



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"

EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE
PASAJEROS CONCESIONADO EN
EL VALLE DE MEXICO.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN PERIODISMO
Y COMUNICACION COLECTIVA
P R E S E N T A :
IGNACIO LOPEZ SALDIVAR



FALLA DE ORIGEN

SANTA CRUZ ACATLAN, EDO. DE MEXICO

1995



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADEZCO PROFUNDAMENTE A:

**MI MADRE:
POR LO QUE REPRESENTA PARA MI.**

A LA MEMORIA DE MI PADRE.

A MIS AMIGOS: JAIME, MOISES Y ANDRES POR SU APOYO.

**... DEDICO ESTE TRABAJO A NORMA ANGELICA,
JACQUELINE, DIEGO Y ESPECIALMENTE A MIS HERMANOS
GERARDO, MA. MAGDALENA E ISRAEL.**

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCCIÓN | 3 |
| I. LA HISTORIA SE ESCRIBE CADA DÍA. | 7 |
| II. DEL TRANSPORTE DE MULTAS A LOS AUTOBUSES URBANOS DE FIN DE SIGLO | 11 |
| A. INICIA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS ORGANIZADO. | |
| B. LAS PRIMERAS RUTAS. | |
| III. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. | 21 |
| A. HACIA UN NUEVO MARCO JURÍDICO. | |
| B. REVISTA VEHICULAR ANUAL. | |
| C. EL HORIZONTE ECONÓMICO. | |
| 1. TARIFAS. | |
| 2. CARTERA VENCIDA. | |
| D. INFRAESTRUCTURA. | |
| 1. DISTRITO FEDERAL. | |
| a. Paraderos. | |
| 2. DISTRITO FEDERAL-ESTADO DE MÉXICO. | |
| E. SATANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. | |
| 1. CALIDAD EN EL SERVICIO. | |
| a. De la realidad al mito. | |
| b. Optimización. | |
| F. LAS ORGANIZACIONES TRANSPORTISTAS. | |
| G. SEGURIDAD SOCIAL. | |

IV. LA REESTRUCTURACIÓN.

92

A. REORDENAMIENTO DEL SECTOR.

1. AJUSTE DE TARIFAS.
2. REVISIÓN DE EXPEDIENTES.
3. PROGRAMA DE REEMPLACAMIENTO.

B. PLANEACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS.

1. SUSTITUCIÓN DE UNIDADES.
2. ORGANIZACIÓN DE EMPRESAS MERCANTILES.

C. ADMINISTRACIÓN DE LOS SERVICIOS.

1. CORRUPCIÓN.
 - a. Acciones Preventivas.
 - b. Acciones Correctivas.

CONCLUSIÓN. 111

BIBLIOGRAFÍA. 114

HEMEROGRAFÍA. 114

DOCUMENTOS. 115

AUDIENCIAS. 116

I N T R O D U C C I Ó N .

Cuando nació la inquietud de escribir, hace algunos años, sobre el transporte público de pasajeros del D.F., ya existían distintas interpretaciones parciales acerca de sus constantes irregularidades; no obstante, la preocupación por entender la problemática se agudizó cuando, por fortuna, tuve la oportunidad de ingresar al singular universo de este fenómeno urbano; primero, dentro del sector transportista como secretario de Acción Política del Consejo Unificador, A.C. - taxistas en todas sus modalidades-; y después como Asesor y Secretario Técnico de la Dirección General del Autotransporte Urbano.

Las enseñanzas de estas experiencias han contribuido a comprender esta actividad e intuir sus horizontes. El conocimiento del gremio es a partir de la vivencia diaria, de la observación directa, de las entrevistas con los líderes y autoridades del medio transportista, de mesas de trabajo y de la lectura especializada. Eso fue exactamente lo que ayudó a construir este texto.

Aunque pareciera ser un problema simple, el autotransporte de pasajeros conjuga un número impresionante de variables -difíciles de controlar en grado extremo- que en últimas fechas lo han empujado a vivir uno de los períodos más complicados y críticos de su historia. Ahora mismo, ninguno de los sectores involucrados en la prestación del servicio se encuentra satisfecho.

Visto en perspectiva, el transporte de pasajeros en esta ciudad requiere de una reestructuración inmediata en todos los renglones. Saltan a la vista la corrupción y la confusión en que han caído los sectores involucrados en este servicio; sin embargo, existen grandes propuestas para convertir al gremio en óptimo y rentable: adecuación del marco jurídico, modernización del parque vehicular, negociación de la cartera vencida, mejoramiento de la calidad en el servicio, reajuste de vialidades, señalización, capacitación a operadores, restitución de la imagen ante la opinión pública. Estos son los retos a vencer para que en un futuro podamos contar con un transporte digno y acorde a las necesidades de la ciudad más grande del mundo.

Con el paso de los años, el asunto del autotransporte se fue complicando hasta transformarse en un sistema anárquico. Uno de los principales problemas ha sido la corrupción; vicio encubridor de fallas, errores y favorecedor de un mundo y una realidad engañosa. En las últimas décadas, la mayoría de los protagonistas de este medio se han visto tentados por las bondades generadas en esta situación.

Para conocer el problema en su justa dimensión, este trabajo se sirve del **REPORTAJE** quien -valiéndose de la verdad periodística- revisa los puntos claves para informar, orientar, guiar y coadyuvar a la solución de esta problemática. **La investigación parte de la tesis de que mientras exista anarquía, corrupción, negligencia e intereses personales y de grupo en el sector, difícilmente será superado el rezago en que se encuentra**

actualmente el servicio público de pasajeros concesionado del Distrito Federal. Bajo estas premisas se llevó a efecto el estudio, el cual se desarrolla de la siguiente forma:

El primer capítulo es un esbozo de la forma, técnica y estilo de un reportaje. Este género informativo se escogió como método para la exposición de los hechos, pues es quien ofrece mayor libertad de expresión al reportero. De ahí que se justifique su inclusión en la presente tesis. En el capítulo segundo se muestra brevemente el desarrollo del sistema de transporte público de pasajeros en la ciudad de México, desde sus legendarios carruajes que corrían por allá de 1750 las empedradas calles de San Ángel a Tacubaya; sin olvidar los románticos tranvías tirados por mulitas en los inicios de este siglo; pasando por los célebres ford 28 y "cocodrilos" habilitados como "libres"; hasta llegar a los nuevos autobuses de fin de siglo puestos en marcha por el regente Oscar Espinosa Villarreal en septiembre de 1995.

El tercer apartado expone un panorama de la situación actual del autotransporte. Aquí se tocan puntos como situación jurídica del transporte público de pasajeros y las perspectivas de mejoramiento a corto plazo. También se mencionan los problemas financieros más relevantes, en los cuales han estado envueltos los permisionarios, como el ajuste de tarifas y la cartera vencida. Otros elementos fundamentales para el análisis son la infraestructura del transporte, la imagen ante la opinión pública y por supuesto la calidad del servicio.

Finalmente, el último capítulo señala los cambios instrumentados por las actuales autoridades del transporte del Distrito Federal y algunas propuestas

personales encaminadas a dar solución a los problemas más inmediatos en que se encuentra sumergido el gremio transportista.

I. LA HISTORIA SE ESCRIBE CADA DÍA.

Nuestra historia se escribe cada día: los cambios económicos, políticos, científicos y tecnológicos nos sorprenden por la velocidad con que se suceden. Esta dinámica de hechos y fenómenos los registra, expone, analiza y comenta el periodismo a través de sus variadas formas de expresión. Y es al reportaje a quien hoy corresponde revisar, pues -dada su elasticidad, profundidad y amplia cobertura- este se ha convertido en el género maestro del mundo de la información.

"Al reportaje lo podríamos definir como un relato periodístico esencialmente informativo, libre en cuanto al tema, objetivo en cuanto al modo y redactado preferentemente en estilo directo, en el que se da cuenta de un hecho o suceso de interés actual o humano; o también: una narración informativa de vuelo más o menos literario, concebida y realizada según la personalidad del escritor-periodista."(1)

Y sin embargo, incursionar en el género mayor del periodismo es rebasar las definiciones, es arriesgarse y retar las adversidades porque realizar un buen reportaje implica una rigurosa tarea de preparación, investigación y redacción. En las páginas de los diarios pueden aparecer juicios críticos, revelaciones, pero si no existe organización, método y disciplina difícilmente se obtendrá un buen resultado.

Además, el reportaje se auxilia de la inmediatez de la Nota Informativa, la pertinencia de la Entrevista, la viveza de la Crónica y la agudeza del comentario Editorial. En este punto, es donde entra la sensibilidad, creatividad y sagacidad

del periodista para hacer de su trabajo una verdadera prueba y testimonio de lo sucedido con la actividad humana. Aunque existen reportajes demostrativos, descriptivos, narrativos, instructivos y de entretenimiento, al reportero no le importa. Él sale a la calle después de haber planteado: ¿qué se va a investigar?, ¿dónde puede encontrar la información bibliográfica, hemerográfica o algún documento?, ¿quién proporcionará los datos sobre el asunto?

El reportaje no se hace en un día. Existen un sinnúmero de detalles como asistir al archivo, revisar la agenda, poner a funcionar el mecanismo de relaciones públicas, visitar, preguntar, y escudriñar entre los actores de nuestra historia. Mas, esto es únicamente la fase preparatoria, después viene lo apasionante del trabajo reporterial. En la siguiente etapa, el investigador-periodista clasifica, examina y enjuicia los datos y documentos. Inicia entonces la redacción, aquí el reportero pone en juego su imaginación, creatividad e inteligencia, para convertir la investigación en algo trascendente.

Un ingrediente que no puede faltar es la técnica; de ella se desprenden tres elementos importantes:

- La Exposición, punto en donde se debe despertar el interés del lector con una breve y sugerente entrada del tema.
- El Desarrollo no es otra cosa sino la exposición de todos los hechos, opiniones, juicios, documentos e ideas con lujo de detalle.
- El Final. Y de no menor importancia es el remate del escrito, ahí se redondea el reportaje para poder alcanzar su perfección incesante.

El reportaje no es sólo técnica, también incluye forma y estilo. En este punto

culminante del trabajo, el periodista define la línea de su tarea de acuerdo a su inspiración y capacidad. En cuanto a la forma, este género no se ajusta a recetas o fórmulas preestablecidas, más bien se amolda a requerimientos del autor quien finalmente da su toque personal. Este género exige una entrada fuerte y una exposición lógica. Existen dos formas para interpretar los hechos: para unos, la redacción se debe ajustar a los cánones de la objetividad; para otros, la información se debe mezclar con la opinión, al más puro estilo norteamericano.

El estilo puede ser de las más diversas formas imaginables. Más aún, para redactar un reportaje se debe utilizar un lenguaje fluido, ameno y sin palabras rebuscadas. En algunos de los casos, el informador tiene mayor libertad de escribir y es entonces cuando se puede dar un gran color al texto. En fin, sólo existe como límite el tiempo y la capacidad del reportero.

Más que fórmulas y variadas opiniones, este género informativo es una expresión en donde se conjuga la riqueza del lenguaje, la filosofía, psicología, la inspiración y todo el sentido humano para hacer de esta disciplina todo un arte. Finalmente, el éxito del reportaje será cuando éste ayude a informar de los misterios del mundo, a iluminar los rincones oscuros, a contribuir a la formación de polémicas y la búsqueda inagotable de la verdad sustentada en la razón

Y así, " con el reportaje y por el reportaje, el periodismo informativo alcanza su meta de perfección incesante: realizar obras maestras no una vez al año o en la vida sino todos los días."(2)

NOTAS.

1. Vivaldi, pág. 65

2. Septién , en Periodismo Mexicano Hoy, pág.197.

II. DEL TRANSPORTE DE MULITAS A LOS AUTOBUSES URBANOS DE FIN DE SIGLO.

A. INICIA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS ORGANIZADO.

El sistema de transporte tirado por mulitas agonizaba en 1900. La Ciudad de México era entonces un centro urbano de escasas dimensiones y exigencias menores. Atrás iban quedando las primeras alternativas de transporte: canoas, caballos, carros de alquiler y carruajes; todos ellos habían cubierto las necesidades de desplazamiento de los 450 mil habitantes de la época.

La era del transporte organizado había iniciado. Y lejos estaban de pensar o al menos de imaginar que el crecimiento del sistema originaría una ingobernable disputa de intereses particulares y de grupo. La historia ha sido lenta, pero no deja de ilustrar como se fueron tejiendo los hilos entre trabajadores, organizaciones, empresas, sindicatos y gobernantes. Demos una mirada rápida al proceso:

- En 1750 nace el transporte público en la ciudad, con carruajes que cubrían la ruta San Ángel-Tacubaya.
- Para 1857 surge el tranvía a vapor, con la ruta Centro-Villa de Guadalupe.
- Empiezan a circular tranvías de mulitas, allá por 1900.
- En 1902 apareció el transporte eléctrico con el surgimiento del famoso tranvía Cero. Su recorrido era de 10 kilómetros e iba de Santa María la Ribera a la Plaza Miravalle.

- A René Rossel se le atribuye el inicio del transporte de pasaje y carga de la ciudad de México a la Villa, con la introducción -en 1913- de cuatro camiones diseñados por él mismo, y con motores de autos "prothos".
- La Federación de Sindicatos del D.F. promovió una huelga en 1916. Esto originó la paralización de la capital, pues los tranvías se encontraban inactivos. La huelga propició la entrada de los "camioncitos", quienes empezaron a cubrir la demanda. Eran automóviles antiguos improvisados con tablas amarradas, asientos laterales para 10 personas, toldos de manta y con velocidades no mayores a los 40 kilómetros por hora.
- Para agilizar la producción industrial y comercial, la urbe ya contaba -para 1917- con los primeros camiones de pasajeros, 14 líneas de tranvías y 243 kilómetros de recorrido.
- 1925: Queda prohibida la circulación de tranvías y carretas de tracción animal para el transporte público de pasajeros.
- Huelga de Alianza de Tranviarios en 1929.
- La década de los 40's se destacó por la entrada de los taxis llamados "cocodrilos", junto con las primeras unidades colectivas.
- Por decreto de Ávila Camacho se promulgó en 1942 el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros.
- De 1917 a 1946 surge una la competencia entre tranvías versus autobuses.
- Creación de la alianza de camioneros en la década de los 40's.
- En los 40's se contaban ya con 2 mil 502 autobuses. Los tranvías no alcanzaban las 500 unidades.

- Se crea en 1946 la figura de la concesión y los permisos se otorgan a la Alianza de Camioneros.
- 1947: inicia la introducción de trolebuses con 20 unidades.
- En 1956 se crea el servicio de transportes eléctricos, como organismo descentralizado del D.D.F.
- En 1960 inician las primeras rutas de penetración entre el Distrito Federal y el Estado de México.
- Para 1960 inicia la elaboración del proyecto rector del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
- 1968: Gustavo Díaz Ordaz inaugura la primera línea del metro: Zaragoza-Observatorio.
- En 1969 el gobierno concede los primeros permisos provisionales al transporte colectivo, cuyas unidades fueron denominadas "cotorras" con el nacimiento de la ruta 2.
- En 1973 inicia la fusión de las 84 organizaciones transportistas, denominadas Sindicatos de Transportistas Patronales, en 20 Sociedades Anónimas.
- 1976: surge la primera flotilla gubernamental de autobuses.
- Para 1979 se inauguran los ejes viales.
- Durante 35 años (1946-1981) el autotransporte de pasajeros por propietarios o concesionado dominó el panorama del transporte en el D.F. todo el tiempo. La época se caracterizó por la concesión privada, el subsidio y la incipiente intervención estatal en materia de transporte.

- El 25 de septiembre de 1981, Carlos Hank González anunció la revocación de las concesiones que regulaban el servicio de transporte desde los años 20's, lo cual significó la eliminación del "Pulpo Camionero" y la creación del organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100.
- En la década de los 80's, el crecimiento y las necesidades de los usuarios obligaron al entonces gobernador del Estado de México, Alfredo del Mazo González, a realizar una "invitación" a los prestadores del servicio colectivo del D.F., a penetrar en la entidad mexiquense.
- En 1985 nace el proyecto de sustituir combis por microbuses.
- 1989: el servicio de transporte concesionado, a través de taxis y "peseras" crece anárquicamente superando en el traslado de pasajeros la capacidad del gobierno a través de Ruta-100. Hasta nuestros días, la Asamblea de Representantes del D.F. promulga el Reglamento de Tránsito de la ciudad de México, quien establece las obligaciones de las "peseras".
- De 1988 a 1990 se efectuaron las últimas adquisiciones de trolebuses que actualmente dan servicio en el eje central.
- El 16 de noviembre de 1991 inició el servicio de los llamados trenes ligeros TE-90, en el tramo que va de Taxqueña a Xochimilco.
- El 4 de marzo de 1995 se establece el Acuerdo General para el Mejoramiento del Transporte.
- El 8 de abril de 1995 se declara la "quiebra" del organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. Al momento de redactar el presente texto, aún no se resolvía el conflicto.

- El 15 de septiembre de 1995, Oscar Espinosa Villarreal dio el banderazo de salida a los nuevos autobuses urbanos de fin de siglo. Con este acto se inicia la sustitución de los microbuses por unidades de mayor capacidad.

Paralelo al desarrollo del transporte, la Ciudad México sufrió una transformación brutal en el terreno social. La furia de la explosión demográfica se desató dando origen a la urbe más compleja del mundo, con problemas de contaminación, vivienda, empleo, seguridad, corrupción y -por supuesto- transporte. Las siguientes cifras ilustran la evolución del crecimiento de la población del D.F.

| Año | Total | Urbana | Rural | 0-11 años | 12-64 años | 65 y más |
|------|-----------|-----------|--------------|-----------|------------|----------|
| 1950 | 3 050 442 | 2 844 133 | 116 309 | 909 980 | 2 037 735 | 97 982 |
| 1960 | 4 870 876 | 4 666 028 | 204 848 | 1 672 167 | 3 027 843 | 157 176 |
| 1970 | 6 874 165 | 6 644 719 | 229 446 | 2 353 791 | 4 282 310 | 238 064 |
| 1980 | 8 831 079 | 8 831 079 | sin registro | 2 654 077 | 5 825 564 | 347 581 |
| 1990 | 8 235 744 | 8 213 843 | 21 901 | 1 989 395 | 5 822 505 | 394 930 |

Fuente: Anexo. V Informe de Gobierno.

B. LAS PRIMERAS RUTAS.

¿Qué año era aquél? Por las calles de la ciudad circulaban "lujosas" limusinas packard, convertibles lincon zephyr, sedanes studebaker y tartanas ford 28 habilitadas de "libres"(1). Se iniciaba el servicio de los taxis "colectivos" y rodaban los legendarios "cocodrilos", los taxis amarillos, corales y rojos. Todavía no había autorización y se les infraccionaba con una multa de

3 pesos -de esa época- por el hecho de ir "camionando".

Era el año de 1948. La primer ruta nació del recorrido de San Pedro de los Pinos al Zócalo. El objetivo era transportar empleados públicos a la zona centro. Los trabajadores aceptaban de buena gana compartir el vehículo y dividirse el pago del servicio. La prioridad era llegar a tiempo a sus labores. En esa época ya se dejaba entrever una notoria falta de servicio en las horas "pico", pues la oferta de unidades resultaba insuficiente en las horas de mayor demanda.

Poco tiempo después -y casi simultáneamente- se crearon los recorridos de San Ángel-Revolución; Chapultepec-Paseo de la Reforma y posteriormente sobre la calzada México-Tacuba. Para ese entonces ya existía saturación en el parque vehicular, por lo que fue necesario coordinarse para descansar o dejar de circular mil taxis diarios:

| Días | No circulaban |
|-------------|----------------------|
| Lunes | 0001 al 1000 |
| Martes | 1001 al 2000 |
| Miércoles | 2001 al 3000 |
| Jueves | 3001 al 4000 |
| Viernes | 4001 en adelante |

Este era el parque vehicular para entonces. Y aunque pareciera irónico o contradictorio, el servicio colectivo de esa época era materialmente asaltado

por los usuarios quienes demandaban: rapidez, economía y la garantía de obtener un lugar cómodamente sentados. Ahí estaba la raíz del florecimiento de los "colectivos".

Carlos Magdalena Morales, "Chavita", decano de Ruta 2 recuerda:

"Había dos señales básicas en la jerga común de taxistas y ciudadanos: una, bandera alta significaba estar "libre" y "bandera baja", ocupado. En ese tiempo, el reglamento vigente sancionaba a los taxis que circulaban vacíos y con bandera baja. Así, desacatar la orden equivalía a ser infraccionado por los policías de tránsito o bien acceder a una pequeña "mordida" que permitiera llevar la "bandera" baja para seguir una "ruta" fija."(2)

Por condiciones de competencia, el permisionario -taxista- debería llevar la bandera baja para no ser abordado por algún usuario común, el cual le hiciera salir fuera de su "ruta" y ya no le permitiera continuar con su itinerario.

Los pasajeros ya entendían el sistema y lo aceptaban de buena gana. Es más, lo promovían: los taxistas, a petición de los trabajadores de la Secretaría de Hacienda, Palacio Nacional, Liverpool, Palacio de Hierro y en general el centro de la ciudad, llegaban hasta sus zonas habitacionales para "recolectarlos" y llevarlos a su destino de trabajo.

"Fue así como la demanda del servicio originó la creación de rutas. Pero, para que el servicio fuera posible -pues no estaba autorizado- hace su aparición un personaje *suigéneris*: "el **pasador**". La labor de dicho personaje consistía en cubrir las inconveniencias de circular con bandera baja; fingiendo ser un usuario a bordo de un taxi. Sin embargo, el conductor sacaba la mano por la

ventanilla para indicar con su dedo Índice que su taxi era "pesero" y podría llevar pasajeros mientras hubiera espacio en el vehículo. La labor del "pasador" era totalmente reconocida y cada "pasada" le representaba 50 centavos. Realizar esta labor, sin duda, les redituaba mayores ganancias en comparación con los sueldos de la época."⁽³⁾

Al taxista le convenía pagar un "tostón" por pasada, pues esto les garantizaba: primero, no ser abordados por un usuario de taxi ordinario que lo sacara de su "ruta"; y segundo, con esta práctica evitaban ser infraccionados por circular vacío y con la bandera baja.

"Entre los **pasadores** se encontraban estudiantes, desempleados y hasta alguna mujer embarazada se dedicó a este práctica. La mecánica era muy sencilla: cuando el taxi iba con el "**pasador**" a bordo, y en ese momento era solicitado por algún pasajero; justo entonces quedaba cubierto el requisito e irónicamente el personaje quedaba libre, pues ya había cumplido su cometido,"⁽⁴⁾ recordó *Chavita*. Así, de esta forma iniciaba el servicio "colectivo".

Los trabajadores del volante lucharon para conquistar la legalidad en 1969. Y fue el regente Alfonso Corona del Rosal quien trabajó para ver nacer el gremio organizado de las "peseras" -en aquél entonces cobraban un peso, y de ahí su reconocimiento como tales.

Esta y no otra es la historia del desarrollo del transporte. Ahora, los nuevos horizontes obligan a los gobernantes en turno a replantear, una y otra vez, las ecuaciones e intentan resolver el problema, y pese a sus innegables éxitos todavía hay mucho por hacer. Son demasiados los intereses a conciliar,

involucrar, hacerlos coparticipes e incluso responsables en la medida de su participación. Hoy la sociedad lo demanda, el sector lo necesita y la autoridad aplica ya el principio de orden que sirve como detonante de esta nueva cultura del transporte.

CITAS.

- 1. Laso de la Vega, Jorge, Revista de Revistas, pág. 9.**
- 2. Morales, Carlos Magdaleno, entrevista.**
- 3. Ibid.**
- 4. Ibid.**

III. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

En los inicios de 1995, el servicio del transporte a nadie satisfacía. El aspecto político había revasado los intereses sociales, jurídicos y económicos. La imagen proyectada ante la opinión pública era la de un mundo en descomposición, deformado, disminuido, carente de recursos y siempre politizado. Había que tachar ese párrafo gris de la historia y recuperar la esencia del servicio: el INTERÉS PÚBLICO. Mejor aún, fue en este 1995 cuando se decidió dar un nuevo giro con la Reestructuración del Transporte: no podía presentarse un momento más adecuado. La historia conjugó tres cambios fundamentales para llevar adelante el programa: el relevo de mando en el país, en la regencia capitalina y en la misma Secretaría de Transporte y Vialidad. Este fue el momento oportuno para revisar, mejorar y actualizar una ley con más de cincuenta años de vigencia.

A. HACIA UN NUEVO MARCO JURÍDICO.

En la década de los 40's la Cd. de México inicia el despegue urbano e industrial. Las nuevas relaciones económicas y sociales exigen un ordenamiento legal para la regulación de los distintos procesos y sujetos económicos. En ese entonces, Manuel Ávila Camacho entendió muy bien el proceso y expidió la Ley que Fija las Bases Generales a que Habrá de

Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal (23 de marzo de 1942); y el Reglamento Para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal (14 de abril de 1942).

Este sistema jurídico manifiesta fundamentalmente los derechos y obligaciones de los sectores dedicados a la administración y aprovechamiento del autotransporte. La ley expone que la explotación del servicio de pasajeros - ya sea para empresas o particulares- requiere de la autorización del D.D.F:

Art. 2. "Es de la competencia de las autoridades del Departamento del Distrito Federal, todo lo relativo al tránsito y transportes urbanos que se efectúen por calles, calzadas, avenidas, plazas y demás lugares públicos comprendidos en las poblaciones de dicha entidad..." (1)

Y el Art. 3 del Reglamento expone:

"Para la explotación del servicio local del transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por empresas o particulares, se requiere de la autorización previa de las autoridades del Departamento del Distrito Federal, sea cual fuere el tipo de vehículos empleados y su sistema de propulsión ." (2)

La autorización mencionada en el reglamento puede ser de dos tipos: una conocida como "contratos concesión" y otra denominada "permiso". Ambos deben estar sujetos a las necesidades de crecimiento del tránsito del D.D.F.; dependiendo de los estudios técnicos que se hayan realizado.

Para su efecto, el Art. 5 del Reglamento dice: "Será necesario el otorgamiento de contrato concesión:

a) En el caso de establecimiento de nuevos sistemas de transporte en el Distrito Federal;

b) En el caso de establecimiento de nuevas líneas de alguno de los sistemas actualmente existentes;

c) Para poder continuar explotando los sistemas y líneas de transporte actualmente en operación.”(3)

Aclarando, en términos coloquiales, una ruta es una línea compuesta por distintos ramales. Por su parte, un Contrato Concesión es conceder un origen y un destino a través de un derrotero. El reglamento marca una serie de obligaciones como establecer el recorrido, la zona de ascenso y descenso, el origen, el destino, el regreso, las reglas de operación. También es requisito otorgar la concesión a personas morales no a personas físicas, es decir, se concede a organizaciones. Para extender una concesión se requiere poseer 300 unidades. Es aquí donde interviene la figura jurídica del permiso, pues para poder explotar la concesión, se requerirán de 300 permisos.

Por “permiso” se entiende la obtención de placas. Y sin embargo, cabe observar lo señalado por el Reglamento en el Art. 6: “Se requerirá la expedición de permisos, cuando se trate de la explotación del servicio local de transportes por vehículos que no tengan itinerarios fijos y cuyos servicios se paguen por viaje o por hora.” (4)

Hasta antes del establecimiento de las “rutas” este artículo tenía operatividad. Hoy, la realidad ha rebasado las disposiciones y el permiso, más bien, se ha manejado como la obtención de placas, sin interesar si es para un vehículo con “ruta” fija o sin itinerario establecido. Puede ser este un punto susceptible de ser mejorado en una nueva reglamentación.

No obstante, existen unidades prestando el servicio en forma ilegal. Esta

competencia , mejor conocida como "piratería", modifica el padrón vehicular y es desleal con quienes han cumplido con los requisitos y pago de derechos como revista, tenencia, calcomanía, alta, cambio de unidad y tarjeta de circulación. "La piratería altera la oferta y la demanda del servicio. Al existir mayor oferta, evidentemente, decrecen las percepciones de los taxistas. En este momento se está dando una sobreoferta, pues en su oportunidad se dieron excesivos permisos. Se otorgaron sin un estudio de impacto en el sector. Esto genera, como lo especifica la ley, una competencia ruinosa," (5) señaló Mario Rodríguez, Subdirector de Evaluación Técnica y Legal del Transporte Público de la DGAU.

Los permisos se dan a personas físicas y para evitar monopolios la ley establece la imposibilidad de tener más de tres permisos o concesiones a su nombre. En este caso es necesario aclarar la confusión existente en torno a los taxis manejados por los "flotilleros". Estos personajes manejan una "flotilla" de taxis o microbuses que, sin estar a su nombre, son de su propiedad. Es difícil determinar el número de unidades manejadas por este individuo, pues generalmente utilizan prestanombres -familiares o gente de confianza. Existen casos de personas ya fallecidas y cuyo nombre aparece como titular de las concesiones; y sin embargo, el "flotillero" es el real poseedor del vehículo y del permiso. Hay flotilleros con un parque vehicular superior a los 300, 400 ó más unidades. Esta práctica es muy común entre líderes del gremio, gestores y políticos. Desde luego, lo anterior es difícil de probar, pues los prestanombres cubren la actividad de estos individuos.

Será interesante ver el resultado de todas estas concesiones al momento del reemplazamiento pues ahora se está previendo una fotografía del titular en el contrato-concesión ¿Cómo se van a justificar a los prestanombres?

El mecanismo para el otorgamiento de permisos y concesiones es de acuerdo a la dinámica con que avanza la sociedad. En los últimos 20 años, la ciudad ha tenido un crecimiento desbordado y entonces el gobierno se ha visto en la necesidad de crear y proporcionar servicio de transporte a los ciudadanos; sobre todo en la parte Oriente y Suroriente (Iztapalapa, Tláhuac y Xochimilco) de la capital en donde el asentamiento poblacional fue brutal. En la zona conurbada (17 municipios del Estado de México) sucedió lo mismo y la gente demandaba un servicio para trasladarse a sus centros de trabajo.

Estas necesidades obligaron a la creación de nuevas rutas y ramales para cubrir el servicio. Esto sirvió de pretexto para que unos cuantos líderes sin escrúpulos crearan más y más rutas con la anuencia y tolerancia de las autoridades en turno. De principio, se hacía a un lado la obligación del gobierno para prestar el servicio, pero ante la incapacidad financiera para hacerlo, se vio obligado a concesionarlo para su explotación a las empresas u organizaciones particulares interesadas.

"En los últimos años el transporte se ha ido manejado como asunto político. Por ejemplo, la Ley de Fomento Cooperativo fue una ley que le "pegó" mucho al transporte de la ciudad de México. Así, la gente se unía para organizar cooperativas y las registraban en la Secretaría del Trabajo. Entonces, por el sólo hecho de estar unidos y tener el concepto social del transporte de

pasajeros, presionaban, obligaban y acordaban con las autoridades en turno a entregar placas para explotar el servicio; de no ser aceptadas sus presiones recurrían al amparo o a la "piratería". Esto originó una sobresaturación tremenda. De 1988 a 1990 se expidieron más de 45 mil permisos, lo cual significó la duplicación del padrón vehicular de la capital de la República." (6) escudriñó Mario Alberto Rodríguez, subdirector de Evaluación Técnica y Legal del Transporte Público de la DGAU.

Esta práctica fue usada a tal grado por organizaciones completas como la "2 de Octubre". Ellos obtuvieron sus permisos de dicha forma y actualmente circulan con amparos, mismos que están por finiquitar en fechas próximas. Afortunadamente, esta ley de Fomento Cooperativo fue modificada en 1994 y ya no es normada por la Secretaría del Trabajo, sino por las leyes correspondientes a cada materia. En este caso serán las leyes del autotransporte urbano -a través de sus normas y disposiciones-, las encargadas de determinar a quien y bajo que especificaciones se otorgarán concesiones. A final de cuentas, esto redujo en gran medida la posibilidad de obtener placas por medio de presiones políticas.

Hasta hoy, cientos de taxistas ven en la Ley del Amparo una posibilidad para laborar, pues según nuestra Constitución a nadie se le puede negar el derecho de trabajar. El departamento Jurídico de la DGAU recibe en promedio 5 solicitudes de amparo semanales; sin embargo, no se les ha dado procedencia pues la prestación del servicio de pasajeros es de interés público. Y dado el carácter de saturación del parque vehicular, no se pueden extender

más permisos.

Retomando la idea de los permisos y concesiones, la ley establece en el Art. 7o. "Las concesiones o permisos indicados pueden expedirse a personas físicas o morales con exclusión de aquellas sociedades en que el capital se represente por acciones o certificados impersonales, siempre que llenen los siguientes requisitos:

- a) Tratándose de personas físicas, ser mexicanos por nacimiento;
- b) Tratándose de personas morales, deberán estar organizadas conforme a las leyes del país, y si tuvieron o llegaren a tener socios extranjeros, éstos deberán hacer la manifestación formal de que se considerarán como nacionales respecto de los permisos, y de que se obligan o no invocar la protección de sus gobiernos..." (7)

Este artículo no define a las personas morales. La Ley Mercantil las considera como un grupo de personas congregadas en diferentes formas y modalidades tales como cooperativas, asociaciones civiles, sociedades anónimas, sociedades civiles entre otras. La ley actual no especifica a que tipo de personas morales se les da la concesión. Sin embargo, la nueva ley intentará que sean a las sociedades mercantiles a quienes se les otorgue dicha concesión.

Crear sociedades mercantiles permitirá a los transportistas organizarse en forma más profesional, con una capacidad de respuesta propia de una empresa y, sobre todo, ser sujetos de crédito. Al mismo tiempo, accederán a nuevas perspectivas en el ámbito social, recuperando la credibilidad y las posibilidades

de crecer. Este es uno de los sustentos del proyecto de Reordenamiento del Transporte.

Respecto a los factores administrativos para el registro de solicitud, se toma en cuenta lo siguiente: nombre completo, edad, nacionalidad -mexicana de nacimiento-, domicilio y los argumentos que justifiquen la explotación de este servicio, porque antes de representar un negocio particular o de grupo, prioritariamente desea ser un servicio público. Situación perdida actualmente debido a la excesiva politización.

La ley pide se presente una solicitud junto con las garantías económicas, mientras se resuelve si se autoriza o no. Si la autoridad la llega a otorgar a una persona física, se le requiere ser mexicano de nacimiento, mayor de edad, en pleno uso de sus facultades y derechos, tener capacidad jurídica para contratar y obligarse, comprobar su capacidad económica para satisfacer las necesidades del servicio.

La ley también contempla la venta entre particulares -Cesiones- en donde alguien que posea un permiso podrá cederlo, si así conviene a sus intereses, a otra persona ante la autoridad correspondiente. Esto ha originado el surgimiento de un mercado negro donde, en este 1995, el juego de placas se cotiza de 30 a 35 mil nuevos pesos; cifra desproporcionada en relación a la oferta y demanda de taxis y microbuses del D.F. El costo real del permiso es de 257 nuevos pesos, pero evidentemente no hay nada más alejado de la realidad, pues las relaciones de poder e intereses entre políticos y los líderes provocan la inflación de precios convirtiéndolo sólo en un negocio

exclusivo.

Además, el reglamento exige ciertas obligaciones al permisionario para prestar el servicio adecuadamente, por ejemplo:

- Prestar el servicio de una manera uniforme y continua.
- Prestar el servicio a toda persona que lo solicite; salvo cuando el solicitante se encuentre en estado de ebriedad y en condiciones de desaseo; pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones reglamentarias de tránsito.
- Ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre equipo y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia; que a juicio de la autoridad exija para la prestación del servicio al público.
- Aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio en casos de resolución de contrato, revocación de permisos o en todos aquellos en que exista amenaza de suspensión del propio servicio.
- Conservar las instalaciones y el equipo en condiciones de dar servicio.
- Contar con el personal idóneo que tenga la educación y correcta presentación.

La concesión tiene una vigencia de 20 años prorrogables para efecto de que quien se haya comprometido pueda recuperar la inversión de la compra de equipo. En el caso de los permisos -placas- pueden ser refrendables hasta por cinco años. Los permisos pueden expirar por una serie de violaciones a la reglamentación previstas por la ley : la forma de prestar el servicio, las tarifas, y el tiempo de recorrido.

Es el gobierno por medio de la DGAU, quien puede retirar los permisos y concesiones de acuerdo al Art. 50 del Reglamento para Transporte de Pasajeros. El artículo menciona que son causas de rescisión los siguientes aspectos:

- No establecer el servicio dentro del plazo señalado para tal efecto.
- La interrupción total o parcial del servicio público sin causa justificada.
- Enajenar la concesión sin la previa autorización del D.D.F.
- Modificar o alterar substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar tarifas y apartarse de los itinerarios señalados, sin previa autorización.
- No acatar las órdenes del D.D.F. relativas a reparación o reposición del equipo.
- No acatar las disposiciones del D.D.F. relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones y sistemas de operación.
- Si los vehículos y el personal destinado al servicio no satisfacen las disposiciones del código sanitario.

También se puede aplicar la cancelación en caso de reincidencia. El Art. 65 del reglamento dice: "...El Departamento del Distrito Federal está facultado para suspender temporal o definitivamente al infractor reincidente, en los derechos derivados de su concesión o permiso, de acuerdo con la importancia de la violación y el grado de la reincidencia." (8)

Un punto fundamental -aún no legislado- es el de las "bases" para taxis. Hasta hoy, estos espacios habían sido cedidos por una atribución de la autoridad, pero jurídicamente las "bases" no existen, son una concesión

otorgadas por las autoridades -DGAU. En principio se permitieron como alternativa de un servicio en lugares específicos. En la actualidad son requeridas como una medida contra la contaminación. Los taxistas argumentan que es preferible ubicarse en un lugar fijo en lugar de andar circulando por toda la ciudad, sin captar pasajeros y consumiendo combustible inútilmente.

Hoy en día proliferan "bases" de taxis por toda la ciudad con o sin autorización, causando muchas de las veces trastornos serios a la vialidad y a la tranquilidad de los vecinos. En este momento, cuando los taxistas sufren los estragos de la crisis, buscan una "base" a como de lugar y así poder llegar a crear un "sitio". Esto, ha traído consigo ciertos problemas legales como es el caso de los constantes Amparos, los cuales son consecuencia de las excesivas "bases" concedidas por administraciones pasadas.

Para este caso, la nueva ley estipulará como se van a asignar las bases para taxis y microbuses. Ahora será en coordinación con la Ley de Participación Ciudadana, la cual contempla todo lo relacionado a servicios urbanos. De ahí que los comités de transporte y vialidad delegacional - compuesto por las autoridades y delegados políticos-, validarán los problemas de bases sitios y paraderos. El criterio de la autoridad ya no será la forma para otorgar indiscriminadamente bases para taxis y minibuses.

En efecto, han sido 53 años desde que el Art. 2 de la Ley ha privilegiado a los gobernantes para organizar, manejar y planear el desarrollo del transporte de pasajeros. Dentro de esta normatividad han nacido, crecido y fortalecido intereses económicos y políticos de diversos grupos. Pero hoy,

cuando la ciudad enfrenta otra dinámica social, se vuelven urgentes las adecuaciones en los estatutos para lograr coherencia en el desarrollo de la metrópoli.

"Por esta razón, y considerando que la planeación empieza todos los días debemos actuar con profunda imaginación, con un estado de ánimo verdaderamente público e incluyente, propositivo y no destructivo, buscando construir las **nuevas figuras y lineamientos normativos** que regularán equilibradamente el desarrollo del transporte urbano.

"...también debemos tener la mente abierta para revisar y renovar permanentemente y sistemáticamente dichas figuras jurídicas, con estricto apego al desarrollo de los procesos de evaluación del medio, lo cual deberá incluir las metodologías, indicadores, criterios y parámetros de actuación,"(9) fueron esas las palabras de Fernando Peña Garavito, durante su comparecencia ante la Asamblea Legislativa del D.F. el 19 de junio de 1995.

El mismo director de la DGAU sugirió algunos puntos de revisión en el proyecto de la Ley de Transporte:

- El punto medular de esta iniciativa, es el de legislar en materia de la expedición, temporalidad, valoración de permisos y concesiones para la presentación del servicio público de transporte, para que estos tengan reglas claras de transferencia y que su valor de mercado se establezca a través de avalúo según la modalidad, rentabilidad y equilibrio de mercado, y sea sujeto de gravamen para efecto de servir de garantía crediticia.
- Establecer la obligatoriedad de desarrollar periódicamente los programas de

reemplazamiento y regularización de permisos y concesiones con el objeto de mantener siempre el equilibrio entre oferta y demanda de servicios, así como la rentabilidad, permanencia, libre competencia y desarrollo de las rutas y servicios conexos.

- Búsqueda de nuevos esquemas organizacionales que aumenten la productividad y la seguridad del hombre-camión. Dichos esquemas pueden acceder a la constitución de empresas mercantiles en calidad de administradoras o integradoras.

- Es importante que aún persista la concesión a una sola organización de una ruta-ramal, posibilitando la asociación entre ellas mismas, con el objeto único de fortalecer sus esquemas de financiamiento.

- Considerar que la nueva ley debiera establecer que el archivo de permisionarios se convierta en un Registro Público de Permisos y concesiones y estos adquieran valor de título-concesión. Este documento llevará impresa la fotografía del titular, códigos de barras y otros "candados" para evitar falsificaciones.

- Establecer las normas con nuevos esquemas productivos para que las personas físicas y sociedades legalmente constituidas, concesionarias o permisionarias del servicio público de transporte, desarrollen sistemas de organización administrativa y jurídica que garanticen la máxima eficiencia de los servicios, estableciendo sanciones específicas en el incumplimiento de los mismos, así como la cancelación de la concesión por no acatar las disposiciones legales.

- Que los permisionarios sean solidariamente responsables con sus conductores de los daños que causen con motivo de prestación de servicio, y dependiendo del dictamen pericial, judicial correspondiente a la responsabilidad, la cancelación definitiva del permiso.
- Ampliar la obligatoriedad de la póliza de seguros para el servicio público de pasajeros.
- Aumento de penalidad por incumplimiento en el cobro de las tarifas vigentes.
- Revisión al Código Penal para el Distrito Federal en materia de sanciones para los delitos de falsificación, robo o explotación sin autorización de los servicios del autotransporte público.

Con esta ley se pretende "lograr mayor transparencia en la ejecución, quitar discrecionalidad a las autoridades y dejar de hacer simulaciones como las existentes actualmente," (10) anotó Mario Rodríguez.

Un ejemplo de discrecionalidad y simulación es el reclamo realizado por Francisco de la Cruz, líder de la Organización Campamento 2 de Octubre, a Fernando Peña Garavito en la audiencia celebrada el 3 de agosto de 1995:

"Nosotros somos irregulares y estamos dispuestos a regularizarnos. Pero no es justo que con el actual programa de reordenamiento nos estén deteniendo los inspectores por andar circulando sin placas, pues los exregentes Camacho Solís y Aguilera Gómez prometieron a la organización 100 juegos de láminas. El problema no es culpa nuestra, si las autoridades anteriores se comprometieron, hoy debería respetarse el acuerdo. Exigimos nuestras

placas."(11)

Lamentablemente estas personas fueron utilizadas políticamente. Se les prometió placas y se quedaron esperando. Hoy resulta utópico cumplir promesas de autoridades pasadas. El programa de reordenamiento no incluye concesiones por encima de la ley.

La nueva Ley de Transporte se envió en septiembre de 1995 a la Asamblea Legislativa del D.F. para ser sancionada. Es un proyecto de ley a futuro. Paralelamente, en el Estado de México se presentará un proyecto similar al Congreso Local con el fin de homologar la reglamentación del transporte público en ambas entidades. El plan para igualar sanciones, conceptos y tiempo nació en el seno de la COMETRAVI (Comisión Metropolitana del Transporte y Vialidad). Pero ahí no se quedan los trabajos; la misma comisión está trabajando para instrumentar una PLACA METROPOLITANA y de esta forma se establezcan las reglas que nomarán a las líneas o rutas de penetración entre el Estado de México y el D.F.

B. REVISTA VEHICULAR ANUAL.

Irregularidades, anomalías, desórdenes, excesos; unidades en estado deplorable, peritos corruptos, permisionarios atraídos por trámites rápidos y fáciles. He aquí un claro contraste entre las indicaciones del reglamento de la

Revista Vehicular y la práctica real. Esta obligación anual tiene su fundamento en el Art. 39 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. "Los concesionarios de servicios públicos del transporte están obligados a cumplir con todos los requisitos que sobre inspección de vehículos..." (12)

El Manual de Operación para la Revista Vehicular 1995, la define de esta forma:

"La inspección anual que compruebe las condiciones mínimas de seguridad y operación que deben cumplir los vehículos para prestar debidamente el servicio de transporte público y mercantil, así como la validez de los diferentes documentos requeridos para la revista."(13)

Es un instrumento encaminado a la optimización de recursos, por medio de una revisión administrativa y revisión física. Sin embargo, la Revista Vehicular Anual sólo cumple como medida de presión gremial, de presión política entre la autoridad y las organizaciones, sumándosele la práctica de corrupción que lleva implícito el mismo trámite.

El origen de las corruptelas se deben a la inercia de administraciones anteriores, a la escasez de los recursos materiales y en parte a la siguiente serie de carencias e irregularidades en las 10 bases de Revista:

- Sólo tres Bases cuentan con líneas telefónicas de la dirección.
- El sistema de radiocomunicación en dos bases, es deficiente.
- El área de Revista no cuenta con la papelería suficiente y básica para el desempeño de sus labores.

- Existe saturación de personal en los módulos.
- El personal tiene sueldos muy bajos. El promedio oscila entre N\$ 700 a 1200, insuficientes para sobrevivir decorosamente.

Conscientes de la problemática, las autoridades buscan suprimir las prácticas viciadas e inoperantes de la revisión anual de las unidades del transporte. El nuevo instrumento son las BITÁCORAS DE CONTROL. Esta fórmula tiene como fin fundamental crear Comités de Vigilancia de las rutas, se pretende que los delegados, subdelegados y jefes de servicio revisen diariamente las condiciones físicas mecánicas y administrativas de cada unidad con el objeto de elevar la calidad en la prestación de servicio. Esta forma de control y supervisión propiciará que la autoridad y las organizaciones transportistas cuenten con elementos de evaluación, seguimiento y sanción de los acuerdos para el mejoramiento del transporte, involucrando a los permisionarios y a los operadores en su estricto cumplimiento.

CITAS

1. Ley que Fija las Bases Generales a que Habrá de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal. pág. 234.
2. Reglamento Para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. pág. 242.
3. Ibid. pág. 242.
4. Ibid. pág. 242.
5. Rodríguez, Mario. Entrevista.
6. Ibid.
7. Ley que Fija las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito... op cit. pág. 235.
8. Reglamento para el Servicio Público del Transporte... op cit. pág. 259.
9. Peña Garavito, Fernando. Comparecencia ante la Asamblea Legislativa del D.F.
10. Rodríguez, Mario. op cit.
11. De la Cruz, Francisco, Lider de la organización Campamento 2 de Octubre.
12. Reglamento Para el Servicio Público de Transporte... op cit. pág. 253
13. "Manual de operación para la Revista..." pag. 8.

C. HORIZONTE ECONÓMICO DEL SECTOR TRANSPORTISTA.

La batalla verdaderamente decisiva para el futuro del autotransporte siguen siendo las finanzas. El horizonte económico de los permisionarios se observa sombrío; hoy, el gremio vive una suerte de juicio final a consecuencia de los peores excesos cometidos en años anteriores: cartera vencida, edad avanzada del parque vehicular, indisponibilidad de fondos para cubrir el enganche de nuevas unidades y en general la rentabilidad del servicio.

Y lo más grave: Una lamentable experiencia de las instituciones de crédito con el sector transportista por su pobre respuesta al pago de los créditos para la adquisición de microbuses. La resistencia y temor de los permisionarios por convertirse en empresas mercantiles, pues consideran la concesión como un patrimonio. Inexperiencia en el ámbito empresarial y todos los retos que ello conlleva (incluyendo el tema del sindicalismo, al cual le mantienen ciertas reservas). Incertidumbre por una elevada inversión en la compra de nuevas unidades y escasas ganancias o garantía de rentabilidad. Vacilación ante una nueva deuda. Falta de un lugar o espacio adecuado para el "encierro" de unidades de mayor envergadura.

Con problemas y tropiezos, el servicio público de pasajeros continúa con su marcha ascendente. Y sin embargo, gobernantes, empresarios, concesionarios y ciudadanos no han quitado el dedo del renglón. Unos para bien, como el evento de mayo de 1995 cuando se organizó el foro para diseñar el Plan

Rector del Transporte, suceso desarrollado en el Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad; y también, del 30 de junio al 4 de julio se llevó a efecto la **1a. Feria del Transporte Urbano**, en el World Trade Center.

Y otros para mal, especialmente la prensa amarillista representada por algunos medios de difusión que en su claro afán de "vender" alguna noticia, muy comúnmente se ocupan de desmeritar los avances y acciones: algunas veces por falta de información; otras con la intención de satanizar; otras muchas por los intereses creados dentro y fuera de las organizaciones y en las mismas autoridades.

1.TARIFAS.

El permisionario exige rentabilidad, el usuario un servicio rápido, seguro, cómodo; sin embargo, debido al manoseo de los intereses políticos, económicos y la opinión pública, hoy también se piensa en un transporte barato. Pero ¿cómo conciliar estos intereses en el transporte concesionado, si cualquier empresa o negocio tiene como principio básico de supervivencia, la rentabilidad? Lo complicado radica en hacer converger tan diversos intereses en una sola meta social. Hasta ahora los sectores involucrados de alguna forma lo han soslayado, tratando de salvar el interés propio. Y es este carácter social

el gran motivo para proponer la siguiente fórmula :

RENTABILIDAD
+
ORDEN JURÍDICO
+
CAPACITACIÓN
+
FUNCIONALIDAD
+
CONCIENCIACIÓN
OPTIMIZACIÓN EN EL SERVICIO

La conjugación de estas variables permitirá superar los estadios de rezago en el servicio y posibilitará el acceso a una nueva cultura en el transporte público de pasajeros en una ciudad con cierta dosis de anarquía. Si se carece de rentabilidad, el primer efecto sería una baja en la inversión. Y si eso sucede empieza a degradarse el servicio; paralelo a esto, una lluvia de calamidades: los microbuses empiezan a contaminar más, la edad del parque vehicular avanza, y no adquieren nuevas unidades.

El aumento de las tarifas era urgente. En 1994, 180 mil trabajadores del volante, en voz del secretario de acción política del Consejo Unificador de Taxistas A.C., demandaron un incremento en el costo del pasaje. "Estamos en una situación desesperante y queremos aclarar que no somos enemigos de la sociedad. Nosotros hacemos todo lo posible por ofrecer mejores servicios, todavía superiores a los ofrecidos por los subsidiados. Por eso, solicitamos a los diputados -en su calidad de gestores- intervengan ante las autoridades del D.D.F. para que sea considerada la situación y se apoye a esos 180 mil trabajadores."(1)

La propuesta fue atendida hasta el 23 de enero de 1995. El mismo Luis Miguel Moreno, secretario extinto de Transportes y Vialidad, comunicó al regente Oscar Espinosa Villarreal la dimensión del problema:

"Actualmente existe un desfasamiento del 27 por ciento de la tarifa vigente en el Distrito Federal con respecto a la que opera en el Estado de México, de tal suerte que los permisionarios de esta entidad han convocado a diversas organizaciones de transportistas del Distrito Federal, con el objeto de que a partir del día de hoy se incremente la tarifa. En el caso del Estado de México, los transportistas de esa entidad plantean elevarla de N \$ 1.00 a N\$ 1.50 y en el caso del Distrito Federal a N\$ 1.00. Sin embargo, y de conformidad con las pláticas que hemos sostenido con las organizaciones copulares del Distrito Federal, llegamos el acuerdo de respetar el PACTO PARA LA ESTABILIDAD ECONÓMICA convocado por el Presidente de la República durante los próximos 60 días.

"Aunado a lo anterior, los líderes de las organizaciones cupulares del Distrito Federal, se encuentran inmersos en un proceso de desgaste interno, toda vez que sus bases exigen aumento a la tarifa, situación que podría originar rupturas y disidencias importantes. El hecho de que existan movimientos hacia el interior de las organizaciones de permisionarios origina desde luego la posibilidad de que los liderazgos sean rebasados; escenario que provocaría naturalmente en la inestabilidad del sector y consecuentemente un clima de ingobernabilidad.

" Existe la amenaza de los transportistas del Estado de México de agredir

físicamente a los permisionarios del Distrito Federal, siempre y cuando estos últimos no incrementen la tarifa, situación que originaría serios conflictos entre las rutas de interpenetración.

"Ante esta situación, proponemos:

- Elaborar a la brevedad un programa de trabajo orientado al análisis pormenorizado de un posible aumento gradual a la tarifa, análisis que no podemos soslayar debido a los conflictos que podrían suscitarse en el corto plazo,"(2) sostuvo Luis Miguel Moreno, exsecretario de Transportes y Vialidad.

Fue una experiencia lamentable los más de 4 años sin un ajuste a la tarifa. El costo mínimo del pasaje pasó de N\$ 0.55 centavos a N\$ 1.00 para combis y microbuses; y de N\$ 3.00 y N\$ 2.40 para los taxis verdes y amarillos respectivamente. Para fundamentar el aumento de la tarifa, se analizó el problema desde el punto de vista del concesionario: el servicio público de pasajeros es un negocio pues existen ingresos y egresos.

El proceso para ampliar la tarifa fue muy largo y complicado. Primero se obtuvieron utilidades. De un lado, el instrumento fue un muestreo en donde encuestadores abordaron microbuses de distintas líneas y ramales para estimar los ingresos reales; pero, debido a la subjetividad de las respuestas, no se tienen datos exactos. Algunos manifiestan ganar mucho y lo toman como un gran negocio; en cambio, otros, argumentan su incosteabilidad. Lo cierto es que el costo del pasaje en la ciudad de México es inferior al de otras ciudades y especialmente del mundo. Mientras aquí el costo promedio asciende a 0.17 dólares; en los Ángeles, por 10 kilómetros, es de 1.10 dólares; en

Houston es de 0.85 y en Milán de 0.77 dólares.

Del otro, el método para calcular los egresos fue tomar en cuenta el costo y el rendimiento de las gasolinas, servicio de mantenimiento, duración de las neumáticos por kilómetro, refacciones y en general los gastos de operación. Así, el cálculo de ambas variables proporciona la utilidad y el grado de rentabilidad del sector. El resultado fue que había un desfase entre costos y tarifa. No había otra alternativa, se debía inyectar recursos al sector y se tomó la determinación de aumentar el pasaje.

El costo social y político para el gobierno fue demasiado. Se había tomado una decisión rápida: dar respuesta a un sector engañado y manipulado por Manuel Aguilera Gómez, quien en plena campaña para senador por el D.F. recibió una solicitud de aumento de tarifas, la cual se tomó como una bandera política por ambas partes.

En 1991, en varias reuniones de proselitismo con el gremio, el candidato prometió ajustar tarifas y meterse de lleno en el problema del sector. No obstante, cuando le tocó la suerte de llegar a la regencia -y tuvo la posibilidad de resolver el problema- eludió hábilmente esta decisión, heredando una "papa caliente" a la nueva administración. Este fue uno de los errores políticos, aunque el actual gobierno trabajó incansablemente con el propósito de corregir omisiones y resolver los rezagos.

Para presionar, los transportistas organizaron manifestaciones, marchas y plantones; en esos días, la DGAU consiguió anular los "paros" en el servicio. Las autoridades obtuvieron apoyo de las organizaciones más fuertes para la

gestión hecha por el gobierno respecto a la autorización del aumento del precio del pasaje. La inconformidad sólo la manifestaron rutas como: 04, 14, 18, el Foro del Autotransporte y algunas más que no entendieron realmente la profundidad de la gestión.

La perspectiva para los ciudadanos es otra: de los 18 millones de habitantes de la Zona Metropolitana, se calcula que el 70 por ciento tiene como única posibilidad viajar en el sistema de transporte -microbús, taxis, metro-, pues no tiene capacidad de comprar un auto. De esta población 7.2 millones de personas no alcanzan a obtener un salario mínimo; y 5.4 millones ganan entre uno y uno y medio de salario mínimo. Esto significa que 14 millones de habitantes resultan afectados en sus bolsillos y podrán llegar a pagar hasta N\$ 160 .00 por concepto de transporte.

| Viajes | Costo Antes | Diario Ahora | Costo Antes | Semanal Ahora | Costo Antes | Mensual Ahora |
|--------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| 2 | 1.10 | 2.00 | 5.50 | 10.00 | 22.00 | 30.00 |
| 4 | 2.20 | 4.00 | 11.00 | 20.00 | 44.00 | 80.00 |
| 6 | 3.30 | 6.00 | 16.50 | 30.00 | 66.00 | 120.00 |
| 8 | 4.40 | 8.00 | 22.00 | 40.00 | 88.00 | 160.00 |

Fuente: Tayde González Cuadros .

Lo anterior demuestra que quienes obtiene salario mínimo gastarán en desplazamiento hacia sus labores hasta un 40 por ciento de sus ingresos.

2. LA CARTERA VENCIDA.

El reciente rezago en las tarifas, la competencia desleal, el crecimiento sin

planeación del servicio, la falta de administración, desorganización del permisionario, politización e intereses partidistas y de grupo son, entre muchos otros, los motivos principales de la descapitalización del gremio y, en consecuencia, de los débitos casi imposibles de pagar a los bancos.

El problema de la cartera vencida tiene su origen en el anárquico programa de sustitución de unidades llevado a efecto en 1990. En ese entonces se deseaba cambiar 30 mil vehículos. Esto dio como resultado el "boom" del microbús. El fenómeno rápidamente dejó de ser la gran panacea, y se encaminó a la saturación del servicio, la descapitalización, el enriquecimiento de algunos, la quiebra de otros y una cascada de problemas en el gremio. En resumen: el transporte en la ciudad de México y el Área Conurbada era un caos.

Un dato revelador de este fenómeno social se sitúa en el arranque del programa de sustitución de combis por microbuses. Los permisionarios eran alentados por una pronta integración al programa de sustitución y presionados por los líderes que a su vez eran motivados por los carroceros y armadores "¡era el éxito total!" para el programa de la administración anterior.

Había grandes listas de espera, las armadoras como CASA, AISA, ALFA, entre otras no se daban abasto en la entrega de minibuses. Las distribuidoras como HAVRE, BANJERCITO, DISTRIBUIDORA XOCHIMILCO, por mencionar algunas, ofrecían a los líderes de uno a 4 millones (de aquella época) para colocar los microbuses entre sus agremiados. El desesperado permisionario

ofrecía a su líder algunos millones para ser favorecido con la entrega rápida, lo cual podía ser entre 2 y tres meses. Se calcula que había un rezago en la producción hasta de 7 meses, las armadoras trabajaban todo el tiempo en sus tres turnos. Había que cumplir con el programa. ¿En dónde quedaban las especificaciones técnicas? Se realizaban ajustes técnicos sobre la marcha. La meta era entregar el mayor número de microbuses en el menor tiempo posible; las empresas ofrecían las mejores condiciones para ganar al mercado a los competidores ...Al final: cartera vencida, saturación, corrupción, contubernio. La anarquía total.

Al inicio, la abundancia de créditos originó una importante oferta y por ley natural de la economía, los enganches se fueron reduciendo primero en un 30 por ciento, hasta llegar a ofrecerlos sin enganche y sin fiador. Nunca se tuvo la precaución de instrumentar un esquema de cobro real. La meta era colocar las unidades en un mercado saturando ¿Cómo cobrar después? eso pertenecía a otra área y no tenía importancia para entonces. Hoy, la cartera vencida es el resultado de esa política equivocada.

Actualmente, las cifras de la DGAU estiman que sólo 18 700 (62 por ciento) han podido saldar sus deudas originales; en tanto que 11 300 (38 por ciento) se encuentran ahogados por los crédito, pues la escandalosa cartera vencida, con las uniones de crédito, supera los 534 millones de nuevos pesos y si no se arregla este asunto no se podrá dar el paso siguiente

"La cartera vencida rápidamente dejó de ser un problema de números y por

muchas razones dio paso a un problema político con matices de **problema social**. Fue un error de autoridades, instituciones de crédito, armadoras, distribuidores y deudores; y aunque no es competencia de la DAGU, esta institución se compromete a intermediar entre la banca privada y los deudores," (3) sostuvo Fernando Peña. En efecto, a nadie conviene la paralización del programa de sustitución de unidades por falta de recursos y ya se están negociando las condiciones de reestructuración de la deuda. En la mesa de negociaciones se había logrado que dos de los principales acreedores de los microbuseros aceptaran el plan de salida presentado, el cual ofrecía:

- Un pago único por 30 % de capital de la deuda, sin interés.
- 18 meses para pagar toda la deuda sin réditos ni intereses.
- Se regresa la unidad y el propietario se queda sólo con las placas.

"Tanto el Banco Nacional de Comercio Interior, que dirige Saúl Trejo, como Inverlat, que dirige Emilio Sánchez Santiago, han aceptado en principio esta propuesta de los deudores por varias razones: el valor de los microbuses es realmente pequeña si se considera el gran deterioro del que han sido objeto, pues su capacidad de carga promedio es de 2,600 kilos y en realidad levantan 3,800 kilos. La mayoría de los microbuseros deben cuatro y hasta cinco veces el valor comercial de la unidad.

"Los que están garantizados con inmuebles tienen otro problema, ya que, salvo raros casos las viviendas son ocupadas por más de una familia y así no se puede desalojar a los deudores. Las placas no pueden ponerse como

garantía, puesto que su valor nominal es de 200 pesos, aun cuando en el mercado alcanzan cifras cercanas a los 30, 000 nuevos pesos. Adicionalmente, los microbuseros tampoco suelen tener otros bienes que sirvan como garantía."(4)

Socialmente es preferible la renegociación a afrontar las desventuras de la quiebra. La Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos (LQSP) es muy explícita:

Art. 399 "La declaración de suspensión de pagos es preferente a la declaración de quiebra. Es un beneficio concedido al empresario para que trate de obtener un convenio con sus acreedores, que le permita continuar su empresa;" (5)

Art. 201 "Declarada la quiebra se debe procurar la continuación de la empresa, siempre que la interrupción pueda ocasionar grave daño a los acreedores por la disminución de valor que supone la disgregación de los elementos que la componen. También cuando sea viable y su conservación sea de utilidad social." (6)

En los últimos meses, las instituciones de crédito observaron con pánico dos situaciones: primero, como los autotransportistas se volvieron impuntuales en los pagos de amortizaciones aplicables al financiamiento de los equipos de transporte; segundo, el incremento de las carteras vencidas. Ante esto, la banca respondió de inmediato con la eliminación de los préstamos y con la aplicación de la cobranza judicial. Ahora, bancos, autoridades y deudores intentan dar un nuevo giro a la problemática: la reestructuración negociada de los adeudos. Esta posibilidad, no obstante, puede verse empantanada debido

a la escasa capacidad de pago de los permisionarios y a la politización del problema con matices de tipo partidista.

Este es uno de los grandes problemas que sujetan el despegue del Reordenamiento en el transporte y debe ser atendido con la mayor oportunidad. Actualmente los créditos al autotransporte se encuentra deprimido por diversas circunstancias. "Desde el mes de abril de 1993, el crédito prácticamente se suspendió a causa del elevado riesgo de las operaciones. La banca múltiple redujo los programas de financiamiento vigentes y optó por no renovar los convenios de intermediación que tenía con la banca de desarrollo," (7) recordó Francisco J. Enríquez Arias.

"Hasta 1993, Banobras operó como un banco de primer piso. A partir del mes de abril de ese año, las operaciones crediticias se limitaron a lo correspondiente a un banco de segundo piso, se eliminó el crédito de ventanilla y las únicas operaciones posibles serían en adelante las que intermediara la banca múltiple. Circunstancialmente, esto coincidió con la aparición del problema de la cartera vencida del transporte y la retracción del crédito al sector por parte de la banca en general". (8) aseguró Enríquez Arias.

Antes de 1982, el crédito era selectivo y limitado. Los permisionarios acudían a las instituciones de crédito en función a sus capacidades de pago y a las circunstancias económicas del país de ese momento. En la época de la banca estatizada (1982-1991), los préstamos corrieron irregularmente, pero fue a partir de 1991 cuando aparecieron nuevos mecanismos para financiar el transporte. En el período 1991-1993, la encargada de apoyar a los programas

fue la banca múltiple, haciendo uso de los fondos propios e intermediando recursos de la banca de desarrollo. En estos días, uno de los soportes crediticios para solucionar los problemas de financiamiento en el sector lo está cubriendo Banobras, la Banca de Desarrollo.

Asimismo, Banobras y Nacional Financiera se encargan de administrar y distribuir el crédito de 75 millones de dólares prestados por el Banco Mundial (BM) para la renovación del parque vehicular del transporte público concesionado. En esta perspectiva se observan las siguientes posibilidades crediticias:

La política de Banobras es hacer llegar el dinero a los clientes por medio de instituciones privadas. La modalidad para la compra de una unidad consiste en que el BM e instituciones particulares (Banca Privada, Intermediarios Financieros o Uniones de Crédito) sólo aportarán el 75 por ciento del costo total del vehículo. De este monto el BM soltará el 30 por ciento y para el 70 por ciento restante se buscarán formas alternas de fondeo como banca múltiple o bursatilización.

Banobras contempla los créditos a 5 años y sin periodo de gracia con intereses de acuerdo a la tasa fijada por los CETES más 7 puntos. Pero el requisito indispensable para otorgar los préstamos es estar constituido en Empresas Mercantiles; de no ser así, los individuos no podrán ser sujetos de crédito.

Las armadoras, arrendadoras y distribuidoras ya están listas y ofrecen las unidades urbanas al mejor postor:

| | | | |
|------|------|------------------|-------------|
| ALFA | 1995 | Modelo Suburbano | \$N 400 000 |
| CASA | 1995 | Modelo Casa Bus | 380 000 |
| MASA | 1995 | Modelo U 9 | 350 000 |

Existen otros problemas que influyen en la búsqueda fácil e inmediata del crédito. Uno de ellos lo representa la edad excesiva que presenta la flota vehicular del transporte urbano de pasajeros. Por ejemplo, los microbuses financiados por la fatídica arrendadora Havre, exhiben considerable deterioro físico. Este fenómeno resulta un inhibidor del crédito, pues representa un problema de liquidez.

Otro factor coadyuvante de la cartera vencida es la saturación de unidades de servicio de transporte público en los distintos ramales de la ciudad, lo cual ocasionó que el ingreso y las ganancias quedaran repartidas entre mayor número de unidades.

Paralelo a esto, se percibe el problema de la viabilidad de los proyectos de transporte. Los bancos generalmente apoyan inversiones para la compra de unidades, pero, difícilmente se trabaja en proyectos más ambiciosos como lo son las instalaciones fijas o la adquisición de suministros.

"La viabilidad real de las adquisiciones a crédito reviste varias facetas a crédito entre ellas destaca la cuestión del enganche, sobre todo en el caso de la compra de unidades más grandes (autobuses) y de mayor costo. A pesar de la liquidez intrínseca que ofrece la actividad, resulta cada vez más difícil para los transportistas disponer del efectivo necesario para cubrir ese gasto," (9)

Respecto a la estructura de financiamiento, los empréstitos han quedado sujetos a las autorizaciones gubernamentales o a las garantías hipotecarias. Sólo eventualmente se han propuesto esquemas distintos como fondos fiduciarios, solidaridad de adeudos o fianzas; los resultados no siempre han dejado satisfechos a los participantes.

En la actualidad se busca activar y reestructurar la economía del sector, quien representa una importante fuente de trabajo para miles de familias: 300 mil conductores de taxis y microbús; trabajadores de los paraderos, refaccionarias, gasolineras, talleres mecánicos, administración pública ocupada del sector. En suma, más de un millón de personas dependen directamente de la prestación del servicio. Hoy, la DGAU propone un nuevo esquema en la administración del transporte en donde se "rompa el círculo vicioso que ha prevalecido en el gremio para convertirlo en un círculo virtuoso, en una nueva cultura del transporte..." (10) Fernando Peña Garavito.

Las consideraciones sobre la Cartera Vencida tratadas anteriormente, es necesario subrayar que las negociaciones de la DGAU, la banca y los deudores tomaron un rumbo distinto con el Acuerdo de Apoyo Inmediato a Deudores (ADE). Este programa federal se proyectó como una ayuda para aliviar la difícil situación financiera de las personas físicas y empresas endeudadas con la banca. Esto, sin embargo, rompió con los logros obtenidos a nivel particular para los transportistas. Ahora, el gremio se sujetará a lo pactado en el ADE. Hasta el momento de cerrar esta edición la política federal todavía no alcanzaba grandes logros.

CITAS.

1. Samayoa M, Mario. "180 mil Trabajadores del Volante...." La Prensa, 23 de febrero de 1994, pág. 2.
2. Moreno Gómez, Luis Miguel. "Tarifa del Transporte Público..." 23 de enero de 1995.
3. Peña Garavito, Fernando. Plática con el grupo el "Barzón".
4. Páramo, David. "Hombres de Nombre", El Economista, 9 de agosto de 1995, pág. 7.
5. Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos.
6. Ibid.
7. Enríquez Arias, Francisco J. Alternativas de Financiamiento...
8. Ibid.
9. Ibid.
10. Peña Garavito, Fernando. Comparecencia ante la Asamblea Legislativa del D.F.

D. Infraestructura.

No es fácil, quizá, entender el estado material y físico del autotransporte. Basta con mirar y pensar unos cuantos segundos para darnos cuenta de la enredada madeja que configura la infraestructura de este sector. Son vialidades adecuadas, señalizaciones, instalaciones de encierro, sanitarios, cobertizos en las esquinas, paraderos, rutas, ramales, sitios, "libres", taxis irregulares, piratas... La lista es larga y podría ser interminable si no se ordenan y cuantifican correctamente sus elementos.

1. Distrito Federal.

Por la ciudad de México circulan cerca de 112 mil unidades del servicio del Transporte Público Concesionado: 30 mil microbuses, 38 mil taxis de sitio, 27 mil taxis sin itinerario fijo, 16 mil combis y 70 nuevos autobuses prestan el servicio en una red de 11 mil kilómetros cuadrados y 1 369 estaciones o paradas, además de estar organizados en 103 rutas y 1 500 ramales.

"En términos cuantitativos, este segmento del parque vehicular es proporcionalmente menor al de los vehículos particulares, representa un importante medio de transporte para cerca de 10 millones de personas, de ahí su importancia y representatividad," (1) asentó Fernando Peña Garavito.

Distintos factores se han conjugado para alcanzar la cifra de 112 mil unidades. Aunque hoy, la gran mayoría de los microbuses y combis están llegando a su ocaso y enfrentan el enorme reto de modernizarse. Estas unidades fueron el caballo de batalla para el transporte público durante 10 años (1985-1995) y para el fin de siglo habrán dejado su lugar a unidades de mayores dimensiones y gran capacidad.

Las autoridades tomaron la decisión de retirarlos del servicio debido a sus deficientes características técnicas. En principio, el tiempo de vida de los microbuses es de aproximadamente 5 años; además, las condiciones de fabricación cuentan con un limitado control de calidad: en chasis convencionales para carga les fueron montados carrocerías armadas pieza por pieza con técnicas de remachado y soldado; lo cual los llevó -en un corto tiempo- al deterioro y al desajuste de sus componentes. Las armadoras vendieron un producto deficiente y caro. Por eso, la historia del minibús está escrita, pues los últimos fueron adquiridos en 1993 y ya van rumbo a la "carcachización".

a. Paraderos:

Con la construcción de las primeras redes del metro -1969-, iniciaron también la ubicación de los primeros paraderos. Estos fueron diseñados para las maniobras de ascenso-descenso del servicio de transporte público de

pasajeros y en su mayoría son utilizados como espacios alimentadores a las estaciones del metro. Las operaciones de estas Zonas de Transferencia inicia sin mayores conflictos, pues se dio al transporte una alternativa para evitar la invasión de las calles.

Según las especificaciones técnicas, un paradero es un área de maniobra con una medida mayor a 2 500 metros cuadrados. Los primeros fueron diseñados para una vida útil de 10 años. Y así, para la década de los 80's ya funcionaban en su máxima capacidad, y algunos sufrían de saturación. Era menester reubicarlos. A mediados de esta década se extiende un decreto para descentralizar el transporte; en aquél entonces, las autoridades se dieron a la tarea de sacar las bases de autobuses urbanos y suburbanos de la zonas céntricas de la ciudad para llevarlas a las estaciones punta de los paraderos del metro en la periferia. Esta acción en su momento fue pertinente y sirvió para descongestionar el centro; sin embargo, 10 años después los paraderos han crecido bajo la sombra de la anarquía y se encuentran nuevamente saturados en grado máximo.

Anteriormente algunos paraderos eran administrados por las Delegaciones Políticas, otros por SERVIMET, y también se da el caso de autoadministraciones por permisionarios. En la actualidad, la Secretaría de Transportes y Vialidad los registra de la siguiente manera:

| No. de Paraderos | Ubicación |
|------------------|-----------------------------|
| 38 | Total de paraderos |
| 2 | Dentro del Estado de México |

| | |
|----|---------------------------|
| 36 | Dentro del D.F. |
| 30 | En la red del Metro. |
| 6 | Fuera de la red del Metro |

Con el nuevo programa de reestructuración del transporte, hoy se vuelve urgente reordenar, modernizar y convertirlos en órganos autofinanciables -con el cobro de N \$ 2.00 diarios por unidad-, debido a que 18 de ellos cuentan de 14 a 26 años de existencia; 16 alcanzan una edad de 12 a 16 años; y 4 sólo tienen de 1 a 4 años de antigüedad.

La bomba de tiempo en los paraderos de autobuses, taxis, combis y microbuses no tarda en estallar a consecuencia de la insalubridad, contaminación, ambulante y delincuencia, que aumenta día tras día. En la última década, el comercio informal ha inundado en forma alarmante a los paraderos de las estaciones del metro. Un ejemplo lo constituye la estación del metro Indios Verdes en donde la población de negociantes informales rebasa los 200 vendedores. Los líderes de los comerciantes exigen a sus agremiados entre 5 y 10 nuevos pesos por derecho de suelo. Actualmente, esta situación priva también en las estaciones Pantitlán, Chapultepec, Moctezuma, Taxqueña, Cuatro Caminos, Martín Carrera, El Rosario y últimamente en Garibaldi.

De ahí la urgencia de crear una administración profesional y eficiente en las terminales con el objeto de terminar con prácticas oscuras, construir cobertizos sanitarios, baños, bahías de ascenso y descenso, espacios para el

comercio y dar mantenimiento general.

La siguiente tabla es más ilustrativa respecto del inicio y ubicación de los paraderos.

| CLAVE | NOMBRE DEL PARADERO | INICIO DE OPERACIONES | LÍNEA DEL METRO | DELEGACIÓN O MUNICIPIO. |
|--------|-------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------------|
| I-1 | ZARAGOZA | 1969 | 1 | V. CARRANZA |
| I-2 | AEROPUERTO | 1985 | 1 | V. CARRANZA |
| I-3 | SAN LÁZARO | 1969 | 1 | V. CARRANZA |
| I-4 | CHAPULTEPEC | 1969 | 1 | MIGUEL HIDALGO |
| I-5 | TACUBAYA | 1990 | 1 | MIGUEL HIDALGO |
| I-6 | OBSERVATORIO | 1972 | 1 | ÁLVARO OBREGÓN |
| II-1 | TAXQUÉNA | 1970 | 2 | COYOACÁN |
| II-2 | SAN ANTONIO ABAD | 1986 | 2 | CUAHUTEMOC |
| II-3 | TACUBA | 1970 | 2 | MIGUEL HIDALGO |
| II-4 | CUATRO CAMINOS | 1984 | 2 | NAUCALPAN |
| III-1 | INDIOS VERDES | 1979 | 3 | GUSTAVO A. MADERO |
| III-2 | BASÍLICA | 1979 | 3 | GUSTAVO A. MADERO |
| III-3 | POTRERO | 1979 | 3 | GUSTAVO A. MADERO |
| III-4 | LA RAZA | 1978 | 3 | GUSTAVO A. MADERO |
| III-5 | ZAPATA | 1980 | 3 | BENITO JUÁREZ |
| III-6 | UNIVERSIDAD | 1983 | 3 | COYOACÁN |
| IV-1 | SANTA ANITA | 1982 | 4 | IZTACALCO |
| IV-2 | MARTÍN CARRERA | 1981 | 4 | GUSTAVO A. MADERO |
| V-1 | POLITÉCNICO | 1982 | 5 | GUSTAVO A. MADERO |
| VI-1 | FERROPLAZA | 1990 | 6 | GUSTAVO A. MADERO |
| VI-2 | EL ROSARIO | 1983 | 6 | AZTCAPOTZALCO |
| VII-1 | MIXCOAC | 1986 | 7 | BENITO JUÁREZ |
| VII-2 | B. DEL MUERTO | 1986 | 7 | ÁLVARO OBREGÓN |
| VIII-1 | ESCUADRÓN 201 | 1993 | 8 | IZTAPALAPA |
| VIII-2 | CONSTITUCIÓN DE 1917 | 1993 | 8 | IZTAPALAPA |
| IX-1 | XOCHIMILCO | 1986 | TREN LIGERO | XOCHIMILCO |
| IX-2 | ESTADIO AZTECA | 1981 | TREN LIGERO | TLALPAM |
| A-1 | LA PAZ | 1991 | A | LOS REYES |
| A-2 | SANTA MARTA | 1991 | A | IZTAPALAPA |
| A-3 | TEPALCATES | 1981 | A | IZTAPALAPA |
| A-4 | PANTITLÁN | 1982 | A | V. CARRANZA |
| A-5 | ACATITLA | 1994 | A | IZTAPALAPA |
| X-1 | CENTRAL DE ABASTOS OTE. | 1981 | FUERA METRO | DEL IZTAPALAPA |
| X-2 | CENTRAL DE ABASTOS PTE | 1981 | FUERA METRO | DEL IZTAPALAPA |
| X-3 | ESTADIO OLÍMPICO | 1985 | FUERA METRO | DEL COYOACÁN |
| X-4 | SAN ÁNGEL (DR GÁLVEZ) | 1985 | FUERA METRO | DEL ÁLVARO OBREGÓN |
| X-5 | TOPILEJO | 1985 | FUERA METRO | DEL TLALPAM |
| X-6 | LA VILLA-CANTERA | 1991 | FUERA METRO | DEL GUSTAVO A. MADERO |

No podemos cerrar los ojos, lo determinante es en cuanto a infraestructura de

paraderos, fue una equivocada planeación en su construcción. En un principio no se consideró el crecimiento anárquico del parque vehicular, menos aun la sustitución de combis por microbuses. En el arranque del programa, los paraderos sólo se contemplaron para vehículos de baja capacidad y envergadura; pero la llegada del microbús a la escena del autotransporte evidenció la insuficiencia de espacio para albergar las crecientes cantidades de unidades.

La situación se complicó cuando el parque vehicular del Estado de México inició su crecimiento anárquico aunado a la penetración hacia el D.F. El sector transportista mexiquense continúa con la vieja práctica de crear organizaciones "amparadas" para obtener algún derecho y posteriormente exigir placas a su gobierno. No es casual que cientos de vehículos con placas particulares del Estado se introduzcan y transiten en las inmediaciones del D.F., reclamando el derecho a un espacio en los paraderos; dicha práctica la observamos principalmente en las terminales del metro Pantitlán, Zaragoza, Indios Verdes, Tacubaya, El Rosario, Cuatro Caminos y Observatorio.

Por el contrario, a las rutas del D.F. que penetran en el Estado de México, no se les permite hacer base. Es más, no hay espacios tipificados como paraderos en esa entidad. Lo anterior es motivo de conflicto entre las organizaciones de ambas entidades. Y sus autoridades no los han podido solucionar por motivos de soberanía, de intereses intergremiales, de la lucha por lograr espacios dentro de las entidades y lógicamente del interés de como conservarlo.

La saturación vehicular ha obligado a las autoridades del D.F. a no conceder más placas por el momento. El mismo sector transportista citadino ha manifestado su inconformidad por tal saturación que repercute directamente en su bolsillo, ellos mismos han intentado controlarse. No quieren más competencia, la rentabilidad del servicio estaría en peligro de hecho lo está en las zonas de penetración de unidades por parte el Estado de México que siguen creciendo sin control afectando con ello a las organizaciones de la capital.

Como ejemplo, en la zona del metro Moctezuma, la Ruta 3 del D.F. en uno de sus derroteros contaba con 257 unidades y comparativamente la Ruta 54 de I Estado de México, en la misma zona, contaba con un parque vehicular de 200 unidades. En la actualidad, la ruta 3 del D.F. por incosteabilidad redujo su parque a tan sólo 156 unidades. Contrariamente, la Ruta 54 lo incrementó a 600 unidades. Según cálculos de los propios representantes de organizaciones de ambas entidades consideran que la competencia es de 10 a 1; es decir, por una unidad del D.F. existen diez del Estado de México.

Lo grave de la situación es que la irregularidad es el elemento privativo en la mayoría de las unidades que representan al Estado de México. Dicho incremento ha sido prácticamente imposible sujetarlo o por lo menos controlarlo por parte de las autoridades mexiquenses. Los intereses de grupo y personales siguen siendo un factor que impide un control en esa entidad, afectando gravemente la gestión el ordenamiento y la negociación con autoridades y organizaciones del D.F.

2.Distrito Federal--Estado de México.

La fracción VI del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dice:

"Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros ... " (2).

Para el caso del transporte, las entidades han suscrito convenios para crear organismos en donde se discutan los problemas de la infraestructura vial, la homologación jurídica, rutas de penetración, placas metropolitanas, canje de permisos, creación del Plan Rector del Transporte, tarifas, renovación del parque vehicular; todo para prevenir posibles conflicto entre ambas entidades.

El primer esfuerzo de reordenamiento se dio en 1991. En este año se creó el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM). Y dado al crecimiento desmesurado de este sector, las autoridades se han visto en la necesidad de imprimir una mayor dinámica en la resolución de los problemas. Es por eso que esta figura fue sustituida por la COMETRAVI.

A un año de haberse fundado la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, uno de sus objetivos es el de resolver la problemática dada en el

intercambio de personas entre el Distrito Federal y los 28 municipios conurbados del Estado de México.

Son 11.5 millones de viajes-persona-día a través de casi 35 mil unidades los cuales provocan diariamente congestionamientos viales, tránsito intenso, anarquía en los paraderos, aumento de la flota vehicular y pérdida de horas-hombre (ocupan dos horas o más para recorrer su ruta).

COTAM 1991

| ENTIDAD | CHALCO | ECATEPEC | NAUCALPAN | NEZAHUAL- CÓYOTL | TEXCOCO | TLALNE- PANTLA | TOTAL |
|---------|--------|----------|-----------|---------------------|---------|-------------------|---------------|
| EDOMEX | 619 | 6 045 | 1 189 | 1 853 | 507 | 3 809 | 14 022 |
| D.D.F. | 710 | 1 204 | 846 | 4 887 | 112 | 1 196 | 8 955 |
| | | | | | | | 22 977 |

COMETRAVI 1994

| ENTIDAD | CHALCO | ECATEPEC | NAUCALPAN | NEZAHUAL- CÓYOTL | TEXCOCO | TLALNE- PANTLA | TOTAL |
|---------|--------|----------|-----------|---------------------|---------|-------------------|---------------|
| EDOMEX | 1 876 | 7 663 | 1 356 | 3 647 | 531 | 5 332 | 20 405 |
| DDF. | 802 | 1 426 | 2 603 | 7 158 | 80 | 2 451 | 14 520 |
| | | | | | | | 34 925 |

Tabla realizada con datos de COMETRAVI.

Se ha observado que en los últimos tres años se han incorporado un total de 6465 unidades en los municipios de Chalco, Ecatepec, Naucalpan, Tlalnepantla, Nezahualcóyotl y Texcoco. En cambio, en el Distrito Federal la cifra alcanza 5 593 vehículos para el mismo período de tiempo. Sin embargo,

las cifras se ven incrementadas por el gran número de unidades irregulares no registradas en los datos oficiales. Es decir, la gran cantidad de unidades "toleradas", "piratas" o amparadas de las cuales no se tienen datos.

COMETRAVI ha sugerido impulsar los siguientes planes para la reordenación del transporte metropolitano:

-Regulación de Derroteros, Canje de Permisos, Rutas y Placas Metropolitanas. Con este programa se proyecta establecer 35 mil placas metropolitanas para 1996; poner en funcionamiento 11 rutas, de las cuales dos comenzarán a operar este año con mejores unidades bajo el auspicio de la iniciativa privada.

| ORIGEN-DESTINO | KM. | UNIDADES | E S T I M A C I Ó N |
|---|------------|------------|----------------------------|
| | | ESTIMADAS | PASAJEROS TRANSPORTADOS |
| 1. Río Hondo-Huixquilucan-Plaza-Cibeles. | 32.5 | 40 | 24 000 |
| 2. Chalco-Metro General Anaya. | 25.0 | 40 | 24 000 |
| 3. San Cristóbal Ecatepec-Metro Guerrero. | 27.0 | 90 | 54 000 |
| 4. Lomas Lindas-Atizapán-Metro La Raza. | 20.0 | 67 | 40 200 |
| 5. La Olímpica-Naucalpan-Metro Guerrero. | 20.5 | 68 | 40 800 |
| 6. Valle Dorado-Metro Observatorio. | 20.0 | 67 | 40 200 |
| 7. La Quebrada-Metro Tacubaya. | 20.0 | 67 | 40 200 |
| 8. Aldeas Aragón-Metro Martín Carrera. | 16.0 | 53 | 31 800 |
| 9. Aldeas Aragón-Metro Talismán. | 16.0 | 53 | 31 800 |
| 10. Plaza Aragón-Central de Abastos. | 23.0 | 77 | 48 200 |
| 11. Chimalhuacán-Constitución de 1917 | 20.0 | 67 | 40 800 |
| TOTAL | 240 | 689 | 416 000 |

Fuente: COMETRAVI.

-Una Ley Homologada. El transporte público en el Estado de México se rige con una norma expedida en 1977; en cambio, la ley del Distrito Federal tiene vigencia desde 1942. Dada esta disparidad en las normas y reglamentos, es deseable actualizar e igualar las leyes de ambas entidades. Al respecto, en septiembre de 1995 se presentaron los proyectos, tanto en la Asamblea Legislativa del D.F. como al Congreso Local del Estado de México, para ser revisados y aprobados.

-Tarifas y Unidades. Luego de más de cuatro años de estancamiento tarifario, en marzo de 1995 se dio un aumento de aproximadamente un 100 por ciento en los dos sistemas de transporte. El rezago orilló a la decadencia del servicio y al envejecimiento de las máquinas. Para esto, la COMETRAVI se encuentra creando mecanismos para evitar caer nuevamente en el círculo vicioso.

-Nuevos Sistemas. Las autoridades tienen el firme propósito de impulsar obras de infraestructura y sistemas de transporte masivo para acelerar el tránsito de vehículos y personas en las dos demarcaciones. Entre otros proyectos, se tienen la construcción de la línea B del metro que correrá de Buenavista a Ecatepec. El plan -hasta el momento no iniciado- para establecer el Tren Elevado que circulará de Santa Mónica a Bellas Artes. Y el programa para Consolidar el tercer Anillo Periférico, con el cual se pretende evitar que los vehículos de carga crucen la capital de la República.

Realizar lo anterior, imprimiría un nuevo dinamismo a la Zona Metropolitana del Valle de México. Hasta ahora, el crecimiento desmedido del parque vehicular ha saturado a las vialidades al grado de convertirlas en intransitables.

La problemática demanda la reconstrucción y prolongación de distintas vialidades que unen al D.F. con el Estado de México.

Los nuevos proyectos de modernización de unidades demandan la rápida adecuación de las calles y avenidas, pues las características técnicas de los nuevos autobuses encontrarán problemas para circular en todas las rutas. Una medida para atenuar la dificultad será la de utilizar los casi 300 kilómetros de los carriles de contraflujo anteriormente explotados exclusivamente por el coto de poder del que gozaba la extinta Ruta-100 en los ejes viales.

Los capitalinos desean la mejor suerte para estos proyectos; y es conveniente admitir la inexistencia de otra opciones; de no ser así, caeríamos en un pasado el cual todos quisiéramos olvidar.

CITAS.

- 1. Peña Garavito, Fernando. Retos y Desafíos del Transporte. Ponencia.**
- 2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pág 93.**

E. SATANIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

1. CALIDAD DEL SERVICIO.

Es cierto, sobre el transporte público de pasajeros se han acumulado un número impresionante de quejas y denuncias por lo inadecuado e ineficiente del servicio. Basta con observar el desaseo personal de los conductores, la falta de limpieza de las unidades, maltrato al público, abuso en el cobro de las tarifas, falta de precaución al conducir, inseguridad por deficiencias técnicas y físicas de las unidades en servicio (microbuses y taxis), irregularidades en el frecuencia del servicio y la anarquía total en el ascenso y descenso de los usuarios.

En suma, estos problemas han provocado animadversión en la opinión pública contra del sector. Peor aún, el descrédito del gremio ha aumentado gracias a los tendenciosos manejos informativos de la prensa. Esto ha convertido al D.F. en un aparente rompecabezas para trabajadores, autoridades y miradores. "Jamás van a cambiar pues siempre están con sus prepotencias y majaderías," (1) dijo el usuario Eduardo Torres, quien se encontraba en el paradero Chapultepec.

Diversas personas entrevistadas coincidieron en señalar que "los microbuseros siguen en las mismas. Es un infierno subirse al microbús o al Ruta 100 atestado, con gente con olor a sábanas y con un penetrante olor de axilas." (2)

Estas opiniones son generalizadas y podrían ser interminables. Pero las de

mayor efecto nocivo están en los espectaculares encabezados de los diarios matutinos, del medio día y vespertinos: *Prensa, Sol de Mediodía, Ovaciones, El Universal Gráfico, La Tarde, y Cuestión* (este último es un refrito de notas matutinas); además del "INFORMÓPTERO" de Televisa, F-21, Radio Red. Todos ellos, junto con el programa de Joaquín Fragoso, *Con la Ruta Fija* presentan una imagen distorsionada del sector pues tienen una visión limitada del problema:

"Microbusaso: 28 Heridos";

"Pesadilla metropolitana la plaga de microbuseros";

"5 Lesionados, Saldo de una Persecución Entre 2 Microbuseros en la Tabacalera";

"Asalto y Homicidio Dentro de un Micro";

"Saltó de un Taxí en Marcha Para Evitar Ser Violada";

"Fenomenal Desorden de Microbuseros en la Estación Chapultepec";

"Persisten Violaciones y Vicios de los Conductores de Microbuses";

"'Mano Dura' vs. Empleados Corruptos de la DGAU";

"De Alto Riesgo 'a la Buena de Dios' los Paraderos de Microbuses";

"Taxista atacó a Balazos a un Sujeto";

"Fueron Asaltados Usuarios de un Microbús por el Propio Conductor y Dos Cómplices";

"Persiste La Corrupción en la DGAU, Acusan Decenas de Taxistas".

En ocasiones no les falta razón; sin embargo, la clave del asunto radica

en la existencia de un grupo de periodistas corruptos y sin ética. Ellos recomiendan y "apadrinan" empleados en la misma DGAU, con la aspiración de obtener:

-Datos e informes de primera mano de lo sucedido en la DGAU.

-Informes para hostigar, presionar y chantajear a la administración con el propósito de cobrar su "chayo" o presionar para conseguir favores, placas y otras canonjías.

-Apoyo económico de los recomendados que funciona como una renta del servidor público recomendado a su "padrino" correspondiente.

Precisamente, existen empleados laborando en la institución con dicha recomendación. Esto ha generado una batalla campal de "periodicazos", con el fin de desprestigiar y minimizar el trabajo de las autoridades.

Un ejemplo lo constituye el reportero de **EL SOL DE MEDIODIA**, Juan García Heredia, quien no pierde la oportunidad de escribir y publicar información tendenciosa sin el menor rigor y ética periodística. El 31 de agosto de 1995, este diario le publicó en primera plana una nota con un encabezado matizado de vulgaridad y con el claro afán de golpear al programa de Reemplazamiento: **APESTA LA DGAU**. La nota denunciaba la pérdida de 2 mil juegos de las nuevas placas que se encontraban en el depósito de resguardo EL ROSARIO. No obstante, al analizar la fuente de los datos, se percibe inmediatamente los intereses partidistas y facciosos detrás de esta información. En efecto, el documento tuvo su origen en el asambleista del PRD Eduardo Morales Domínguez; junto con el exasambleista y precandidato para

consejero ciudadano Eliseo Roa Bear.

El escrito provocó revuelo y desconcierto en autoridades y opinión pública, quien inmediatamente cuestionó la validez del programa de Canje de Placas. La respuesta de la DGAU fue rápida e inmediata. Ese mismo día, Fernando Peña Garavito giró instrucciones a su asesor para contar matrícula por matrícula a fin de verificar, desmentir y evidenciar las patrañas del asambleista, el reportero y el diario. Desde luego, las placas estaban completas.

Lo anterior es parte de la atmósfera viciada y enrarecida que vive el candente tema del transporte: son puntapiés debajo de la mesa y, ocasionalmente, a la vista de todo el mundo. Pero esta óptica es sólo una parte del problema que se detiene a sus puertas: para comprenderlo en su totalidad, debemos trasponerlas y penetrar en su interior.

En enero de 1994, El Consejo Unificador de Taxistas hizo llegar a las manos del Regente Manuel Aguilera Gómez el documento denominado "*Principales Problemas a los que se Enfrenta el Gremio del Autotransporte Público de Pasajeros Concesionado en la Ciudad de México*". El texto registra un esbozo del rompecabezas en que se ha convertido el sector transporte.

"Se ha ido formando una imagen negativa en torno al gremio. Sin embargo, es un error manejarlo como un mal necesario o una lacra social; más bien debería manejarse como un **fenómeno social**.

"A los trabajadores del volante se les debe eliminar la **etiqueta** de enemigos de la sociedad. Podemos apostar que un conductor, al subir a su unidad, jamás piensa en causar daño a un semejante. Chocar, atropellar peatones, agredir

física y verbalmente a los ciudadanos y otros operadores, no es el **modus operandi** de los legítimos conductores. Y aunque la mayoría de ellos no tiene más educación que la que ellos mismos se han procurado; son personas laborando de buena fe.

"Cometer algún acto ilícito significa tener que afrontar: "mordidas" de los patrulleros o inspectores, pagar daños en propiedad ajena, pérdida de "cuentas", afrontar juicios civiles y penales. En resumen: lo que menos desea el conductor es involucrarse en problemas de esta naturaleza. " (3)

a. De la Realidad al Mito.

El alto índice de accidentes se ha manejado de forma exagerada; pero, en la realidad, no lo es tanto si consideramos la gran cantidad de unidades en servicio público que circulan y demás atenuantes como las 16 ó 18 horas diarias de servicio o el hecho de estar inmerso en la ciudad más grande, congestionada y saturada del mundo.

Un dato revelador es la nota publicada por El Universal el 22 de diciembre de 1993. "En el lapso de enero a junio del año en curso, se reporta por parte de la DGAU, que se han presentado 62 accidentes de tránsito en el servicio del transporte público concesionado, en los cuales han fallecido 26 personas y 227 han resultado lesionadas, lo cual representa de 5924 accidentes acontecidos en el semestre, el 1.01% del promedio de hechos de tránsito del parque vehicular en la ciudad, y el 1.3 % del total de personas que fallecen en accidentes." (4)

Y sin embargo, "los medios se encargan de satanizar y desprestigiar al

gremio, pues cuando se presenta un accidente en el que se ve involucrado un microbús, taxi o combi, son presa fácil de la exageración y oportunismo del autonombrado 'cuarto poder'. Esto genera un sentimiento de animadversión en la opinión pública y los choferes." (5)

Las estadísticas del número de **viajes-persona-día (VPD)** realizados actualmente nos pueden dar un elemento de apoyo para enmarcar la dimensión real del problema. La cifra supera los 36 millones y se distribuyen de la siguiente manera:

| Vehículos. | Millones de Viajes. |
|---|----------------------------|
| Transporte concesionado (combis y microbuses) | 12.6 |
| Particulares | 9.2 |
| Sistema de Transporte Colectivo Metro | 4.5 |
| Autobuses de Compañías Particulares | 4.4 |
| Ruta-100 | 3.8 |
| Taxis sin Ruta Fija | 1.7 |
| Transporte Eléctrico: trolebús y Tren Ligero | 0.3 |

Fuente: Rep. Tayde González Cuadros.

Los 18.7 millones de VPD, nos indican perfectamente la situación del transporte concesionado: supera en más del doble al sistema subsidiado (metro, R-100, eléctricos).

El problema ha estado presente en el escenario, y sin embargo las disposiciones y voluntades siempre han cabalgado al lado de las malas decisiones, los vicios, carencias y errores. Como respuesta de la actual

administración Fernando Peña Garavito, Director General de Autotransporte Urbano (DGAU), dijo: "Es preciso reconocer que el servicio que actualmente se presta no satisface ni al público usuario, ni al permisionario, ni a la propia autoridad. El gobierno de la ciudad tiene la firme convicción de que el reordenamiento del transporte concesionado debe partir del establecimiento de una política consistente, fincada en una nueva cultura del transporte; en una política permanente que a largo plazo consolide el proyecto de transporte que requiere la ciudad..." (6)

El Regente capitalino Oscar Espinosa Villarreal es de la misma opinión al señalar: "el transporte ya no satisface a nadie, ni a los usuarios ni a los concesionarios ni a la autoridades." (7)

Esto suena bien; pero quienes padecen a diario el problema se formulan una pregunta: ¿qué han hecho autoridades y organizaciones para ordenar el rompecabezas? La respuesta es inmediata.

El 4 de marzo de 1995, el gobierno de la ciudad, a través de la DGAU, y los concesionarios se sentaron para pactar compromisos y establecer las bases para la optimización del servicio. El resultado fue el **Acuerdo General para el Mejoramiento del Transporte**. Los puntos inmediatos fueron:

- Registrar ante la DGAU el total del parque vehicular de cada base o sitio.
- Establecer cuerpos de supervisión que aseguren el cumplimiento de los acuerdos y la normatividad vigente.
- Supervisar que las unidades cuenten con la documentación necesaria para la prestación del servicio.
- Evitar actos de violencia intergremiales.

- Instalar y mantener en buen estado los taxímetros, así como utilizarlos invariablemente, evitando la alteración de la tarifa.
- Utilizar uniforme obligatorio.
- Pulcritud hacia su persona y trato amable con el público.
- Cumplir con la edad mínima autorizada para conducir un vehículo de transporte público.
- Acreditar cursos de capacitación en la DGAU.
- Portar licencia de conducir vigente, expedida por la DGAU.
- No abastecer de combustible al vehículo con pasajeros a bordo.
- Mejoramiento en la operación de paraderos.
- Registrar el padrón de conductores ante la DGAU.
- Instalación de la Comisión de Vigilancia, representada por los mismos permisionarios.
- Adoptar en definitiva el régimen simplificado.
- Establecer mecanismos apropiados para la solución de certeras vencidas.
- Instalación de publicidad en exteriores en las unidades.
- Revisión y actualización de concesiones, sitios y bases.
- Reemplazamiento general.
- Establecer figuras jurídicas para la creación de empresas productivas.
- Implantar el sistema integral de seguridad.
- Adecuación del marco regulatorio.
- Reestructuración del cuerpo de inspectores.
- Sistema de reporte de quejas y monitoreo del servicio.
- Instalación de módulos de orientación y quejas.

- Análisis de factibilidad para la instrumentación de la plantilla única.
- Establecimiento de las paradas de ascenso y descenso antes de cruzar la calle o avenida.
- Inicio de los recorridos con intervalo de tres minutos.
- Evitar transportar pasajeros en el estribo de la unidad.
- Otorgar el 20 por ciento de descuento a estudiantes que acrediten fehacientemente su personalidad.
- Evitar que las unidades porten televisores, y en caso de contar con equipo de sonido, utilizarlo con volumen moderado.
- Evitar que los operadores vayan acompañados por alguna persona durante las horas de servicio.
- Que las unidades circulen de conformidad con las características técnicas, mecánicas y físicas que señala la normatividad.

La misma DGAU creó un sistema de control con el propósito de vigilar y supervisar al cumplimiento de los acuerdos firmados. De un lado, diariamente se han puesto en práctica revisiones preventivas a cargo de los inspectores denominados "dantes" con el objetivo de detectar las anomalías más relevantes y tratar de darles una solución. Se cuidaron distintos detalles buscando mayor objetividad, transparencia y veracidad en los datos transmitidos. Se atendieron aspectos como el que el operativo fuera dirigido por un funcionario de alto rango; que los comandantes no tuvieran acceso a la información ni mando en el operativo de supervisión. También, se buscó la participación de los Comités de

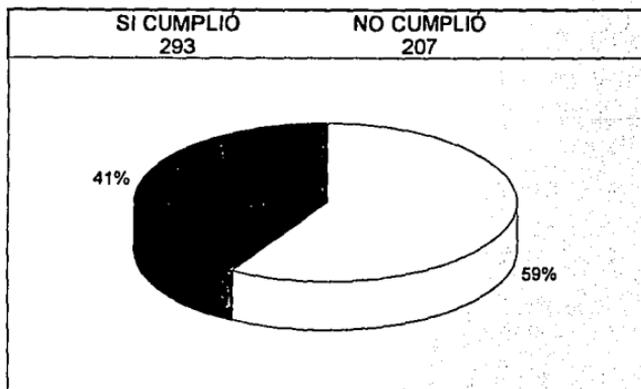
aspectos como el que los operativos fuese dirigido por un funcionario de alto rango; que los comandantes no tuviesen acceso a la información, ni mando en el operativo de supervisión. También, se buscó la participación de los Comités de Vigilancia Delegacionales para permitir a los ciudadanos a atestiguar y avalar los procedimientos de supervisión.

Al inicio del programa -mayo de 1995-, el primer reporte arrojó el 58.7 por ciento de cumplimiento respecto a lo pactado. Mientras el 41.3 restante quedó al margen de los objetivos.

PRIMERA ETAPA

| CONCEPTO | RESULTADO | RESULTADO |
|-----------------------------------|-----------|-----------|
| | NEGATIVO | POSITIVO |
| 1. Vigilancia. | 22.51 | 77.48 |
| 2. Uniformes. | 14.7 | 85.29 |
| 3. Descto. del 20% a estudiantes. | 1.68 | 98.31 |
| 4. Ascenso-Descenso. | 26.18 | 73.81 |
| 5. Frecuencia. | 25.11 | 74.88 |
| 6. Pasaje en el estribo. | 57.42 | 42.57 |
| 7. T.V. y sonido. | 53.13 | 46.86 |
| 8. Abastecimiento de combustible | 65.54 | 34.45 |
| 9. Acompañantes. | 63 | 36.9 |
| 10. Pólizas. | 29.24 | 70.75 |
| 11. Documentos registrados. | 37.05 | 62.94 |
| 12. Indicadores. | 100 | 0 |

Fuente: DGAU.

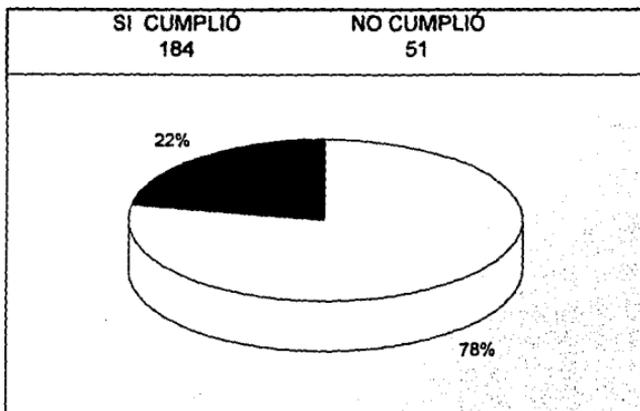


Dos meses después, al analizar 19 rutas, equivalentes a cerca de 12 mil unidades, emergieron cifras en donde se observa que el 78.25 por ciento, ha cumplido con los acuerdos. El 21 por ciento no registró avances.

SEGUNDA ETAPA

| CONCEPTO | RESULTADO | RESULTADO |
|----------------------------|-----------|-----------|
| | NEGATIVO | POSITIVO |
| 1. Vigilancia. | 40.85 | 59.14 |
| 2. Uniformes. | 5.53 | 94.46 |
| 3. Desc. 20% a estudiantes | 0.85 | 99.14 |
| 4. Ascenso-Descenso. | 29.78 | 70.21 |
| 5. Frecuencia. | 19.57 | 80.42 |
| 6. Pasajeros en estribo. | 40.42 | 59.57 |
| 7. T.V. y sonido. | 31.48 | 68.51 |
| 8. Abasto de combustible. | 34.46 | 65.53 |
| 9. Acompañantes. | 34.04 | 65.95 |
| 10. Pólizas. | 13.19 | 86.8 |
| 11. Documentos en regla. | 9.79 | 90.21 |
| 12. Indicadores. | 8.51 | 91.49 |
| 13. Atención al usuario. | 13.62 | 86.38 |

Fuente: DGAU.



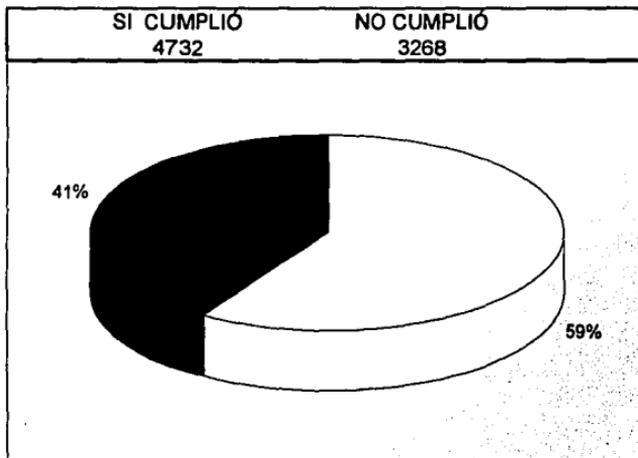
**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

Para el mes de septiembre, la DGUA llevó a efecto la tercera etapa de revisión, los resultados evidenciaron un cumplimiento del 81.32 por ciento respecto a lo acordado. En esta etapa se examinaron 8000 unidades dentro de las 16 delegaciones políticas del D.F.

TERCERA ETAPA

| CONCEPTO | RESULTADO | RESULTADO |
|--------------------------------|-----------|-----------|
| | NEGATIVO | POSITIVO |
| 1. Vigilancia. | 40.85 | 59.24 |
| 2. Uniformes. | 6.87 | 93.13 |
| 3. Desccto. 20% a estudiantes. | 3.21 | 96.79 |
| 4. Ascenso-Descenso | 29.76 | 70.24 |
| 5. Frecuencia. | 18.89 | 81.11 |
| 6. Pasajeros en estribo. | 28.55 | 71.45 |
| 7. T.V. y sonido. | 29.46 | 70.54 |
| 8. Abasto de combustible. | 24.44 | 75.56 |
| 9. Acompañantes. | 25.04 | 74.96 |
| 10. Pólizas. | 16.18 | 83.87 |
| 11. Documentos en regla. | 2.29 | 97.71 |
| 12. Indicadores. | 8.4 | 91.6 |
| 13. Atención al usuario. | 8.89 | 91.11 |

FUENTE: DGAU.



Dentro de los operativos realizados por los "dantes" -comandados por Gerardo López Saldivar-, está el combate a los taxistas "piratas". Esas unidades prestadoras de servicio ilegal son particulares y realizan una competencia desleal desde los años 70's a las rutas más importantes del D.F. A los taxistas "piratas", los encontramos en rutas fijas en Reforma, Tlalpan, Ermita, Revolución, Ignacio Zaragoza.

"Mientras el usuario lo siga requiriendo y buscando, no nos vamos a ir de aquí,"(8) estableció Juan Alanís, mejor conocido como el *Custer*. Él es líder de 50 unidades (Tsuru, WV, Jetta, Topaz) que trabajan ilícitamente todos los días de la Villa a Chapultepec en las horas "pico".

"Nosotros somos un servicio extraoficial, pero tratamos de agilizar el 'pasaje' a las horas críticas. Es un servicio *express* especial, rápido que se presta de 7 a 10 y de 17 a 20 horas. El objetivo es servir a gente con premura, con problemas de tiempo," (9) argumenta el *Custer*.

La demanda de transporte es tan excesiva que algunos usuarios no le importa recurrir a este servicio alternativo. Estas personas tienen la necesidad de llegar puntualmente a la escuela, al trabajo o cualquier otra obligación y no se pueden detener a pensar en los posibles riesgos que conlleva el hecho de subirse en un auto sin permiso, póliza de seguro, y demás requisitos establecidos en la normatividad para prestar este tipo de servicio.

"Estamos sobrepoblados, los micros van sobresaturados. En ese sentido cooperamos con la ciudadanía y no cobramos más caro que el taxi -\$N 5.00-De

esta forma se ayudan ellos y nos ayudamos nosotros." (10) recalcó Juan Alanís.

Del otro lado, las mismas autoridades también aplicaron medidas preventivas. Se han sancionado a un total de 3102 unidades, equivalentes al 26 por ciento del total de vehículos supervisados. Además, se han retirado 5 concesiones a permisionarios por reincidencia en el incumplimiento del Acuerdo General; todo, conforme a lo establecido en el Reglamento del Servicio Público de Transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

b.Optimización.

Todos quisiéramos vehículos de transporte urbano totalmente modernos, confortables y seguros como los utilizados en el primer mundo; pero, al parecer, continúa como un sueño, pues difícilmente los transportistas podrán acceder a estas costosísimas unidades.

Un ideal para la optimización del transporte en la cd, de México lo presentó Mercedes Benz México durante el foro Hacia un Plan Rector del Transporte en la para la Zona Metropolitana de la Cd. de México.

Ellos parte de la pregunta. ¿Cuáles son los vehículos que satisfacen las condiciones de la ciudad de México? Por supuesto, el producto necesario debe ir en función del tipo de ruta, con la frecuencia de las personas transportadas, la densidad de la población que requiere transportarse y las exigencias del medio ambiente.

Esta industria automotriz distingue tres rutas principales, y sugiere las

posibles máquinas:

-Rutas Alimentadoras: son aquellas rutas con calles estrechas y con difícil maniobrabilidad. Lo adecuado para estas vías son unidades entre "10 y 12 toneladas de peso bruto vehicular, motores entre 170 y 190 caballos de fuerza, transmisiones estándar o automática y suspensiones neumáticas traseras." (11)

-Rutas Intermedias: son calles relativamente amplias de dos o tres carriles, "necesitamos vehículos con mayor peso bruto vehicular, entre 12 y 14 toneladas, transmisión automática, suspensión neumática y motores entre 170 y 190 caballos de fuerza". (12)

-Rutas Principales: Son avenidas perfectamente trazadas y tienen menos necesidades de radio, de giro -típicamente los ejes viales-; aquí se requiere de unidades con mayor capacidad, "entre 14 y 16 toneladas de peso bruto vehicular, motores de 190 a 250 caballos de fuerza, transmisión automática, doble barra estabilizadora delantera y trasera para evitar bamboleos, motores delanteros o traseros y suspensiones neumáticas traseras y delanteras." (13)

Es importante señalar que las nuevas máquinas se regirán por una norma internacional registrada como EPA 94, la cual se emite cada cuatro años. Además, ya se prepara el uso de energía eléctrica para finales de 1997, con lo cual se busca reducir la contaminación. También, se trata de dar un impulso al combustible de gas natural, licuado o comprimido; con ellos, se ha comprobado la reducción de la contaminación en un 98 por ciento. Esto hace suponer que para el año 2000, las nuevas unidades serán propulsadas por diesel-sin, electricidad o gas.

El programa de modernización prevé aumentar el rendimiento de las nuevas

unidades. Por ejemplo, si actualmente en la ciudad de México la velocidad promedio es de 15 kilómetros por hora, hoy se pretende aumentarlos a 25 kilómetros. Finalmente, esto optimizará el tiempo de los ciudadanos.

F. LAS ORGANIZACIONES TRANSPORTISTAS.

¿Qué es una organización transportista, cómo nace, cuál es su sustento jurídico y cómo operan? Una organización de transportistas se fundamenta de acuerdo a lo estipulado en el artículo 2670 del Código Civil para el D.F. El caso que nos ocupa -y en donde se ubican la mayoría de las organizaciones del transporte- corresponde a la Asociación Civil "A.C." Esta se encuentra definida de la siguiente manera:

"...Cuando varios individuos convienen en reunirse, de manera que no sea enteramente transitoria, para realizar un fin común que no esté prohibido por la ley y que no tenga carácter preponderantemente económico."(14)

Dichas asociaciones deben constituirse por medio de un contrato escrito (art. 2671) en el cual se deberán establecer los estatutos enunciados por la propia ley y el reglamento interno de la organización. Una vez cumplidos los requisitos mínimos, el documento deberá ser inscrito ante el Registro Público (arts. 2673 y 3002 del Código Civil). También, el mismo código, en su art. 2674, indica la residencia del poder supremo en la Asamblea General, ésta misma concede y deposita su poder en el director.

Lo anterior es lo que en teoría debería ser; sin embargo, las organizaciones de transporte público concesionado se encuentran distantes de las leyes y sus fines son preponderantemente económicos y políticos. De ahí las constantes e intensas polémicas y disputas formuladas respecto a sus funciones.

No todos han querido darse cuenta, pero las organizaciones del transporte se encuentran disfrazadas de organizaciones civiles. Por ejemplo, el concepto de no lucrativo ha dado lugar a numerosas irregularidades, abusos, enriquecimientos ilícitos, tendencias monopólicas, cotos de poder y anarquía. En su inicio estas organizaciones se formaron por grupos de seudotaxistas interesados en prestar servicio colectivo -no autorizado en ese tiempo-; otros más, para establecer "sitios" o bases de taxis. También existen grupos de taxistas irregulares o "piratas" que pretenden se les reconozca el derecho de prestar un servicio, aprovechando los tiempos políticos propicios e invariablemente el recurso de la presión mediante marchas, plantones, etc.

Lo relevante de estos grupos u organizaciones, ya sean "piratas", "tolerados" o autorizados, es que generalmente su representación recae en una persona denominada el "LÍDER". Este personaje cumple con distintas y variadas funciones. Por ejemplo:

- Instrumenta mecanismos de control en la organización.
- Es el mediador entre sus representados, autoridades, empresas armadoras, instituciones de crédito y partidos políticos.

Por cuestiones políticas e intereses económicos se hizo necesario "reconocer" al líder y otorgarle las placas necesarias, dando inicio al "jaloneo" por conseguir la

mayor cantidad posible de láminas, lo cual significa poder, riqueza y reconocimiento.

Suena bastante mal, pero la representatividad del líder es costeadado por sus agremiados a través de cuotas -pues la A.C. no es lucrativa. No obstante, estas aportaciones no le significan el total de sus ganancias. Además, cuenta con un instrumento de mayor cobertura como lo es la gestoría, que es una herramienta eficaz para el absoluto control económico y político sobre sus agremiados. Por supuesto ese dinero no es declarado ante ninguna autoridad hacendaria.

"Las asociaciones civiles no son contribuyentes del Impuesto sobre la Renta, excepto cuando perciben dividendos, sobre los cuales se les hará la retención de impuesto respectivo...Los integrantes de las asociaciones civiles no consideran ingreso, los reembolsos que éstas les hagan de las aportaciones que hayan efectuado."(15)

De hecho, ningún movimiento financiero es reportado a la autoridad correspondiente, amparado en la razón social de la A.C., se protege literalmente de inconformidades de tipo civil o penal por parte de los agremiados.

La manera más clara de llegar al liderazgo de una organización de este tipo es: conocer y entender los problemas existentes en la misma, poseer un discurso creíble, tener un "padrino" influyente para poder librar obstáculos. Es así como el líder se presentará como el guía y "salvador", quien los conducirá a cubrir sus necesidades y requerimientos. Convertido en un semidios, el personaje les garantizará a los agremiados la permanencia dentro de la organización.

El mensaje de poder se percibe inmediatamente. El líder es quien tiene la foto

con el candidato , con el secretario, con el regente y por qué no con la figura del señor Presidente. Ese es precisamente el "bueno" y con el cual hay que "jalar"; con él no hay pierde. Claro, todo esto si se cumple religiosamente con las cuotas y se es puntual con lo determinado por el líder en tiempo y forma.

Generalmente el agremiado desconoce sus derechos. Por costumbre y estrategia, el ideal para el líder es hacer llegar únicamente las obligaciones a los permisionarios, las cuales consisten en acatar sus disposiciones y cubrir las respectivas cuotas:

- Cuota semanal (es sagrada).
- Prórratas.
- Fallecimiento.
- Cumpleaños de jefes y autoridades.
- Regalos de fin de año.
- Aniversarios de la organización, entre otras.

En sentido opuesto, el agremiado únicamente reclama el derecho de permanencia en la organización, que le sean cubiertas sus necesidades por el líder cuando sufra algún accidente, cuando requiera de algún trámite administrativo, claro está, cubriendo las cuotas extraordinarias previamente establecidas para el trámite correspondiente.

El mecanismo y la clave del control por parte del líder radica en explotar varios recursos: uno de ellos es la obtención y manejo de información ante sus agremiados; otro, es la fuerza política recabada a través del profundizar relaciones de conciliación, negociación y amistad con las autoridades

correspondientes.

En estos casos, el líder solamente dejará pasar hacia sus agremiados la información que le sirva como instrumento de control y presión para garantizar su permanencia como representante de la organización.

Para darnos una idea del sentido de operación, en lo que a cuotas se refiere, tomaremos como ejemplo una organización con un promedio de 500 agremiados y con una cuota promedio de N\$ 30 semanales, la cual es fijada de "acuerdo a las necesidades" de la organizaciones. Esto nos da un promedio de N\$ 15 000 semanales; la cantidad habla por sí misma de la capacidad y el potencial económico generado por el sector y que genera tantos y tan diversos conflictos e intereses. Dentro de esta suma, únicamente son tomadas en cuenta las cuotas semanarias obligatorias; sin embargo, como ya se ha mencionado, son distintas y diversas las fuentes para allegarse dinero, poder y prestigio.

Invariablemente, los gastos de representación, administración y servicios por parte de la organización y en su caso del líder, tienen como forma sistemática el agotar todos los recursos económicos que la organización genera, semana a semana, mes con mes y año tras año; los recursos se agotan y el balance deberá aparecer en "ceros" a final de año, si es que llegase a existir algún informe. Por estrategia deberán ser agotados aunque jamás justificados. Es aquí donde radica la clave de estar cubiertos bajo el amparo de la razón social (Asociación Civil). El estar dentro de este régimen contable, y con el pretexto de "no lucrativo", le permite al líder no tener nada de recursos en reserva, agotarlos sin la necesidad de acreditar la forma de como fueron gastados. El hecho de declarar siempre en

ceros e incluso operar con déficit es una más de las estrategias que le permiten al líder recurrir a cuotas extraordinarias, generalmente contempladas en estatutos para gastos imprevistos y situaciones especiales, como son las aportaciones para misas a la Virgen de Guadalupe, regalos a funcionarios, fiestas de fin de año y una infinidad de pretextos más.

En este renglón, la flexibilidad del esquema de "no lucrativo", es el ideal para que el líder declare a la organización siempre con la necesidad de acceder a mayores recursos, es lo que le permite estar dentro de la anarquía y sin rendir cuentas a nadie. De igual forma, permite el enriquecimiento de líderes sin escrúpulos.

Este es el sistema que sirve a otro sistema. Es una forma de control en el cual está interesado el gobierno. A la autoridad le interesa un líder con arrastre, con fuerza política, económica y con capacidad de movilización, control y paralización de sus agremiados en una macrociudad como es la de México.

G. SEGURIDAD SOCIAL.

Una injusticia social imperdonable dentro del sector transportista son las dificultades de acceso a la seguridad social. Hasta ahora, con el marco jurídico regulador de las Sociedades Civiles los trabajadores de volante difícilmente pueden aspirar a las prestaciones sociales como el IMSS, vivienda,

entretenimiento, vacaciones y aguinaldo. Desde luego, lo más grave del asunto es no tener un servicio médico ni mucho menos un programa de apoyo en este renglón.

A finales de la década de los 80's el sector se intentó integrar al IMSS. La intención fue buena, sólo que una vez más el desmedido interés y el fantasma de la corrupción impidió llevar a buen término este importantísimo programa.

En aquellos días, los dirigentes fueron los encargados de recolectar las cuotas correspondientes al IMSS. Se hacía a través de la cuota semanal; es decir, al momento de pagar la cuota semanal, el agremiado inscrito al seguro agregaba la cantidad correspondiente por concepto de "seguro". Todo estaba bien excepto que el líder recababa la cuota semanal y la depositaba trimestralmente -en el mejor de los casos-; en otros, semestralmente y en situaciones extremas la cobraba, pero jamás la depositaba, únicamente registraba al derechohabiente, el cual nunca gozaba la prestación.

Esta práctica de "jineteo" de las cuotas terminaron con las buenas intenciones de incorporar al gremio a la prestación del servicio médico. Más aún, la pésima atención de la que eran objeto por parte del seguro y la incapacidad para cubrir la demanda terminaron desalentando cualquier propuesta de programa. Un proyecto tan importante nunca debió recaer en manos de la propia administración, pues la falta de cultura administrativa de las organizaciones y permisionarios dificultaron el florecimiento de las prestaciones sociales a los transportistas.

El nuevo esquema de sociedades mercantiles propuesto por la actual administración, será el detonante que permita, por ley, acceder a estas y muchas

más prestaciones y garantías al sector. Esto será un nuevo intento de superar rezagos en este renglón. Así, el acceso a la rentabilidad del servicio en las nuevas empresas darán por norma, por derecho y por sentido común un margen de prestaciones al sector transportista más grande del mundo.

CITAS.

1. Torres, Eduardo. Usuario. Entrevista.
2. Usuarios. Entrevistas.
3. Consejo Unificador de Taxistas. "Principales Problemas a los que se Enfrenta..." pág. 5.
4. Puente, Sandra, et al. "Accidente o Robo, los Riesgos..." El Universal, 22 de diciembre de 1993. pág. 1.
5. Ibid. pág. 6.
6. Peña Garavito, Fernando. Comparecencia ante la Asamblea de Legislativa del D.F.
7. Marín, Nidia. "Ya no Satisface a Nadie ..." Excélsior, 18 de agosto de 1995. pág. 5.
8. Alanís, Juan. Entrevista.
9. Ibid.
10. Ibid.
11. Toro, Miguel. Ponencia en el Foro Hacia un Plan Rector de Transporte.. pág.3.
12. Ibid. pág. 3.
13. Ibid. pág. 3-4.
14. Código Civil....pág. 463.
15. Cue Vega, Andrés, Contabilidad de las.... pág.4

IV. LA REESTRUCTURACIÓN.

El 19 de junio de 1995 Fernando Peña Garavito propuso un programa para solucionar a corto, mediano y largo plazo, los problemas que envuelven al sector. El sugirió los puntos siguientes:

- Reordenamiento del Sector.
- Mejoramiento de los Servicios.
- Planeación.
- Administración de los Servicios.
- Regulación.

A. REORDENAMIENTO DEL SECTOR.

1. AJUSTE DE TARIFAS.

El alza de tarifas es un tema espinoso, difícil, intrincado y comprometedor. De un lado, la presión del sector autotransporte que siempre pugna por aumentos constantes. Del otro, el inclemente castigo a los bolsillos de los usuarios más necesitados. Estas sin duda son situaciones encontradas.

Aun así, el ave de tempestades estaba ahí. El 4 de marzo de 1995 se autorizó el aumento de las tarifas en casi 100 por ciento. Habían transcurrido más de 4 años desde la última revisión y los transportistas se quejaban por la falta de rentabilidad en el servicio. Y no les faltaba razón, algunos grupos u organizaciones realizaron manifestaciones y marchas de protesta. Quizás no entendía la necesidad de realizar un cambio integral. El costo del pasaje no era

la única solución.

Las refacciones, sumunistros e incluso los nuevos vehículos, presentaban un aumento gradual en el mercado: ya no podían esperar más. "Era necesario inyectar la posibilidad de más y de mayores recursos para mantener el servicio,"(1) señaló Fernando Peña Garavito.

La medida provocó un impacto brutal en el ánimo de la opinión pública, pues el rezago tarifario indicaba que era menester incrementar los cobros o se caía en un importante descapitalización del sector, cuya primera consecuencia sería el fenómeno de "carcachización" del parque vehicular; situación difícil de superar en un corto plazo. Este acuerdo iba en apoyo directo a la política de cambiar los microbuses por unidades de mayor capacidad y mejor rendimiento.

Socialmente, el hecho de incrementar en momentos de apremio financiero para la sociedad significó un costo político muy alto. Pero la medida estaba tomada y además se proponía:

"Debido a que la tarifa es un complemento esencial para instrumentar los programas de desarrollo de transporte concesionado, ésta tendrá que ajustarse anualmente y de maneras automática en función del incremento de índices de precios al consumidor, situación que permitirá a los permisionarios mantener una rentabilidad y capitalización adecuadas,"(2) estableció el director de la DGAU.

En efecto, a partir del 4 de marzo de 1995 el sector transportista está incluido en las reuniones mensuales del la Comisión del Pacto. Ahí se revisará el coste del pasaje, una o dos veces al año, de acuerdo al Índice de Precios

al Consumidor. Lo anterior puede significar un gran avance porque en el pasado los aumentos no se fundamentaban en ningún reglamento; se acordaba por medio de una negociación política entre los organismos cúpulas y el D.D.F.

Ahora, en la nueva modalidad se intenta imprimir mayor orden en el manejo de las tarifas: doce son los encargados de vigilar los intereses del gremio. La Comisión de Transporte quedó integrada por los siguientes representantes cúpula:

| Nombre. | Presidente. |
|--------------------|--|
| Francisco Aguirre. | Coalición de Agrupación de Taxistas. |
| Jorge Almaguer. | Consejo Unificador de Taxistas en Todas sus Modalidades del D.F. y Área Metropolitana. |
| Jesús Martínez. | Bloque de Agrupaciones de Rutas de Taxis de Servicios Colectivos Especiales del D.F.. |
| Fernando Bolaños. | Alianza de Permisarios y Conductores de México. |
| Luis Marín. | Federación de Operadores de Taxis en el D.F.. |
| Irene Martínez. | Federación de Taxistas de México y de la República Mexicana. |
| Néstor Silva. | Sindicato de Taxistas y Conexos. |
| Luis Hidalgo. | Organización de Taxistas del Ángel. |
| Gustavo Roldán. | Unión de Taxistas Reforma y Ramales A.C. Ruta No. 2 |
| José Luis Bernal. | Unión de Taxistas de Sitios y Rutas Libres del D.F. |
| Pablo Cruz. | Líder transportista Afiliado a CTM. |
| Jesús Arroyo. | Federación Regional de Sociedades Cooperativas del Transporte de Pasajeros. |

Fuente: DGAU. Organismos Cúpula.

Estos líderes se reúnen en forma alterna -en grupos de dos en dos- y asisten a las reuniones establecidas en la Comisión del Pacto. En ella exponen sus razonamientos.

Es decir, hoy los transportistas tienen representatividad, voz, voto; pero son cuestionados y en no pocas ocasiones requeridos por la misma plenaria de dicha Comisión. Sin duda, es un ejercicio democrático que ayer era una demanda del sector y hoy una realidad gracias a la gestión del director general del autotransporte, Fernando Peña.

2. REVISIÓN DE EXPEDIENTES.

Los intereses económicos de los permisionarios son tan fuertes que muchas veces alteran, duplican y falsifican: placas, permisos, tarjetas de circulación y cualquier otro documento que le permita obtener beneficios ilegales, sin importar afectar a terceros ni generar la anarquía. Es toda una industria de la ilegalidad en provecho de grupos lucrativos. Oficialmente, el D.D.F. ha extendido 111 699 permisos a microbuses, taxis y combis. No obstante, en las calles de la ciudad circulan alrededor de 10 mil unidades con alguna irregularidad: llámese permiso, placas falsas -"chocolatas"- o con permiso para circular sin alguna de las dos placas por motivo de aparente extravío.

La respuesta de la DGAU ha sido la de llevar a efecto, a partir del 1 de mayo de 1995, la revisión y actualización de los expedientes que amparan a los permisionarios del servicio público de transporte de pasajeros. El objetivo es llegar a contar con un Padrón Vehicular nuevo y confiable para posibilitar la detección de irregularidades como la duplicidad de placas y la doble titularidad. Mas, el programa está pensado con una doble finalidad: de un lado contar con

una información veraz; del otro, la oportunidad de tener una Base de Datos de Permisarios que facilite llevar a cabo el reemplacamiento.

Sucedo que, un mes y medio después de haberse puesto en marcha el plan, los primeros resultados han arrojado las principales anomalías en 82 expedientes con problemas de titularidad, esto equivale al 0.2 por ciento del total revisado hasta la fecha. Y aquellos con carencia de alguno de los requisitos solicitadas por la ley, asciende a 33575, correspondiente al 63 por ciento del total.

3. PROGRAMA DE REEMPLACAMIENTO.

Otra batalla verdaderamente decisiva para el mejoramiento del transporte es el reemplacamiento de las 1 12000 unidades prestadoras del servicio. El director de la DGAU trazó los objetivos del proyecto:

- Retomar el control y la gobernabilidad del sector.
- Actualizar el padrón de permisarios y concesionarios, estableciendo un Registro Público de Concesiones.
- Otorgar seguridad jurídica al permisario.
- Reordenar el servicio:

Primero, detectando y retirando de la circulación a vehículos que porten placas robadas, duplicadas o que presenten ciertas irregularidades.

Segundo, impedir con las nuevas láminas el cambio arbitrario de

modalidades: libre, ruta o sitio y de ruta a ruta.

-Introducir placas metálicas nuevas que posibilitan la regulación de la oferta y la demanda de estos servicios al controlarlas por modalidad, incluyendo el control del parque vehicular.

-Finalmente, a partir de datos computarizados se podrá detectar si existen irregularidades en el número de la placa que se está consultando. Como el caso de placas duplicadas.

También, Fernando Peña Garavito dio a conocer las características técnicas de las nuevas placas:

Las placas para vehículos sin itinerario fijo serán :

LIBRE: se le asignarán las series de L 00001 - L 99999, y contará con una franja distintiva en color verde.

SITIO: se les asignará las series de S 00001 - S 99999, contará con una franja distintiva en color anaranjado.

Para las placas de vehículos con itinerario fijo se les asignará las series de: 001 0001 - 999 9999, y contará con una franja distintiva en color amarillo.

En este caso, los primeros tres dígitos indicarán el número de la Ruta, y los siguientes cuatro dígitos el número económico de la unidad.

No obstante todas estas medidas tendientes a dar un marco de legalidad al sector transportista, se mueven fuertes intereses en contra: líderes cúpula y líderes independientes no están de acuerdo con el procedimiento. Argumentan lentitud; pero la realidad es otra. El nuevo programa de Reemplazamiento dejará al descubierto una diversidad de irregularidades en los procesos de

adjudicación de permisos; y con esto, el reclamo y denuncias en contra de quienes actuaron ilícitamente en la venta de placas .

B. PLANEACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS.

Tradicionalmente, las políticas de modernización son prioritarias. La historia de México está llena de modernizaciones entusiastas. Ahora mismo la sociedad demanda una reestructuración integral en uno de los sectores más importantes para la dinámica de la ciudad: el autotransporte público de pasajeros.

En este punto preciso, las autoridades del D.D.F. y los permisionarios planearon y diseñaron un proyecto de modernización compuesto por los siguientes aspectos:

1. SUSTITUCIÓN DE UNIDADES.

El parque vehicular necesita cambios importantes. En una mirada rápida se puede observar la gran cantidad de unidades que envejecen sin remedio y caminan rumbo a la inoperancia como consecuencia de los golpes del diario trajinar. "Las combis y microbuses deberán ser sustituidos gradualmente por nuevos tipos de unidades, debiendo hacerse de manera sistemática y permanente. El cambio gradual lo marcará la supervisión y verificación de la antigüedad de las unidades, a través del proceso de revista anual. En ella se establece la autorización de 8 años como tiempo máximo de vida útil de un

vehículo dedicado a estos servicios, " (3) aclaró Fernando Peña Garavito(p.,24)

El objetivo central radica en modernizar el sistema con la finalidad de lograr la eficiencia, adecuación y rentabilidad. Así como una estrategia que conduzca a utilizar tecnologías más limpias en los mecanismos de propulsión tales como gas natural licuado y comprimido además de la introducción de vehículos eléctricos. En el cambio por las nuevas unidades se contempla sustituir dos microbuses por un autobús. La introducción de estas máquinas deberá de efectuarse de acuerdo a sus posibilidades técnicas de movimiento: tamaño y radio de giro.

Durante la comparecencia ante la Primera Asamblea Legislativa del D.D.F., el director de la DGAU planteó 3 etapas en un periodo que corren de 1995 a 2005:

Primera etapa: De 1995 a 1997 se introducirán 5 mil autobuses para reemplazar aproximadamente 12 mil microbuses. También se suplirán 3 mil microbuses y 500 combis uno a uno de acuerdo a las nuevas especificaciones técnicas.

Segunda etapa: De 1998 al 2000 se cambiarán 3 mil autobuses más para remover 8 mil "micros". Además entrarán en operación unidades con sistemas híbridos de propulsión (diesel-electricidad y gas natural-electricidad).

Tercera etapa: Del año 2000 al 2005, de 4 mil a 6 mil autobuses accionarán para cubrir las necesidades en el servicio. En este periodo se intentará impulsar sin precedente alguno el programa de introducción de unidades híbridas: gas-electricidad y diesel-electricidad. Asimismo, se deberá

impulsar el desarrollo de infraestructura de estaciones de servicio para carga o reemplazo de baterías de energía eléctrica.

2. ORGANIZACIÓN DE EMPRESAS.

Paralela a la modernización técnica, es necesario una modernización organizacional que se ajuste a las necesidades del transporte del siglo XXI. La primera oportunidad radica en abrir un proceso de Profesionalización de las Organizaciones que atienden al servicio del transporte: se deberá diseñar y describir los puestos de trabajo, los perfiles y requisitos para la contratación y profesionalización del personal de las empresas.

Una segunda oportunidad es la de formar Empresas Mercantiles con el fin de desarrollar mecanismos de fortalecimiento financiero que permitan a las rutas acceder a créditos para la modernización del parque vehicular y en consecuencia de los servicios del transporte. El esquema de organización

-según Fernando Peña- debe de ser "Jurídico-Societario." Este instrumento debe reunir tres elementos esenciales:

-La existencia de un grupo de permisionarios que deseen asociarse para la explotación del servicio público de transporte.

-La creación de una sociedad anónima de capital variable en la cual todos los permisionarios sean socios.

-La existencia de un contrato de asociación en participación entre la sociedad anónima y cada uno de los socios o permisionarios.

C. ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS.

1. CORRUPCIÓN.

Salta a la luz la Dama de la Triste Figura: la corrupción, esa bacteria que infecciosa y desequilibrante de casi todos los órganos sociales de este país. La Dirección General de Autotransporte Urbano no es la excepción. Y hoy la nueva administración acaricia la oportunidad de someter las costumbres y tradiciones de años atrás.

"La corrupción es algo imperdonable. No se vale que las autoridades esquilmén, abusen, intimiden y roben a la gente," (4) subrayó Ernesto Zedillo Ponce de León durante su campaña política.

"El problema es de origen, de indole cultural y profundamente estructural. Valga la pena señalar que incluso se cuenta con personal que tiene 30 años de servicio dentro de la dependencia, entre quienes se cuenta con empleados con una valiosísima experiencia dentro de la organización, pero por otro lado también se tiene personal que conoce todas las debilidades y formas de cometer actos irregulares,"(5) planteó Fernando Peña.

Más: el rosario de denuncias es interminable. Por ejemplo, 300 inspectores -dantes- hacen valer su autoridad y muchas veces desconocen su obligación. Ellos "pasan la charola" sutilmente para obtener las bondades de la corrupción. Los choferes son un sector muy vulnerable y siempre están dispuestos a ser favorecidos (bajo alguna módica suma) por el perdón del

inspector. Entendiendo que, casi por costumbre, este gremio es irregular y obliga a cerrar el círculo vicioso cuando ambas partes estiran la mano: una para dar y otro para recibir. Es el sistema.

Un ejemplo es la duplicidad de placas entre los prestadores del servicio público de transporte. El 4 de agosto de 1995 fue descubierto un número matrícula idéntico entre una combi de ruta 4 y un taxi ecológico. Ambos vehículos portaban el número 0011560 por lo que fue reportado a las autoridades. ¿Quiénes son los culpables: las autoridades, el taxista, o el permisionario de ruta 4? Las investigaciones continúan.

Otro caso turbio y obscuro es el manejo de las placas y permisos. Nadie sabe con exactitud cuantas láminas legales e ilegales circulan en las calles de la gran ciudad. Los rumores se centran en hechos aún no aclarados como los sucedidos en 1994:

En los meses de noviembre y diciembre de ese año se realizó un programa en donde se hizo un cambio de placas; en ese tiempo se encontraban casi diez mil unidades circulando con permisos provisionales por extravío o robo de las láminas, así como tarjetas de circulación; sin embargo, dicho programa nunca contó con la legalidad de un documento oficial.

La Contraloría Interna del D.F. detectó el faltante de 1 509 juegos de placas y calcomanías. La presunta responsabilidad del ilícito recayó en José Luis Barbosa, Subdirector de Permisos Concesiones y Revalidaciones y Mario Pérez, Jefe del Archivo de la DGAU. Ambos, a la fecha, se encuentran amparos contra la ley mientras tienen un proceso penal en su contra.

En tanto, la resolución de las autoridades correspondientes fue:

- Las placas 112 000 en adelante no estarán consideradas en el programa de reemplazamiento.
- Las personas que transiten con esta irregularidad deberán comprobar la preexistencia del número de placa anterior, de no ser así se procederá conforme a derecho.

También, se presume que han sido comercializadas 116 juegos de placas pertenecientes al transporte público concesionado de pasajeros del depósito denominado "El Rosario". El acta de averiguación (No. 40/00344/95-02) se levantó el 20 de febrero de 1995 y se amplió el 8 de junio en la cuadragésima Agencia Investigadora del Ministerio Público.

Esto y más se observa en el gremio del autotransporte.

Y las nuevas estrellas del firmamento administrativo de la DGAU proponen.

a. Acciones Preventivas .

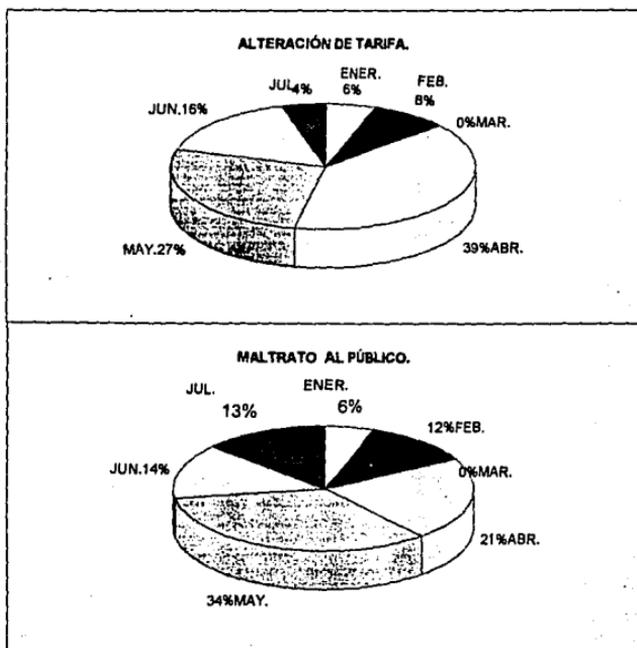
-Creación de la Dirección de Control, Información y Quejas.

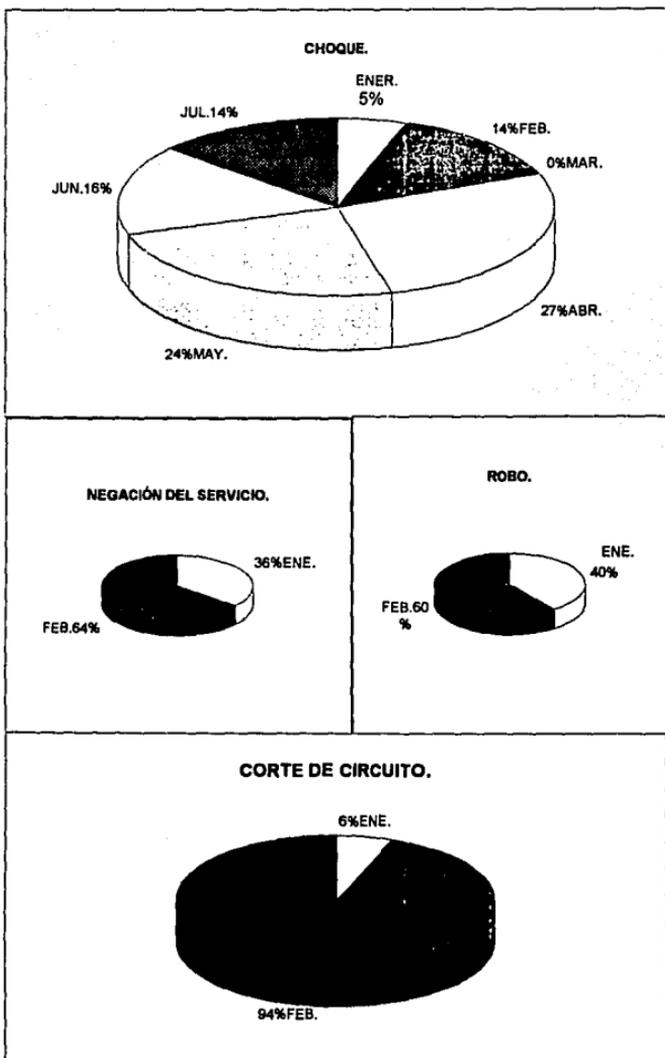
Esta dirección tiene la función de atender denuncias y quejas provenientes de la ciudadanía respecto a los permisionarios y al personal de la DGAU. La atención se llevará a efecto vía telefónica o en forma personal, las cuales podrán ser canalizadas a la Comisión de Derechos Humanos del D.F., a la Procuraduría Social del D.F., LOCATEL, y otros medios como la prensa escrita. También se atenderán quejas por actos de corrupción en donde se vean involucrados los prestadores de servicio en la DGAU.

Las siguientes gráficas muestran la evolución de las distintas quejas realizadas por los usuarios y registradas por la DGAU en un periodo de seis meses. Sin duda, se observará que los reportes alcanzaron su punto más alto en los meses de marzo, abril y mayo. Esto debido al arranque del Programa de Mejoramiento de transporte. El programa acarreo confusión en el público, y la manifestación de quejas iba en relación al malentendido entre las medidas anunciadas por las autoridades y las violaciones flagrantes de los conductores de "micros". Un ejemplo es el altísimo número de quejas por el alza de tarifas. Por ello, el mes de marzo se encuentra sin registro.

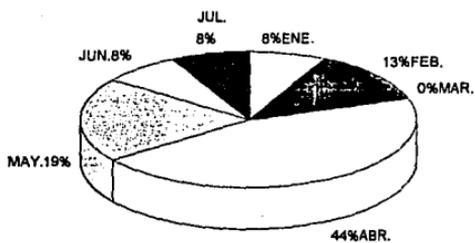
| | ENER. | FEB. | MAR. | ABR. | MAY. | JUN. | JUL. | total |
|------------------------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|
| ALTERACIÓN DE TARIFA. | 110 | 155 | NR | 766 | 515 | 312 | 82 | 1940 |
| MALTRATO AL PÚBLICO. | 95 | 201 | NR | 368 | 585 | 243 | 227 | 1719 |
| CHOQUE. | 2 | 5 | NR | 10 | 9 | 6 | 5 | 32 |
| NEGACIÓN DEL SERVICIO. | 12 | 21 | NR | 0 | 0 | 0 | 0 | 33 |
| ROBO. | 2 | 3 | NR | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| OLVIDO PERSONAL. | 3 | 5 | NR | 18 | 8 | 3 | 3 | 40 |
| CORTE DE CIRCUITO. | 5 | 80 | NR | 0 | 0 | 0 | 0 | 85 |
| NO DESC. DE 20% A EST. | NE | NE | NR | 225 | 139 | 77 | 38 | 479 |
| OTROS. | 20 | 43 | NR | 25 | 38 | 10 | 4 | 140 |

FUENTE DGAU. NR=NO REGISTRÓ. NE= NO EXISTE

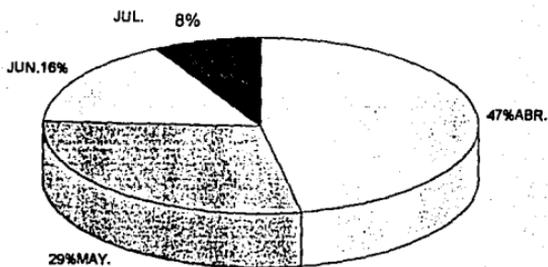




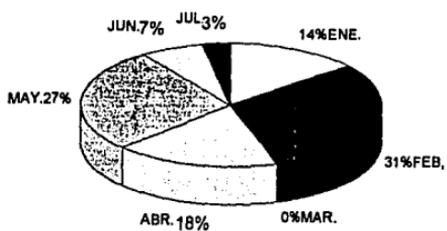
OLVIDO PERSONAL.



NO DESC. DE 20% A EST.



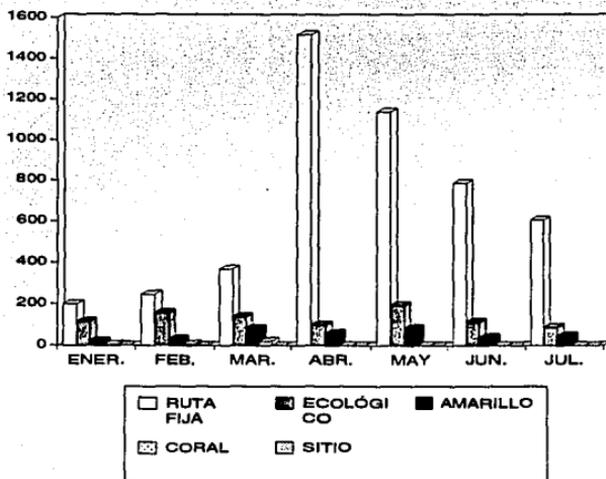
OTROS.



Hasta el momento de escribir estas líneas, la Dirección de Control de Información y Quejas había recibido 6169 denuncias en contra de los prestadores del servicio público de pasajeros. Estas cifras comprenden el período de enero-julio de 1995. El servicio ha funcionado como un termómetro para medir el sentir del público respecto a la calidad del autotransporte en el D.F. La siguiente gráfica ilustra claramente el comportamiento de los conductores de unidades de ruta fija, taxis libres, sitios y corales.

QUEJAS REGISTRADAS EN CONTRA DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS.

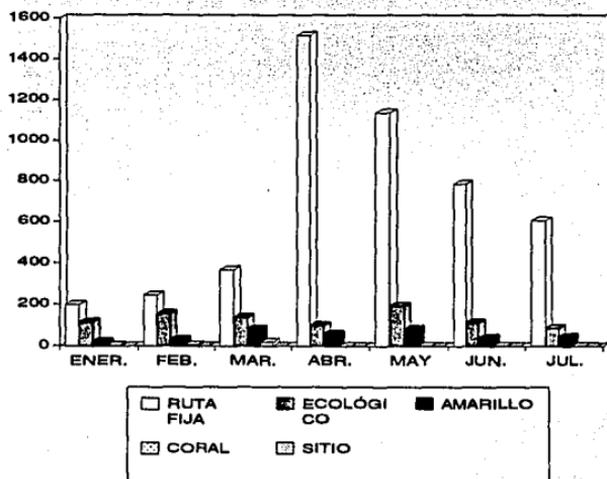
| | ENER. | FEB. | MAR. | ABR. | MAY | JUN. | JUL. | TOTAL |
|-----------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|
| RUTA FIJA | 200 | 246 | 370 | 1520 | 1139 | 789 | 610 | 4874 |
| ECOLÓGICO | 115 | 157 | 140 | 100 | 195 | 114 | 89 | 910 |
| AMARILLO | 20 | 29 | 83 | 59 | 82 | 38 | 45 | 356 |
| CORAL | 3 | 6 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| SITIO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 338 | 438 | 613 | 1679 | 1416 | 941 | 744 | 6169 |



Hasta el momento de escribir estas líneas, la Dirección de Control de Información y Quejas había recibido 6169 denuncias en contra de los prestadores del servicio público de pasajeros. Estas cifras comprenden el período de enero-julio de 1995. El servicio ha funcionado como un termómetro para medir el sentir del público respecto a la calidad del autotransporte en el D.F. La siguiente gráfica ilustra claramente el comportamiento de los conductores de unidades de ruta fija, taxis libres, sitios y corales.

QUEJAS REGISTRADAS EN CONTRA DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS.

| | ENER. | FEB. | MAR. | ABR. | MAY | JUN. | JUL. | TOTAL |
|-----------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|
| RUTA FIJA | 200 | 246 | 370 | 1520 | 1139 | 789 | 610 | 4874 |
| ECOLÓGICO | 115 | 157 | 140 | 100 | 195 | 114 | 59 | 910 |
| AMARILLO | 20 | 29 | 83 | 59 | 82 | 38 | 45 | 356 |
| CORAL | 3 | 6 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| SITIO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 338 | 438 | 613 | 1679 | 1416 | 941 | 744 | 6169 |



-Engafetamiento de los Gestores.

La figura del gestor perderá importancia en la realización de los trámites. Hasta hoy, un gestor realizaba operaciones como la de obtener tarjetas de circulación, cambio de propietario, cambio de modalidad (taxi-micro), pago de infracción y revista, entre otras. Ahora, con el sistema de cómputo se facilitará la atención directa al permisionario. Se intenta reducir a 2 gestores por cada 2 mil permisionarios. Esto quiere decir que el cuerpo de gestores se verá reducido de 720 a 50 ó 100 personas.

La reducción de estos elementos dependerá de las necesidades y presiones políticas de cada una de las organizaciones. Por ejemplo, el lunes 24 de julio se llevó a cabo una negociación entre la DGAU y las rutas más poderosas del D.F.(1 y 2) para acordar la concesión de 8 gestores a cada una.

Esta medida no dio los resultados esperados. Antes de esta determinación, 700 gestores tramitaban el total de las diligencias en la DGAU. Con la disposición implantada, este mismo universo de trámites lo llevan a efecto un grupo depurado de gestores, creándose así la figura de un "super gestor" quien lo mismo hace los trámites de su organización que el trámite de algún conocido. De esta forma, bajo el amparo del gafete de identificación, el gestor contribuyó a concentrar el poder y la economía del líder autotransportista.

-Revisión Sistemática y Aleatoria de los Trámites realizados.

Como una medida para evitar la corrupción, existirá la posibilidad de una revisión aleatoria de los documentos que fundamentan cada trámite. De esta

manera se podrá verificar la validez jurídica de la gestión.

b. Acciones Correctivas.

-Atención a las demandas por irregularidades en los trámites.

Es práctica común, en este medio del transporte, la falsificación de documentos oficiales como tarjetas de circulación, engomados, boletas de revista vehicular, firmas de servidores públicos responsables de la elaboración de trámites, sellos y también el troquelado clandestino de placas de circulación del servicio de transporte público concesionado.

El problema del asunto no radica exclusivamente en la detección de las acciones ilegales, hay que actuar de manera preventiva. Por ello, se han presentado las denuncias ante el Ministerio Público correspondiente.

Lo anterior no es todo, por supuesto, existe algo más. Todos coinciden en que la capacitación, concientización, funcionalidad, rentabilidad y orden jurídico son pilares básicos para la modernización del sistema de transporte. ¿ Pero, en dónde se encuentra la prioridad para la consolidación de cambios en el sector ? La respuesta se puede plantear con la fórmula ya planteada.

RENTABILIDAD
+
ORDEN JURÍDICO
+
CAPACITACIÓN
+
FUNCIONALIDAD
+
CONCIENCIACIÓN
OPTIMIZACIÓN EN EL SERVICIO

Este es el sueño de los usuarios, la realización de los permisionarios y la meta de la DGAU.

CITAS.

1. Peña Garavito, Fernando. Comparecencia ante la Asamblea Legislativa del D.F.
2. Ibid.
3. Ibid.
4. Meza, Ana Laura. et al. "Doble Criminal el Delincuente..." Ovociones, 9 de mayo de 1994. pág. 1.
5. Peña, Fernando op. cit..

CONCLUSIÓN

La reflexión sobre la problemática del autotransporte deja en claro que el sector debe aprender muchas cosas y rectificar otras. Hubo épocas en donde tener, contar o ser propietario de placas o concesiones significaba un pasaporte al paraíso. Sin embargo, con el tiempo el gremio fue convirtiéndose en un sistema desvirtuado con saturación de parque vehicular, servicios "piratas", disputas intergremiales, choque de intereses entre los líderes y todas las pesadillas imaginables. La conjugación de todos estos factores han hecho del transporte un sistema verdaderamente complejo. De ahí la necesidad de trabajar para revertir vicios y errores.

Hoy, el proyecto de reordenación del transporte es una demanda generalizada. Los involucrados en la prestación del servicio coinciden totalmente en ello. La sociedad espera ansiosa el tan anhelado cambio junto con una nueva cultura del transporte. Pero esto únicamente se logrará cuando existan coincidencia de intereses y circunstancias apropiadas.

No se debe correr el riesgo de dejar el éxito del proyecto a la buena voluntad de las partes involucradas. Tiene que ser la ley quien sujete todos los hilos. Por ejemplo, la nueva legislación tendrá que garantizar la rentabilidad,

transparencia, gobernabilidad y estabilidad en el sector. La nueva ley deberá ser clara, rígida, más severa en la sanción y no deberá dar margen a la interpretación indiscriminada.

Los tiempos para el tan anhelado cambio se están presentando ahora mismo al conjugarse el cambio de mando en el país, en el D.D.F., en la secretaría de transportes y en la propia Dirección General de Servicios al Transporte -antes DGAU. Es sin duda una oportunidad histórica; bien valdría decir que es la oportunidad de sentar la primera piedra, de construir fuertemente los cimientos y tal vez completar la obra negra del programa.

Las probabilidades de mejorar sustancialmente el servicio podrían ser muy altas. Aunque para ello es absolutamente indispensable estimular la adecuación de vialidades y corredores, así como la capacitación a conductores, la cual deberá ser paralela a programas y campañas de concientización tanto a los operadores como a los mismos usuarios. Estos son factores que no dederían soslayarse.

Es fundamental cambiar la mentalidad de las autoridades, líderes, permisionarios y usuarios. Se insiste en los *mass media* como una apoyo importante para la concientización de todos los sectores involucrados. La compra de espacios en los medios permitirá a transmitir información inherente a la prestación del servicio. Y es desde esta tribuna en donde sería más fácil "bombardear" con mensajes y promocionales. Aquí, todos los programas llevarían el mismo propósito: persuadir de las bondades del transporte.

El hecho de distribuir la información hasta la base de la estructura funcional

del sistema de transportación será el factor que determine el éxito del programa. No obstante, debemos reconocer que los medios pueden darle golpes de muerte al Programa de Mejoramiento del Transporte. Tal es el caso de las filtraciones de información -mal necesario dentro del periodismo- las cuales no están ausentes dentro de este proceso. Por ello, se deberá buscar equilibrar la balanza entre las publicaciones de información oportuna y las ediciones de tono amarillista.

En lo que compete a la autoridad administrativa, será necesario y obligado el cambio de actitud, se deberá terminar con la "materia prima" de la corrupción, el excesivo burocratismo, el fácil acceso a recursos, motivar con mejores salarios, adecuándolos a la realidad. Tarea nada fácil.

El reto está planteado, el trabajo será arduo. Si no se siguieran los lineamientos hasta ahora marcados por la autoridad, el resultado sería catastrófico para la ciudad más grande del mundo.

BIBLIOGRAFÍA.

1. Código Civil Para el Distrito Federal, Porrúa, México, 1992.
2. Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos. Porrúa, México, 1995.
3. Ley que Fija las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el D.F. Porrúa, México, 1995.
4. El Periodismo Mexicano Hoy. México, UNAM, 1990.
5. Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el D.F., Porrúa, México, 1995.
6. Vivaldi Martin, Gonzalo, Géneros Periodísticos, Prisma, Madrid, 1988.

HEMEROGRAFÍA .

1. Marín, Nidia. "Ya no Satisface a Nadie el Sistema del Transporte: Espinosa." Excélsior, 18 de agosto de 1995.
2. Laso de la Vega, Jorge. "¿On'tás, Cácaro Añorado?", Revista de Revistas. Núm. 4431, agosto de 1995.
3. Meza, Ana Laura. et al. "Doble Criminal el Delincuente con Credencial, Afirma Zedillo". Ovaciones, 9 de mayo de 1994.
4. Puente, Sandra. et al. "Accidente o Robo, los Riesgos al Utilizar Combis y Microbuses". El Universal, 22 de diciembre de 1993.

DOCUMENTOS.

1. **Consejo Unificador de Taxistas A. C.** Principales Problemas a los que se Enfrenta El Gremio del Autotransporte Público de Pasajeros Concesionado en la Ciudad de México. México, enero de 1994.
2. **DGAU.** Relación de Organismos Cúpula.
3. **DGAU.** Programa de Verificación de Cumplimiento del Acuerdo Para el Mejoramiento del Servicio Público de Pasajeros Concesionado (Primera, Segunda, Tercera y Cuarta etapas). México, 1995.
4. **Enriquez Arias, Francisco José.** Alternativas de Financiamiento. Ponencia en el Foro : Hacia un Plan Rector del Transporte Para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. México, mayo de 1995.
5. **González Cuadros, Tayde.** Hacia un Plan Rector del Transporte Para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. México, mayo de 1995.
7. **Peña Garavito, Fernando.** Comparecencia ante la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos de la Primera Asamblea Legislativa del Distrito Federal. México, DGAU, junio de 1995.
8. **Peña Garavito, Fernando.** Retos y Desafíos del Transporte Público Concesionado de Pasajeros en la Ciudad de México. En seminario Hacia un Plan Rector del Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
9. **Secretaría de Transportes y Vialidad.** Programa Operativo 1995, Paradero. México, 1995.
10. **Toro, Miguel.** Ponencia en el Foro: Hacia un Plan Rector del Transporte Para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. México, mayo de 1995.

ENTREVISTAS.

1. **Alanís, Juan.** Líder de taxistas "piratas".
2. **Rodríguez Aguilar, Mario Alberto.** Subdirector de Evaluación Técnica y Legal del Transporte Público de la DGAU.

AUDIENCIAS.

Audiencias concedidas por Fernando Peña Garavito, director de la DGAU, a los siguientes grupos:

1. Miembros del "Barzón". 26 de julio de 1995 (asunto, cartera vencida).
2. Miembros del Campamento 2 de Octubre (asunto, taxis irregulares).