalidad de mi solicitud es para realizar mi trabajo de investigación de tesis profesional.

Agradeciendo de antemano la atención prestada.

A T E N T A M E N T E


C. ROSANA VERONICA TURCOTT



c.c. Lic. Patricio Patiño Arias. Director General de Desarrollo Integral del Transporte de la Coordinación General de Transporte.



México D.F., a 1 de septiembre 1994

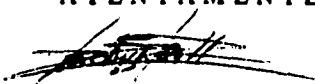
LIC. ALFREDO LOZANO GARRIDO
DIRECTOR DE APOYO A LA COMICOT
P R E S E N T E

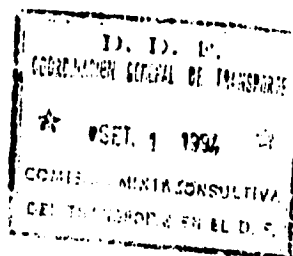
Por medio de ésta le solicito a usted sea tan amable de proporcionarme, información impresa referente a las diversas rutas de taxis colectivos concesionados en el Distrito Federal, en específico los resúmenes de rutas e itinerarios más recientes, a fin de poder actualizar algunos datos para mi trabajo de tesis profesional de la carrera de sociología.

Ya anteriormente había solicitado esta información, facilitándoseme fotocopias de los resúmenes de rutas e itinerarios de la ruta 1 y 2; sin embargo, para concluir mi trabajo de tesis me es necesario contar con información sobre las 105 rutas existentes en el D.F. a fin de actualizar los cuadros estadísticos que en dicho trabajo presento.

Agradeciendo de antemano la atención prestada a esta solicitud y aprovechando para enviarle un cordial saludo

ATENTAMENTE


C. ROSANA VERONICA TURCOTT



c.c.p. Lic Alejandro Villegas.- Director General de Desarrollo Integral del Transporte.

BIBLIOGRAFÍA, HEMEROGRAFÍA Y OTRAS FUENTES

- Ander-Egg, E., *Técnicas de investigación social*, EL ATENEO, México, 1991
- Bobbio, N.(director) *Diccionario de Política*, SIGLO XXI, México, 1991
- Brito, J., "El gobierno se hace cargo del servicio de transporte", *El Día*, 26 de septiembre de 1981
- Camacho Solís, M., *Comparecencia ante el pleno de la II Asamblea de Representantes del DF*, 21 de abril de 1992
- Camarena Luhrs M. *El transporte en México*, (Tesis de maestría), Facultad de Economía, UNAM, México, 1983,
- Camarena Luhrs Tirado Segura, R., *La organización gremial de los empresarios del autotransporte en México*, (mimeo), IIS-UNAM, junio de 1983.
- Camarena Luhrs, M., "Homogeneización del espacio" en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3, julio-septiembre de 1990, IIS-UNAM, México, Carmona Lara, M., Lobo Domínguez, P. *Cambio estructural para el ahorro energético: modificaciones en la organización del transporte público y de la jornada laboral en la ciudad de México*, IIS-UNAM, México, 1989
- Castells, M., *Capital, multinacionales, estados nacionales y comunidades locales*, SIGLO XXI, México, 1987
- Castillo Berthier, H., *La sociedad de la basura: caciquismo en la ciudad de México*, (Cuadernos de Investigación núm. 11), IIS-UNAM, México, 1983
- Castro Nieto, G. "Intermediarismo político y sector informal: el comercio ambulante en Tepito" en *Nueva Antropología* núm. 37, abril 1990, México
- CGT, *Guía de taxis colectivos con itinerario fijo*, "Breve reseña histórica", Coordinación General de Transporte, México, s/f, s/p.
- CGT, *Estudio de medición de parámetros operativos del servicio de colectivos de ruta fija*, vol.III, tomos I, II, y III, DDF, diciembre de 1990
- CGT, *Anuario de transporte y vialidad*, DDF, 1990
- CGT *Resumen del inventario anual de rutas de taxis colectivos con itinerario fijo* (documento interno)
- Cornelius, W., "El México contemporáneo: análisis estructural del caciquismo urbano " en Unikel, L., *Desarrollo Urbano y regional en América Latina: problemas y políticas* (Serie Lecturas núm. 15), FCE, México, 1975
- Davis, D.E., "Transporte urbano, desarrollo dependiente y cambio: lecciones de un estudio de caso sobre el subterráneo de la ciudad de México" en *Revista Interamericana de planificación*, núm. 97, enero-marzo, 1992
- De la Peña, G. "Poder local, poder regional: perspectivas socioantropológicas " en Pádua, J., Vanneph, A. *Poder local, poder regional*, COLMEX/CEMCA, México, 1986
- El Universal* , "Guía ciudadana. Autorización para operar una ruta de 'peseros'", p.1, diciembre, 1994

- Escobedo Solórzano, M., Castro Ahumada A.L., *Los autos de alquiler: el peso del proceso histórico en la explotación de un sector*, (tesis de sociología), UAM, México, 1981
- Figueroa, O., "La evolución de las políticas de transporte urbano colectivo en la ciudad de México entre 1985 y 1988, en *Estudios demográficos*, COLMEX, mayo-junio, 1990
- Figueroa Oscar, "Situación y problemas del transporte en América Latina" en *Seminario Taller Transporte y servicios Urbanos en América Latina* 8 al 12 de julio, 1985, CENTRO DE INVESTIGACIÓN CIUDAD, Quito.
- Fuentes Romero, D., *Características del Sistema de Transporte Colectivo Urbano de la ciudad de Mexicali. B.C., Aspectos a considerar en su planeación*, (Cuadernos de Ciencias Sociales núm. 4) UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA-INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES Mexicali, 1990
- García Gutiérrez E. y M. Quintero *Grupos de presión y Poder en torno a las Políticas Urbanas en el Valle de Chalco, Edo. Mex (1980-1990)* (tesis), FCPys UNAM México, 1992.
- García Segura, J. *El Día*, "Mejor transporte o quemarán autobuses" (Metrópoli) 27 de septiembre de 1981
- González Salazar G., *El Distrito Federal: algunos problemas y su planeación*, IIE-UNAM, México, 1990
- Henry, Etienne, en *Seminario Taller Transporte y servicios Urbanos en América Latina* 8 al 12 de julio, 1985, CENTRO DE INVESTIGACIÓN CIUDAD, Quito.
- Ibarra, V., "El origen de las necesidades del traslado de la mano de obra y las funciones del transporte urbano de personas", *Iztapalapa*, núm. 9, UAM-I, junio-diciembre, 1982
- José Agustín, *Tragicomedia mexicana* 2, Planeta, México, 1992 (colecc. Espejo de México)
- Ballinas V., Urrutia A., "Paro general hoy de combis y microbuses en la capital del país" en *La Jornada*, 13 de septiembre de 1994
- Urrutia Alonso, "DDF: improbable, un aumento en tarifas de colectivos en este sexenio" en *La Jornada* 15 de septiembre de 1994, 18 y 60
- Legorreta, J. *Estudios Políticos*, núm. 4-1, octubre de 1985-marzo de 1986, UNAM-FCPys, México
- Legorreta Jorge, *Transporte y contaminación en la ciudad de México*, CECODES, México, 1989
- Lojkine, J., *El marxismo, el Estado y la Cuestión Urbana*, SIGLO XXI, México, 1979
- Loyzaga de la Cueva, O., *El Estado como patrón y árbitro (el conflicto de la Ruta-100)*, México, UAM-EDICIONES DE CULTURA POPULAR, 1982
- Narváez Montoya, O., *Uso del suelo, tráfico y transporte urbano: el caso de la ciudad de Aguascalientes*, Ags. UAA, Departamento de Metodología y Tecnología, Ags., 1989
- Navarro Benítez, B. L. Cadena Pérez-Campos, "Planeación del transporte y conflicto social" en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3, jul-sept, 1990, UNAM-IIS México
- Navarro Benítez, B. "El transporte urbano en la encrucijada" en *Ciudades*, RNIU, núm. 1, enero-marzo, 1991
- Navarro Benítez, B., "El Metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas" en *Momento económico*, núm. 49, enero-febrero, 1990, IIE, UNAM

- Navarro Benítez B., en *Economía y planificación urbana en México*, Bustamante Lemus, C., F. Burqueño Lomell (coords.), Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1989.
- Núñez, O. *Innovaciones democrático culturales del Movimiento Urbano Popular* UAM-A, México, 1990
- Páramo, D. *El caso Havre, asalto a la banca*, PLANETA, México, 1994
- Pradilla Cobos, E., *Contribución a la crítica de la teoría urbana: del espacio a la crisis urbana*, UAM-X, México, 1984
- Programa *¿Y usted qué opina?* Canal 2, 9:00 a.m., 10 de noviembre de 1992
- Programa *Con la ruta fija*, Radio Chapultepec, Radio Chapultepec, conducido por Joaquín Fragoso, Radio Chapultepec, Octubre de 1994
- Legorreta J., "Nuevas tarifas al transporte", en *Reforma*, 14 de febrero de 1995, Sección Ciudad
- Rojas Soriano, R., *Guía para realizar investigaciones sociales*, UNAM, México, 1982
- Romero Héctor M. *Historia del transporte en la ciudad de México*, DDF, México, 1987
- Sallnas de Gortari, C. *IV Informe de Gobierno*, Presidencia de la República, México, 1991, (anexo)
- Schwartz, H., Jacobs, J., *Sociología Cualitativa. Método para la reconstrucción de la realidad*, TRILLAS, México, 1984
- Transporti*, núm. 8, Agenzia Mondiale delle Città Unite, Roma, 1985
- Vázquez O., "Protestan choferes a bordo de microbuses en contra de su incorporación al sindicato", en *Uno más uno*, 16 de febrero de 1993
- Uno más uno*, "Batalla frontal a la corrupción en el transporte público", 21 de enero de 1993
- Porrás Ángel, Humberto Ríos en *Uno más uno*, "Amafiados, 17 líderes controlan el 95 % de taxis y colectivos del DF" 4 de agosto de 1991
- Uno más uno*, "Bloquearon choferes de la Ruta 2 y el MPI la carretera México Pachuca durante más de cinco horas" 27 de febrero de 1993
- Uno más uno* "Improcedente, el emplazamiento a huelga del SOL Lázaro Cárdenas" 25-02-93,
- Ward, P.W. "El uso del suelo urbano y el transporte" en *México: una megaciudad. Producción y reproducción de un ambiente urbano* (Colección Los Noventa núm. 64), CONACULTA/ALIANZA, México, 1994,
- Weber, M. *El político y el Científico*, ALIANZA, Madrid, 1989
- Zermefio S. "México ¿Transición a la democracia? *Ciudades* núm. 11, RNIU, México, 1992 p.5
- Zermefio S. en "El regreso del líder: crisis, neoliberalismo y desorden en *Revista Mexicana de Sociología*, UNAM INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES, México, 1989 .

ENTREVISTAS

- Gullermo Rodríguez (entrevista), *del Foro del Autotransporte*, 31 de octubre de 1994
- Alfredo Pantoja (entrevista), secretario general del Sindicato Obreros Libres, (SOL), 16 de julio de 1994
- Carlos Magdaleno Morales *Chavita* (entrevista), fundador de la Ruta 2, 14 de noviembre de 1994
- Chofer del ramal Chapultepec-La Villa (entrevista), diciembre de 1992 (*Don José*)
- Chofer del ramal Chapultepec-Valle Dorado (entrevista), diciembre 1992 (*Don Juan*)
- Miguel Peña*, delegado de uno de los ramales de la Ruta 2 (entrevista), 10 de noviembre de 1994
- Gustavo Martínez Villegas (entrevista), Presidente de Supervisión Social y presidente de Gestoría y Trámites, de la *Cooperativa Tlatoani*, Ruta 78, 24 de septiembre de 1994
- Juan Yáñez de la Coordinación General de Transporte (entrevista), octubre de 1992
- Joaquín Frago (entrevista), conductor del programa radiofónico *Con la ruta fija*, 12 de octubre de 1994
- José Luis Espinosa (entrevista), tesorero de la *Cooperativa Tlatoani*, Ruta 78, 24 de septiembre de 1994
- José María Rosas Medina (entrevista), secretario general de la de la *Cooperativa Tlatoani*, Ruta 78, 24 de septiembre de 1994
- Marcial Islas (entrevista), secretario de fiscalización y vigilancia de la Ruta 2, 10 de noviembre de 1994
- Permisionario del ramal Insurgentes-San Ángel (entrevista) (*Luis*)
- Sergio Rivas, reportero del programa radiofónico *Con la ruta fija*, Radio Chapultepec, Radio Chapultepec (entrevista), 12 de octubre de 1994
- Entrevista realizada el 8 de diciembre de 1992 con el señor Homero Barrientos, Coordinador de Estudios Económicos de la Coalición de Agrupaciones de Taxistas (entrevista), hasta junio de 1993
- Entrevistas realizada el 7 de mayo de 1992 con el señor Alfredo Mendoza (entrevista), secretario general de la Unión de Taxistas Ruta 2, Reforma y Ramales