



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

**REPORTAJE SOBRE LOS SERVICIOS QUE OFRECE LA RED DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL (RTP).
REPERCUSIONES SOCIALES, AMBIENTALES Y DE TRÁNSITO**

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADA EN COMUNICACIÓN

PRESENTA

BRENDA VIRIDIANA QUINTERO CARRANZA

ASESORA: MTRA. LETICIA URBINA ORDUÑA

Santa Cruz Acatlán, Naucalpan, Edo. de México

Enero, 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

El periodismo es concientizar.

Ma famille est ma force. Je vous aime beaucoup.

Sono una ragazza molto felice con il tuo amore. Ti amo molto.

As linguas são a entrada a outros mundos.

An objective is finished. I'm very happy.

A mis padres

Por ser siempre mi fortaleza y apoyo. Porque cuento con ustedes en cada momento y son quienes guían mi vida. Definitivamente este logro les pertenece. Gracias por preocuparse siempre por mí y darme lo mejor. Los amo con todo mi corazón.

A mi padre

Por ser ejemplar y siempre demostrarme tu amor. Gracias por ser un hombre maravilloso con tu familia y dar todo por ella. Papi comparto este logro contigo, para mí es un gran honor poder plasmar parte de tu grandeza y responsabilidad. Eres el mejor.

A mi madre

Por siempre preocuparte por mí. Por ser mi apoyo incondicional, mi compañera y consejera. Gracias por darme tu amor sobre todas las cosas. Porque siempre estás para mí y cuento contigo en todo, porque eres grandiosa y admirable. Este logro también te pertenece.

A mi hermano Pablo

Por cuidarme y protegerme. Porque me apoyas y siempre estás para mí cuando te necesito. Quiero agradecerte por guiarme y ayudarme en este trabajo, tus consejos fueron muy valiosos. Deseo ser una hermana ejemplar y también quiero que cumplas tus metas.

A David González Terán

Por ser paciente conmigo y motivarme a dar lo mejor de mí. Por ser la persona que necesito para complementar mi vida. Porque me escuchas, me entiendes, me cuidas, me proteges y me amas. Gracias por estar conmigo en cada momento y apoyarme en todo. Este es un logro más para compartir juntos. Te amo mucho. *Je t'aime beaucoup.*

A la familia Carranza

A mis abuelitos, tíos, tías, primos, primas, sobrinos y sobrinas por apoyarme y confiar en mí. Gracias por ser una gran familia y brindarme su cuidado y protección. Son muy lindos conmigo y les agradezco por preocuparse por mí. Los quiero mucho.

A la familia Quintero

Por su cariño y amor. Por brindarme su apoyo y comprensión.

A la familia Terán

Por permitirme formar parte de su familia. Porque son una alegría en mi vida y porque sé que cuento con ustedes.

A la UNAM

Por cobijarme bajo su educación y profesionalismo; y porque tus alcances no dejan de sorprenderme.

A la FES Acatlán

Por formarme, por brindarme todas las herramientas para enfrentarme al mundo y ser parte de lo que ahora soy. Gracias por seguirme educando cada día. Sin duda eres mi *alma mater*.

A la Mtra. Leticia Urbina Orduña

Por tus enseñanzas y compartir tus conocimientos conmigo, sinceramente siempre los tengo presentes. Muchas gracias por tu paciencia a lo largo de esta carrera.

A mis sinodales

Mtro. Daniel Mendoza Estrada, Mtra. Graciela Ornelas Prado, Lic. Benjamín Martínez Rosales y Lic. Margarita María Delgado Martínez, gracias por sus consejos y ayudarme a enriquecer mi trabajo. Les agradezco su apoyo por permitirme alcanzar un logro más.

A mis profesores

Por formarme y darme las herramientas para desempeñarme. Gracias por cada una de sus lecciones.

A mis profesores de idiomas

Por abrirme las puertas a otras culturas y por ayudarme a comprender más las lenguas.

A mi amigo Ricardo Mancilla Ramírez

Por ser un gran amigo con el que puedo compartir todas mis inquietudes. Porque eres muy atento conmigo y me alegra poder contar contigo en todo. Gracias por tus palabras de apoyo y aliento. Te quiero mucho.

A mis amigos y compañeros

Por darme momentos de felicidad y compartir risas.

A mis entrevistados

Por compartirme sus experiencias y permitir enriquecer mi investigación. Agradezco el tiempo y las opiniones brindadas, son muy valiosas para este reportaje.

A mi Dios

Por todas tus bendiciones y pruebas. Por ser mi Señor y Salvador. Gracias.

Estoy muy agradecida por alcanzar un logro más. Todo esfuerzo tiene su recompensa y esta es una de ellas. Cada palabra, cada frase y cada título tienen su razón de ser en este reportaje, y plasmo aquí un poco de mi ser e historia para transmitir. No queda más que seguir adelante y aprender cada día, porque sin duda nunca dejamos de aprender algo nuevo.

Índice

Introducción.	1
-----------------------	---

Capítulo 1 Historia y evolución del transporte en México

1.1 Concepto de transporte.	5
1.2 Historia y evolución del transporte en México.	7
1.2.1 Personas que transportan personas.	7
1.2.2 Las carretas y carrozas.	8
1.2.3 Comienzos del transporte público.	8
1.3 Transporte público de Gobierno del Distrito Federal.	9
1.3.1 Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la Ciudad de México.	10
1.3.2 Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (STE).	11
1.3.3 Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP).	12
1.3.4 Metrobús.	14
1.4 Transporte público concesionado del Distrito Federal.	16
1.4.1 Transporte colectivo: autobuses, microbuses y combis.	16
1.4.2 Transporte individual: taxis.	17
1.5 Políticas públicas de transporte.	19
1.5.1 Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2007-2012	20
1.5.2 Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (PITVDF) 2007-2012.	21
1.5.3 Plan Verde de la Ciudad de México.	23
1.5.4 Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACCM) 2008-2012.	25

Capítulo 2 De los permisionarios a Ruta-100

2.1 Los permisionarios.	27
2.2 Historia de vida de un operador de autobús.	30
2.3 Fin de los permisionarios: 25 de septiembre de 1981.	33
2.4 Cambios en las condiciones laborales.	35
2.5 Operación de Ruta-100.	37
2.6 Sindicato Sutura-100.	38
2.6.1 Sutura-100: Movimiento Proletario Independiente (MPI) y Ejército de Liberación Nacional (EZLN).	41
2.7 Huelga de 1989.	41
2.7.1 Trabajadores durante la huelga.	43
2.8 Fideicomisos de los trabajadores del Sutura-100.	43
2.8.1 “La esperanza muere al último”.	44

2.9 Quiebra de Ruta-100.	46
2.9.1 “Ya nos sacaron del módulo”: 8 de abril de 1995.	49
2.9.2 “Me van a decir que ando de esquirol”.	52
2.9.3 “Fue impropio la quiebra”: opinión de un ex operador de Ruta-100.	53
2.10 Después de la quiebra.	55
2.11 Sindicatura de Banobras.	55
2.12 Consejo de Incautación.	56

Capítulo 3 Servicios de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP)

3.1 Creación de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP).	58
3.2 Misión, visión y objeto general.	60
3.2.1 Misión.	60
3.2.2 Visión.	60
3.2.3 Objeto general.	60
3.3 Domicilio.	61
3.4 Módulos operativos.	61
3.5 Organigrama.	62
3.6 Servicios.	62
3.7 Servicios especiales.	63
3.8 Legislación.	64
3.9 Arturo González Vega, director general de la RTP: “Es un servicio de los mejores que hay en la Ciudad”	65
3.10 Parque vehicular de la RTP.	67

Servicio Ordinario

3.11 Servicio Ordinario.	69
3.12 Comienzos en RTP: Operador de autobús.	72
3.12.1 Operador de pasajeros: responsabilidad muy grande.	74
3.12.2 Un turno en la tarde.	75
3.12.3 Segunda vuelta.	80
3.12.4 En el módulo.	80
3.12.5 Hora de descansar.	81
3.12.6 “Tienen capacitación año con año”.	82

Servicio Atenea

3.13 Acoso sexual de mujeres en el transporte: “Ese mismo señor sigue ahí”.	85
3.14 Estadísticas sobre acoso sexual en mujeres.	86

3.15 Programa Viajemos Seguras.	90
3.16 “Programa Atenea” Servicio Exclusivo para Mujeres.	91
3.16.1 Comodidad vs espera.	94
3.16.2 Mujeres del pasado y del presente: hacia Santa Fe.	96
3.16.3 El regreso.	98
3.17 Operadora de autobús Atenea: “Somos más precavidas”.	103
3.18 Doctora María Cristina Casas: “Haya respeto entre las personas, no solamente hacia la mujer.	105
3.19 Doctor Bernardo Navarro: “El acoso sexual no lo inventó el transporte”.	106

Servicio Expreso

3.20 Consecuencias del cambio climático.	108
3.20.1 Efecto invernadero.	109
3.20.2 Gases de Efecto Invernadero (GEI).	109
3.20.3 Zona Metropolitana del Valle de México: Emisiones de GEI.	110
3.20.4 GEI por tipo de sector y vehículo.	111
3.20.5 GEI por tipo de combustible.	113
3.21 Ley Ambiental del Distrito Federal.	113
3.22 Servicio Expreso.	114
3.22.1 Reducción de emisiones GEI.	117
3.23 Servicio Expreso Circuito Bicentenario.	117
3.23.1 Reducción de emisiones GEI.	118
3.24 Acuerdo por el que se determina la tarifa diferenciada del servicio Expreso.	119
3.25 Diesel.	120
3.25.1 Diesel Ultra Bajo en Azufre (UBA).	121
3.25.2 Suministro de Diesel Ultra Bajo en Azufre.	121
3.26 Ingeniero Jaime Silva: “Que el automovilista prefiera irse en un tren suburbano o en lo que tú le llames”.	122
3.27 “El conductor controla la rampa”.	124
3.28 Centro de control de servicio de la RTP.	130

Sistema Metrobús

3.29 Sistema BRT: Metrobús.	133
3.30 Implementación del Metrobús en la Ciudad de México.	135
3.30.1 Inauguración del Metrobús.	137
3.31 Función actual del Metrobús.	141
3.32 El Metrobús en cifras.	145
3.33 Servicio por parte de la RTP en el Sistema Metrobús.	147

3.34 Repercusiones ambientales y de tránsito.	150
3.35 Doctor Bernardo Navarro: “El éxito del Metrobús es su problema”.	152
3.36 Operador de Metrobús: “Nosotros ya no batallamos con la gente ni con las monedas”.	153

Servicio Escolar

3.37 Vehículos en circulación.	161
3.38 Programa Demostrativo de Transporte Escolar del Distrito Federal.	162
3.39 Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal (PROTE).	163
3.40 Manual para la Aplicación del Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal.	166
3.41 Repercusiones ambientales y de tránsito.	167
3.42 Servicio de Transporte Escolar de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP).	167
3.43 Operadora de autobús escolar: “Estos autobuses son el último grito de la moda”.	171

Servicio Eco Bus

3.44 Eco Bus Ciudad de Vanguardia.	179
3.44.1 Ruta Verde Metro Balderas-Santa Fe.	181
3.44.2 Proyecto Línea 2 San Jerónimo-Santa Fe.	183
3.45 Repercusiones ambientales.	184
3.46 “Cumple su función, es relativamente rápido”.	186

Conclusiones.	193
-----------------------	-----

Fuentes.	197
------------------	-----

Anexos.	207
-----------------	-----

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo surge por el interés de mostrar el papel que juega el transporte público en la Ciudad de México, específicamente la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP) que es administrada por el Gobierno del DF. Aunque en ocasiones se considera un medio descuidado y poco atendido, también ha implementado servicios cada vez menos contaminantes y que protegen a sectores de la población con el fin de que puedan trasladarse de un lugar a otro o llegar a su hogar.

De tal manera que, lo que se busca con este reportaje es demostrar las repercusiones a nivel social, ambiental y de tránsito que han tenido la puesta en marcha de servicios como el Ordinario, Atenea, Expreso, Metrobús, Escolar y Eco Bus.

Se eligió la modalidad reportaje debido a que permite la presencia no sólo de información, datos duros y otros géneros periodísticos, sino también la figura del reportero, que puede valerse de búsqueda e investigación documental, descripciones, recreaciones y entrevistas, dotando a su trabajo de un nivel práctico y cercano con el tema desarrollado, es decir, está en contacto con las personas involucradas, tanto expertos y oficiales de gobierno como operadores del transporte y usuarios.

Se puede hablar entonces de lo que Miguel Ángel Bastenier define como reportaje de escenario, aquel en el que el periodista se halla en el lugar donde suceden los hechos y reconstruye una historia que ocurre en un momento determinado.

Para lograr explicar este término es necesario retomar las definiciones de algunos autores que indican en qué consiste este amplio género periodístico, mismas que se citan a continuación.

La palabra reportaje viene del francés *reportage*. Para Vicente Leñero:

Es el género mayor del periodismo, el más completo de todos. En el reportaje caben las revelaciones noticiosas, la vivacidad de una o más entrevistas, las notas cortas de la columna y el relato secuencial de la crónica, lo mismo que la interpretación de los hechos, propia de los textos de opinión.¹

¹ Marín, Carlos. *Manual de periodismo*. 2a reimp., México, Debolsillo, 2010, p. 225.

Este autor menciona que por medio de él se explica, profundiza, analiza y describe información sin distorsionarla y presentándola de manera que atraiga la atención del público.

Aquí el reportero es dueño de su texto, a pesar de ser objetivo se da cabida a lo subjetivo; forma parte de cada una de las etapas desde la preparación hasta la redacción. Como también apunta Alex Grijelmo “la línea diferenciadora entre un género y otro nos daría la mayor o menor riqueza descriptiva y de detalles (y, por tanto, la mayor o menor presencia del periodista en el relato)”.²

Gracias a su versatilidad se habla de su relación, además con otros géneros periodísticos como la entrevista, la crónica, la propia noticia y el artículo, con el cuento o la novela, “la diferencia estriba en que el reportaje no trabaja con situaciones imaginarias ni con personajes de ficción, sino con hechos y protagonistas reales”.³

Es decir, es posible valerse de lo literario, no es un relato en el que sólo se ponen en juego datos, cifras, declaraciones y fechas, sino también cuenta la vivacidad del autor, su estilo y forma “se trata de recursos válidos para amenizar informes que, de otro modo, podrían resultar muy aburridos”.⁴

Álex Grijelmo habla del reportaje-informe, una forma de tesina académica en la que se incluyen datos, detalles, personas, descripciones o anécdotas. Lo anterior se logra al escribir de alguien que viva la situación, contrastar las opiniones de expertos y relatar anécdotas que adentren en el tema.

Por su parte, para Miguel Ángel Bastenier en el reportaje “el autor es completamente dueño de su material, porque de una manera predominante se ha convertido en fuente de la información; se ha personado en los lugares en los que se desarrollaban los acontecimientos”.⁵ Partiendo de la idea de que el reportero está presente en la atmósfera donde se genera la información, el autor habla de *reportaje de escenario*, es decir, hay un

² Grijelmo, Álex. *El estilo del periodista*. 4ta reimp., México, Santillana Ediciones Generales, 2007, p.66.

³ Marín, Carlos. *Op.cit.* p. 230.

⁴ Grijelmo Álex. *Op.cit.* p. 71.

⁵ Bastenier, Miguel Ángel. *El blanco móvil. Curso de periodismo*. España, Grupo Santillana Ediciones, 2001, p.157.

escenario principal que “consiste en la reconstrucción de una historia con un desarrollo material, algo que es posible ver, que está pasando en un lugar determinado”.⁶

Se trata entonces de un reportaje en el que el objeto principal está en movimiento “el periodista se hallará en el centro de un mundo, de algo que se mueve a su alrededor, que verá y oirá tanto como interrogará”.⁷ No hay limitaciones como en la entrevista con lugares y fechas específicas “estará abierto a las inmensas posibilidades de lo de ahí afuera, lo imprevisible”.⁸

Así, la RTP se crea con la finalidad de atender a las clases populares mediante un transporte que llegue a las zonas periféricas, de manera segura, eficiente y económica. Tras la quiebra de Ruta-100 y la administración de un Consejo de Incautación, comenzó a dar servicio a partir del 1º de marzo de 2000. Actualmente, lleva 13 años como organismo público en los cuales ha tenido cambios e incursionado en nuevos servicios para movilizar a la población del DF.

La trascendencia de hablar sobre este medio surge debido a que, si bien no traslada mayoritariamente a la población, cubre sólo el 2%, el ciudadano se ve beneficiado con su existencia, ya que es uno de los transportes más económicos, su costo oscila entre dos y cinco pesos, que se encuentran en la Ciudad de México y cuenta con 93 rutas en todo el DF. Asimismo, junto con el Metro y Servicios de Transportes Eléctricos es considerado como un servicio de gobierno en la capital.

También esta tesina retrata sus orígenes, cambios, retos y el papel que desempeña en la Ciudad, y que al ser un sistema poco tratado y profundizado académicamente permite dejar historia para conocer su función y ser un apoyo para futuras investigaciones, ya que sin duda el transporte seguirá adaptándose.

Por otro lado, el interés personal de realizar este reportaje nace por la relación indirecta que he tenido con el inicio y desarrollo de este organismo. A lo largo del trabajo, se podrá observar que me valgo de entrevistas realizadas a mi padre, quien se ha desempeñado como operador de transporte, para presentar y describir este tema.

⁶ *Ibid.*, p. 159.

⁷ *Ibid.*, p. 160.

⁸ *Ibid.*, p. 158.

En el Capítulo 1 se encuentra la definición del término transporte, así como una breve descripción de su historia y evolución, desde los llamados *pochteca* o *tameme*, hasta los tranvías de mulitas y eléctricos. Asimismo, se hace una diferenciación entre el denominado transporte público de gobierno y el concesionado del DF; además parte de las políticas públicas que se han realizado en esta materia.

Para poder determinar cómo surge la RTP se consideró retomar sus antecedentes, por lo que el Capítulo 2 trata sobre la existencia de los llamados permisionarios o “pulpo camionero”, para después dar paso a la empresa Ruta-100. En este apartado se encuentran datos y recreaciones sobre cómo se originó, los cambios que trajo en la manera de trabajar a nivel operativo y organizacional, la creación del sindicato Sutura-100, los conflictos en los que se vio envuelta y su posterior quiebra.

El Capítulo 3 está enfocado a la creación de la RTP y los servicios que ofrece: Ordinario, Atenea, Expreso, Metrobús, Escolar y Eco Bus. Se explica cómo surge cada uno, el tipo de población que atiende, parte de las problemáticas a las que se enfrentan y la relevancia que tiene su implementación y existencia.

Cada uno de los capítulos cuenta con cifras y fechas, además de puntos de vista de expertos como la doctora en Ciencias Sociales, María Cristina Casas Flores, con especialidad en sociedad y territorio por la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco (UAM-X); el ingeniero Químico Industrial, Jaime Silva Toriz, del Instituto Politécnico Nacional (IPN); y principalmente la opinión del doctor Bernardo Navarro Benítez, coordinador del grupo de estudios de Transporte Metropolitano de la UAM-X y secretario técnico de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI). Además fue posible entrevistar al director general de la RTP, Arturo González Vega⁹, quien permitió conocer más sobre la participación de este organismo en el DF.

También para indagar más acerca de cada uno de los servicios y cómo es que se ofrecen se consideró la opinión de operadores de autobús, mediante la descripción de sus actividades, y algunos comentarios de usuarios.

⁹ El 11 de enero de 2014 Arturo González Vega, director general de la RTP, falleció a causa de un infarto a los 38 años de edad ocurrido en su domicilio, informó el Gobierno de la Ciudad de México.
Descanse en paz.

CAPÍTULO 1

HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN MÉXICO

1.1 CONCEPTO DE TRANSPORTE

La Real Academia de la Lengua Española define transporte como acción y efecto de *transportar*, dicho verbo, que viene del latín, *transportāre*, significa llevar a alguien o algo de un lugar a otro.¹⁰

Para Lorenzo López Trigal, profesor de geografía urbana, “el transporte colectivo se caracteriza por la oferta de distintos modos tecnológicos que cubren los objetivos de desplazamiento intra y suburbanos con relación a la seguridad, capacidad de tráfico, velocidad, confort, precio o tarifa, accesibilidad y movilidad”.¹¹

El doctor Bernardo Navarro, secretario técnico de la COMETRAVI, indica que el transporte público de pasajeros sirve para el “traslado de la fuerza de trabajo entre su domicilio y su lugar de labor”.¹² En entrevista con dicho investigador mencionó que en las ciudades modernas éste ha tenido la función de trasladar a las personas; sin embargo, paulatinamente se ha especializado en transportar a los sectores de menores ingresos porque ha habido una amplia difusión de la industria automotriz.

Por otra parte, José Jiménez, maestro en estudios urbanos y regionales, señala que el transporte es uno de los servicios más importantes para la sociedad, pues “sin éste seguramente las relaciones de intercambio y movimiento físico serían totalmente diferentes en el planeta. A nivel urbano el transporte de pasajeros es decisivo para el desplazamiento de la fuerza de trabajo y el movimiento de la comunidad en su conjunto”.¹³

¹⁰ <http://lema.rae.es/drae/?val=transportar> recuperado el 4 de enero de 2012.

¹¹ López Trigal, Lorenzo. *Diccionario de Términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 2010, p. 260.

¹² Navarro Benítez, Bernardo. *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*. México, Plaza y Janés, 1988, p. 33.

¹³ Jiménez, José J. *El transporte de autobuses urbanos: Diseño y aplicación de indicadores de productividad*. México, Universidad Nacional Autónoma del Estado de México, 1996, p.13.

Asimismo, López Trigal dice que el *tráfico urbano* es el movimiento de personas o mercancías en un medio de traslado a través de un eje de circulación, éste refleja la estructura del espacio urbano e indica dónde se sitúan los ejes principales.

Siguiendo con la idea del transporte, el *flujo de tráfico* es el movimiento de las personas, mercancías o energía, de punto a otro en un momento determinado; dicho concepto a su vez, genera problemas de congestión como atasco, embotellamiento, cuello de botella, además de los diferentes tipos de tránsito que se dan en ciertos momentos del día ya sea en la mañana o tarde, la hora punta (pico para México) y la hora valle, en la primera el número de desplazamientos es el más alto, mientras que en la segunda el tráfico es reducido.

López Trigal afirma que los medios colectivos de transporte urbano son indispensables en la estructuración de los espacios urbanos por el alejamiento de los hogares y el propio trabajo. Si anteriormente se hablaba de medios tirados por animales o personas, hoy se habla de medios motorizados o bien modos de transporte, tales como el autobús, taxi, tranvía, metro o ferrocarril, los cuales permiten la movilización de las personas.

Explica que el taxi es el vehículo destinado al servicio público de transporte urbano para uso individual, mientras que el trolebús necesita un itinerario fijo y su velocidad está limitada. Por su parte, el tranvía necesita un trazado integral exclusivo para circular; el metropolitano es un transporte de tipo ferroviario y el metro refleja la ciudad misma.

En cuanto al autobús menciona que a partir de 1920 se convierte en el primer transporte para desplazarse en las ciudades “con un capacidad de 50 a 100 personas, máxime si es articulado, teniendo la ventaja de adaptarse a itinerarios que pueden sufrir variaciones frecuentes”.¹⁴

Cabe decir que, este autor menciona que en algunas ciudades ya se cuenta con transporte que usa energía de gas, la cual ayuda a contaminar en menor cantidad. En México, específicamente en el DF, a partir de 2010 existe el Eco Bus Ciudad de Vanguardia que utiliza gas natural comprimido.

Otros términos que define Lorenzo López y pueden ser de ayuda para comprender mejor el tema del transporte público son: el concepto de *movilidad* que se refiere al uso de los distintos tipos del transporte sea público, colectivo o privado. De ésta se desprende la

¹⁴ López Trigal. *Op. cit.* p.260.

movilidad geográfica, es decir “los desplazamientos de las personas de un lugar u otro, conllevan o no cambios de residencia”,¹⁵ asimismo la *movilidad personal* es aquella en la que el sujeto tienen motivos para trasladarse, y es capaz de elegir un recorrido y modo de transporte que mejor se adapte a sus necesidades, sea de tiempo, costo o comodidad; este movimiento puede ser a pie o por otro medio.

El autor habla de “nómadas urbanos” que surgen debido a cambios en su forma de vida y su constante movimiento, estos a su vez se encuentran en una *ciudad de nómadas* que “realizan continuos desplazamientos internos en la ciudad o externos, de la ciudad a la periferia o inversa, por razones de trabajo, estudio, compra o relaciones de todo tipo”.¹⁶

1.2 HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN MÉXICO

1.2.1 Personas que transportan personas

La manera de transportarse a lo largo del tiempo no ha sido fácil, ha tenido que evolucionar y adaptarse a las necesidades sociales, económicas y políticas de cada ciudad o individuo. En México, en primer lugar se habla del transporte por medio de personas tales como los *tamemes* o *pochtecas*. Los *tamemes* “caminaban a pie, llevando a cuestas las municiones de guerra, las provisiones, trastos y ropa, lo mismo que a los niños y a los ancianos”¹⁷, mientras que los *pochtecas* eran comerciantes, quienes por la naturaleza de su trabajo debían viajar y transportar mercancías, llegaron a ser reconocidos gracias al buen conocimiento que tenían del país y sus relaciones comerciales.

Antes de la conquista el traslado en las zonas lacustres era a través de canoas y balsas, las cuales eran construidas primitivamente. La llegada de los españoles trajo consigo otros servicios, productos y animales como el caballo, en el que las personas pudieron deslizarse; sin embargo, sólo eran usados por los conquistadores y prohibidos para los indios. Más tarde llegó la mula, de la cual se dio la orden de que la emplearan únicamente los clérigos y las mujeres.

¹⁵ *Ibid.*, p. 262.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 263-264.

¹⁷ García Ruíz, Ramón. *Historia de las comunicaciones terrestres*. México, Secretaria de Educación Pública, 1944, p. 83.

1.2.2 Las carretas y carrozas

Es hasta 1535 cuando Sebastián de Aparicio construyó carretas con maderos de ruedas, ejes y carrocería, conducidas por bueyes o mulas. Al principio eran lentas y pesadas, pero con el tiempo se hicieron más ligeras y se reforzaron las ruedas con anillos de hierro. Éstas “vinieron a aliviar así un poco en servidumbre a los indígenas, pues se empezaron a usar en el transporte de granos y mercancías, llevándose el camino de Veracruz a México, pasando por Puebla”.¹⁸

Evidentemente el transporte siguió en evolución y para fines del siglo XVI llegaron los coches y carrozas, éstas tenían portezuelas y cortinillas, y estaban hechas con maderas finas. También se puede hablar de los quitrines que eran jalados por un sólo caballo para moverse por las calles; por el contrario, los bombés los llevaban varios caballos o mulas a través de largos caminos.

1.2.3 Comienzos del transporte público

En 1793 se empieza a hacer uso de un tipo de transporte público. El impresor Manuel Antonio Valdés pidió autorización al virrey Revillagigedo para establecer un servicio de coches en la Ciudad de México que tuviera sitios fijos en algunas calles céntricas y las personas pudieran alquilarlas. Aquí se trata de un tipo de concesión, ya que “se expidieron las primeras disposiciones de tránsito para vehículos de servicio público en el país. Los coches de alquiler eran grandes, cerrados con ruedas coloradas y la caja verde con guarnición amarilla, llevando en la parte trasera un medallón con su número”.¹⁹

Con el paso del tiempo llegaron las diligencias, las cuales tenían un servicio fijo en los caminos, fueron fundadas por Manuel Estrada. Este tipo de transporte resalta por su inseguridad en los caminos, debido a que continuamente eran asaltados por bandoleros.

En México a mediados del siglo XVIII ya existían los tranvías de mulitas, y es hasta 1900 cuando comienzan a usarse los tranvías eléctricos, estos “fueron autorizados por el Gobierno en julio de 1898. El primero corrió entre la capital (Zócalo) y Tacubaya, el 15 de

¹⁸ *Ibid.*, p.86.

¹⁹ *Ibid.*, p. 89.

enero de 1900”.²⁰ Estos desempeñaron el servicio público de pasajeros en el Distrito Federal con una red de 254 kilómetros en total y 333 carros. Para 1917 contaban con 14 líneas y 343 kilómetros.

Sin embargo, en competencia con los tranvías se encontraban los autobuses, los cuales para 1945 se convirtieron en el transporte fundamental, que lograron distribuirse más que los primeros debido a su flexibilidad. De tal modo que para 1940 “los dueños de los autobuses ya contaban con 2 mil 502 vehículos, mientras que los tranvías no rebasaban las 500 unidades”.²¹

Un transporte, aunque de tipo privado, que no se puede dejar de lado es el automóvil, que entre 1940 y 1950 tuvo un auge, pero era más utilizado por la burguesía que por el público en general. Asimismo su desplazamiento provocó una saturación en las áreas viales.

1.3 TRANSPORTE PÚBLICO DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL

La Encuesta Origen Destino 2007 de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) indica que existen 19.7 millones de habitantes, 8.8 pertenecen al DF, mientras que el restante, 10.9, al Estado de México. Dicha población efectúa casi 22 millones de viajes diarios y poco más de dos terceras partes, 14.8 millones, se realizan en transporte público, los demás, 6.8, en privado.

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (DF) define en el Artículo 2º el servicio público de transporte como “la actividad a través de la cual, la Secretaría satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, o a través de concesionarios de transporte público, que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios”.²²

De tal forma que en el DF existen cuatro tipos de transporte público de gobierno: el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), mediante trolebuses y el tren ligero, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y el

²⁰ *Ibid.*, p. 92.

²¹ *Ibid.*, p. 34.

²² Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en febrero de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Ley_de_Transporte.pdf

Metrobús, cabe señalar que este último es administrado por ocho empresas privadas y una pública, la RTP.

Así, la encuesta mencionada indica que los viajes por modo de transporte público para el caso del Metro es de 8%, Servicios Eléctricos 1%, la RTP 2% y el Metrobús 0.5%.

1.3.1 Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la Ciudad de México

Según información de este organismo, el principal promotor de la construcción del Metro fue el Ingeniero Bernardo Quintana, quien al frente de la empresa Constructores Civiles y Asociados (ICA) hizo diversos estudios para realizar un anteproyecto y luego un proyecto de construcción de un Metro en la Ciudad de México.

Como señala el especialista Bernardo Navarro: “a partir de la resolución de construir el Metro en la Ciudad de México, la capital del país ya no sería la misma. Los cambios que fundamentalmente en lo físico se advierten de entonces a la fecha han tenido que ver, casi todos ellos y de alguna manera, con el Sistema de Transporte Colectivo - Metro”.²³

Es el 29 de abril de 1967 cuando se publica en el Diario Oficial el decreto mediante el cual se crea un organismo público descentralizado, denominado Sistema de Transporte Colectivo Metro con el objetivo de construir, operar y explotar un tren rápido subterráneo para el transporte público del DF. El 19 de junio de 1967 se inauguraron las obras del Metro de la Ciudad de México y el 4 de septiembre de 1969 un tren hizo su primer recorrido entre las estaciones de Insurgentes y Zaragoza.

Cabe señalar que su principal característica “es que está en un proceso permanente de transformación y crecimiento, por la incorporación de nuevas tecnologías y la ampliación de la red”.²⁴

Este organismo cuenta con un parque vehicular de 390 trenes, 292 de nueve vagones y 29 de seis vagones de rodadura neumática, además de rodadura férrea 12 de nueve vagones, 27 de seis y 30 de siete; los cuales transitan en un total de 11 líneas y 175 estaciones. En 2012 transportó mil 608 millones 865 mil 177 usuarios, recorrió 42 millones 87 mil 784.92 kilómetros y consumió aproximadamente 823 millones 442 mil 595 kilowatts.

²³ Navarro, Bernardo. *Op.cit.* p. 45.

²⁴ <http://www.metro.df.gob.mx/organismo/pendon3.html> recuperado el 16 de mayo de 2012.

El 30 de octubre de 2012 se inauguró la Línea 12 Mixcoac-Tláhuac, denominada la Línea Dorada, que conecta a la zona sur con la oriente. Su inversión fue de alrededor 24 mil millones de pesos. Cuenta con 26 kilómetros, 20 estaciones, 20 trenes y tiene conexiones con las líneas 2, 3, 7 y 8. Se estima que moviliza alrededor de 500 mil pasajeros diariamente.

Con esta nueva ruta, la red del Metro aumentó a 12 líneas con 195 estaciones y 226 kilómetros, que trasladan diariamente a cinco millones de usuarios.

Durante los primeros días de su inauguración el servicio fue gratuito, a partir del 5 de noviembre de 2012 el acceso sólo se permitió con la Tarjeta del Distrito Federal de prepago, la cual también sirve para ingresar a las restantes 11 líneas del Metro, a las cuatro del Metrobús y el Tren Ligero (a partir del 4 de diciembre de 2012); posteriormente se incorporará al Trolebús y la RTP.

Su costo es de 10 pesos más la recarga que desee hacer el usuario hasta 50 pesos. Existen 638 sitios para adquirir y recargar, incluidos taquillas y máquinas de recarga. El costo del pasaje es de tres pesos para el Metro, mientras que seis pesos para el Metrobús.

1.3.2 Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (STE)

El antecedente de transportes eléctricos se da en el acuerdo expedido por el ayuntamiento de la Ciudad de México el 20 de febrero de 1881, que permitió el cambio de tracción animal por eléctrica y aunque no obtuvo resultados inmediatos, ayudó para que el 14 de abril de 1896 la Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito pidiera permiso para cambiar algunas de sus líneas de tracción animal a eléctrica. Así el 15 de enero de 1900 se inauguró la línea de Chapultepec a Tacubaya.

Para 1909 la Compañía de Tranvías de México contaba con una red de 225 kilómetros de vías. Con este medio se innovó tecnológicamente ya que:

se difundió el uso de carrocerías más anchas con filas de asientos dobles; se experimentó con carros de 72 asientos acomodados en dos pisos, se implantó el uso de espejos retrovisores, el despacho centralizado de corridas, el sistema de tarifa múltiple para uso en

carros de clase mixta que permitía una diversificación de ingresos y servicios: fúnebres, de presidiarios, excursiones privadas y turísticas, trenes de carga por horario o contratados y hasta la circulación de un tranvía presidencial.²⁵

Es en octubre de 1952 cuando el Departamento del DF adquiere todos los bienes de tres empresas: Compañía de Tranvías de México S.A., Compañía Limitada de Tranvías de México y Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, que comenzaron a pertenecer al patrimonio del Servicio de Transportes Eléctricos del DF.

De tal forma que, el 30 de diciembre de 1955 se decreta la Ley de Institución Descentralizada de servicio público “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal” y se publica en el Diario Oficial el 4 de enero de 1956.

Actualmente el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) ofrece 10 líneas con 289 trolebuses en una longitud de operación de 258.79 kilómetros. Cabe señalar que el gobierno de la Ciudad estableció un corredor denominado “Cero Emisiones”, uno en Eje Central Lázaro Cárdenas y otro en el Eje 2 y 2A Sur.

Asimismo, el tren ligero también forma parte de la red del STE, el cual opera en el sur de la Ciudad de México, específicamente en las delegaciones Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco. Cuenta con 16 estaciones y dos terminales, Taxqueña-Xochimilco, 20 trenes dobles y capacidad para 374 pasajeros por unidad.

1.3.3 Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP)

Tras la quiebra del organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 en 1995, su posterior administración en la sindicatura de Banobras y un Consejo de Incautación, la Administración Pública del DF consideró necesaria la creación de una red de transporte público de pasajeros con unidades en zonas periféricas de la Ciudad de México, que atendiera principalmente a las clases populares y conectara con otros servicios como el Metro y STE.

²⁵ <http://www.ste.df.gob.mx/antecedentes/index.html> recuperado el 16 de mayo de 2012.

Así, el 7 de enero de 2000 se publicó en la Gaceta Oficial del DF el decreto por el cual se creó la Red de Transporte de Pasajeros del DF como organismo público descentralizado de la Administración Pública del DF con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Inició sus operaciones el 1º de marzo de 2000 con dos mil 600 trabajadores, 860 unidades en 75 rutas, siete módulos operativos y tres talleres especializados.²⁶

Actualmente ofrece los servicios: Ordinario, Atenea, Expreso, Metrobús, Escolar y Eco Bus. Según un boletín de la empresa, publicado el 10 de septiembre de 2012 en su portal de Internet, en 93 rutas ha trasladado a más de dos mil 450 millones de pasajeros por medio de los servicios Ordinario, Expreso, Atenea y Eco Bus.

Específicamente el Ordinario, hasta agosto de 2012 movilizó a más de dos mil 320 millones de usuarios; por otro lado, más de 24.5 millones recibieron servicio especial.

Asimismo, la flota vehicular operable que reporta el informe de avance trimestral enero-marzo 2012, es de mil 458 autobuses, de los cuales mil 260 pertenecen al parque vehicular normal.

Para el caso del Programa Atenea “Servicio Exclusivo para Mujeres”, que inició el 14 de enero de 2008 y cuenta con 100 unidades en 51 rutas, alcanzó la cifra de 38 millones de usuarias transportadas.

Por su parte el servicio Expreso que cuenta con 11 rutas, una de ellas sobre el Circuito Interior denominada Expreso Bicentenario, y 145 autobuses que usan diesel bajo en azufre, trasladó poco más de 60 millones de usuarios.

Para el caso del Metrobús la RTP participa con 63 unidades en las Líneas 1 y 2, de las cuales 51 son articuladas y 12 biarticuladas, de tal forma que ha trasladado a más de 31 millones de usuarios.

El servicio Escolar, que forma parte del Programa de Transporte Escolar (PROTE) del DF, tiene un total de 105 unidades; se estima que ha contribuido a reducir 960 viajes por día y realizado 1.2 millones de viajes-alumno.

El servicio Eco Bus Línea 1, que ofrece el origen destino Balderas-Santa Fe, comenzó operaciones el 1º de junio de 2011 a través de 30 unidades que usan gas natural

²⁶ http://www.rtp.gob.mx/quienes_somos.html recuperado el 16 de mayo de 2012.

comprimido y trasladó a más de 6.3 millones de usuarios hasta agosto de 2012. Por otro lado, el 4 de octubre de 2012, se inauguró el primer tramo de la Autopista Poniente, donde comenzó su participación en la Línea 2 Las Águilas-Santa Fe.

Mediante el comunicado, se especifica que la RTP también ofrece servicio a estudiantes de educación media y superior de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el cual pertenece al Programa Interinstitucional del Gobierno del Distrito Federal “Sendero Seguro”, asimismo a alumnos del Instituto Politécnico Nacional (IPN), CETI“S e Institutos Tecnológicos, cuyo fin es ofrecer viajes de ida y vuelta de estaciones del Sistema Colectivo Metro, sus lugares de origen o Centros de Transferencia Modal (CETRAM) a dichos centros de estudio. Se especifica que de 2011 a septiembre 2012 movilizó a un promedio de 218 mil estudiantes.

Emelina Nava, maestra en urbanismo, y Jaime Ramírez, profesor en la Facultad de Estudios Superiores Acatlán (FESA), señalan respecto a esta empresa que “este sistema enfrenta obstáculos como la escasez de su parque vehicular, la competencia de los taxis y colectivos, así como la saturación de estaciones y terminales del Metro”.²⁷ Además, debido a que el personal y los operadores son seleccionados bajo un perfil específico y se les dan capacitaciones, permite ofrecer cierto estándar de calidad en el servicio.

1.3.4 Metrobús

El 9 de marzo de 2005 se publicó en la Gaceta Oficial del DF el organismo público descentralizado de la Administración Pública del DF con personalidad jurídica y patrimonio propio, denominado Metrobús, empresa que planea, controla y administra el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del DF.

Este modo de transporte BRT (*Bus Rapid Transit*, por sus siglas en inglés), está basado en estaciones y carriles exclusivos con autobuses de alta capacidad y tecnología de punta, cuenta con una operación regulada e integración de subredes locales, infraestructura para el

²⁷ Sálazar, Clara Eugenia y Lezama, José Luis (coordinadores). *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México*. México, El Colegio de México, 2008, p. 429.

servicio como talleres, terminales y encierros, operadores organizados empresarialmente y un sistema de recaudo mediante tarjetas de prepago.

El primer corredor del Metrobús inició operaciones el 19 de junio de 2005 con la Línea 1 Avenida de los Insurgentes, de Indios Verdes a Doctor Gálvez, con una flota vehicular de 80 autobuses articulados y capacidad para 160 pasajeros. Tuvo una ampliación de ruta el 13 de marzo de 2008 y su longitud es de 30 kilómetros.

Con esta línea se sustituyeron 260 microbuses concesionados y 90 autobuses de la RTP, de tal forma que el servicio comenzó a ser operado por la empresa Corredor Insurgentes S.A. (CISA), y la de gobierno.

Cuenta con cuatro líneas y una red de 95 kilómetros. Se considera que atiende a 800 mil personas a diario. Sus unidades son de dos tipos: articulados de dos vagones con capacidad para 160 personas y los biarticulados de tres vagones para transportar 240; también operan ocho autobuses híbridos con motor eléctrico y a diesel.

La Línea 2 tiene 20 kilómetros con destino Tacubaya-Tepalcates, inició operaciones el 16 de diciembre de 2008. La Línea 3 cuenta con 17 kilómetros y fue puesta en marcha el 8 de febrero de 2011 con dirección Tenayuca-Etiopía. La Línea 4 comenzó a operar el 1º de abril de 2012 con un total de 28 kilómetros con destino Buenavista-San Lázaro y las terminales 1 y 2 del Aeropuerto de la Ciudad de México.

Estas tienen conexiones con las líneas del Metro, los Corredores Reforma y Cero Emisiones, el Circuito Interior y el Tren Suburbano.

El 1º de febrero de 2013 la Setravi aprobó la creación de la Línea 5 Eje 3 Oriente que tiene como destino Río de los Remedios-San Lázaro, cuyo origen es en la intersección de Eje 3 Oriente, Avenida Eduardo Molina y Río de los Remedios, y ofrece como destino la unión con la Calzada Ignacio Zaragoza. Su construcción se tuvo programada del 25 de marzo al 25 de septiembre de 2013; sin embargo, fue inaugurada hasta el 5 de noviembre del mismo año. Comprende 10 kilómetros, 18 estaciones y su funcionamiento beneficia a 55 mil usuarios.

Para ofrecer el servicio, el Metrobús cuenta con una flota de 377 autobuses, 296 articulados, 27 biarticulados, 46 piso bajo y ocho híbridos. El objetivo del gobierno del DF es ampliar a 200 kilómetros de longitud este sistema de transporte.

1.4 TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO DEL DISTRITO FEDERAL

La Ley de Transporte y Vialidad del DF dentro del Artículo 2º considera concesión como “acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito”²⁸, y concesionario aquella “persona física o moral que al amparo de una concesión otorgada por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros y/o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal”²⁹.

Así, también en el DF existe el transporte concesionado colectivo e individual, el primero ofrecido por medio de autobuses, microbuses y combis; y el segundo está a cargo de los taxis.

1.4.1 Transporte colectivo: autobuses, microbuses y combis

Según el Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) 2007-2012, el transporte colectivo representa el 65% de los destinos metropolitanos, en el DF cubre el 60.16% de los viajes, es decir, el equivalente a 9.6 millones. Su parque vehicular es de 30 mil 170 unidades, de las cuales 20 mil son microbuses. Existen 106 organizaciones, nueve son empresas y las demás asociaciones civiles. En total suman 104 rutas y mil 150 ramales que representan ocho mil kilómetros de servicio.

Este tipo de servicio se caracteriza por el esquema hombre-camión, entre las personas encargadas de su funcionamiento y operación se encuentran los propietarios de las concesiones y los operadores de las unidades.³⁰

Como también señala la publicación *Movilidad Amable* respecto al servicio concesionado:

En la mayoría de las ciudades mexicanas, el conductor es sólo un empleado del concesionario, quien le “alquila” la unidad, a cambio

²⁸ Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en febrero de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Ley_de_Transporte.pdf

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Salazar, Clara Eugenia. *Op.cit.* p. 433.

de la cual debe pagar, al final de la jornada, una cuenta; los ingresos del conductor dependen del número de pasajeros vendidos (...). El resultado es un servicio deficiente para el público usuario, competencia entre unidades, que en forma agresiva se cierran a otros vehículos, invaden carriles y crean congestamientos.³¹

Las consecuencias administrativas son ingresos y forma de trabajo irregular, falta de seguridad para el conductor, además de un escaso manejo empresarial; mientras que en las operativas se encuentra un mal servicio, unidades maltratadas, tránsito lento, mucha contaminación y riesgo físico para el pasajero.

1.4.2 Transporte individual: taxis

El transporte individual, es decir, los taxis tienen una flota vehicular registrada de 108 mil 41 unidades, más aquellas que laboran de manera irregular. Transporta a más de un millón 250 mil usuarios a diario.

Su aparición y desarrollo:

Se explican por el deterioro del servicio de autobuses de gran capacidad, que poco a poco fue remplazado por taxis colectivos cubriendo la demanda por viajes que el primero ya no lograba cubrir. Adicionalmente, los taxis colectivos se adaptaron al crecimiento de la mancha urbana que a diferencia del Metro que no tiene un alcance metropolitano, pudieron penetrar hasta los lugares más alejados de la ciudad.³²

Asimismo, un estudio realizado respecto al transporte concesionado indica que dentro de los servicios de taxis se pueden identificar tres tipos de categorías: los dueños de los juegos de placas y los permisos, los dueños de las unidades, y los conductores de las unidades.³³

³¹ Centro de Transporte Sustentable. “De microbusero a empresario”. *Movilidad Amable*. [PDF en línea]. Año I. México, septiembre 2005, Núm. 1, pp. 58-61.

³² Salazar, Clara Eugenia. *Op.cit.* p. 151.

³³ *Ibid.*, p. 431.

Cabe señalar que “su precio les permite competir con otros medios de transporte con la ventaja de que el taxi ofrece el servicio “puerta a puerta”. En general, se utiliza para recorridos cortos y su nivel de servicio depende del trato y la seguridad que pueda ofrecer cada operador”.³⁴

El doctor Bernardo Navarro señaló respecto al transporte gubernamental y concesionado que se trata de dos mundos de transportes diferentes; primero por los agentes sociales que ofrecen el servicio; segundo por el tipo de objetivo entre cada uno; y tercero por la organización empresarial, que en el concesionado básicamente se trata de explotaciones artesanales y fragmentadas.

“Todas esas cuestiones se traducen en dos calidades y tipos de servicios, que se expresan en varias cosas; una muy importante la tarifa, que llega a ser varias veces menor en el transporte gubernamental que en el concesionado. Mira con una comparación. Una cosa es el transporte del Estado de México, que es absolutamente concesionado, donde el mínimo son siete pesos, cuando puedes atravesar la Ciudad de México, de lado a lado en el Metro por tres pesos. Esto ya te crea un punto de partida muy importante por quienes usan el transporte público, que es la fuerza de trabajo, en donde su ingreso es un elemento importantísimo; sin embargo, además de eso está la velocidad y la seguridad, por más que te hayan sacado el monedero, eso es muy distinto a los cientos de asaltos que sufre la gente de Pachuca”.³⁵

Añadió que es riesgoso evaluar cualitativamente el transporte, ya que depende mucho de quién y cómo califique, por ejemplo, el usuario opina de acuerdo al tipo de transporte que usa y el alcance que tiene, “si yo vengo de Tecámac, me subí en una combi y pagué 12 pesos para llegar a la Ciudad de México, cuando llego a Cuatro Caminos digo: ¡Dios mío, gracias! ¡Qué maravilla es esto! Y no se va a volcar el Metro; no, pero se paró siete veces, ese es un lujo de chilangos”.³⁶

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre de 2012. Entrevista personal. *El transporte en la Ciudad de México y la RTP*. Coordinador del Grupo de Estudios de Transporte Metropolitano en la UAM Xochimilco. México, DF.

³⁶ *Ibid.*

Sin embargo, puede afirmar que “el transporte del DF es años luz (sic) mejor que el transporte del Estado de México, con excepción del tren suburbano porque está bien, excepto por su tarifa que lo hace horrible”.³⁷

1.5 POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE

Actualmente en el DF existen una serie de programas o políticas de transporte que incluyen al gubernamental y concesionado, las cuales van encaminadas a una mejora en su servicio como es la modernización de microbuses por camiones, la sustitución de taxis, la ampliación del Metro y Metrobús, así como priorizarlos sobre el uso del automóvil. Estos programas también dan una importancia al cuidado del ambiente.

A continuación se presentan y describen algunos, además parte de sus objetivos. Unos ya se han puesto en marcha, ejemplos de ello son la ampliación del Metrobús, la construcción de la Línea 12 del Metro, la implementación de nuevos servicios en la RTP y la sustitución de microbuses por autobuses, otros siguen en la espera de aplicarse.

Respecto a que el secretario de Transporte y Vialidad, Armando Quintero, mencionó durante el banderazo de los autobuses del servicio Expreso, el 30 de julio de 2009, que tras la quiebra de Ruta-100 se perdió el control, orientación y regulación del transporte, de manera que “ese hoyo negro ha sido un problema que ha empezado a ser tapado y resuelto con el paquete de políticas públicas que incorporan nuevos transportes masivos a la ciudad”,³⁸ el experto Navarro Benítez mencionó que el conflicto está solucionado en más de la mitad, ya que dicha quiebra hizo regresar 30 años en el transporte de la Ciudad y sustituirlo con uno fragmentado, artesanal e inadecuado hizo producir en forma masiva un nuevo agente social, que es el transportista y los choferes, es decir, los concesionarios.

Navarro afirmó que ellos “lo han hecho como han podido, pero no como lo necesita la ciudad. La Ruta-100 prácticamente cubría el 80% de las necesidades de transporte de la ciudad. Hoy con la Línea 12 del Metro, los corredores “Cero emisiones”, el crecimiento en 475% de la red del Metrobús, los corredores de transporte público, ocho que hay en

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Romero Sánchez, Gabriela. “Estrena circuito interior nueva red de transporte”. *La Jornada* [en línea], recuperado el 5 de mayo de 2012. Disponible en:
<http://www.jornada.unam.mx/2009/07/31/capital/031n2cap>

funcionamiento y dos más que se van a inaugurar; se ha logrado que un tercio de los habitantes de la ciudad de México tengan mejores condiciones de transporte. Para eso hubo que trabajar seis años como locos, a la ciudad dedicarle unos recursos impresionantes, si tuviéramos la Ruta-100 este trabajo hubiera sido pan comido, sencillísimo”.³⁹

El 3 de diciembre de 2012 Armando Quintero informó que durante su gestión el gobierno del DF renovó 91 mil 628 unidades de transporte público, entre las que se encuentran Metrobús, Trolebús, autobuses y taxis. Dicha sustitución permitió un ahorro de gases efecto invernadero de un millón 269 mil 227 toneladas de CO₂.⁴⁰

1.5.1 Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2007-2012

Este programa establece acciones que competen a dependencias específicas de la Administración Pública del Distrito Federal, el cual está organizado en siete ejes estratégicos:

1. Reforma política: derechos plenos a la ciudad y sus habitantes.
2. Equidad.
3. Seguridad y justicia expedita.
4. Economía competitiva e incluyente.
5. Intenso movimiento cultural.
6. Desarrollo sustentable y de largo plazo.
7. Nuevo orden urbano: servicios eficientes y calidad de vida, para todos.

Estos a su vez consideran tres perspectivas transversales: equidad de género, ciencia y tecnología, y desarrollo de la vida pública en la ciudad. La primera trata que las mujeres ejerzan eficazmente sus derechos y se deje de lado la discriminación y subordinación. La ciencia y la tecnología pertenecen a una estrategia que promueva el crecimiento económico

³⁹ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre de 2012. *Op. cit.*

⁴⁰ Mora, Karla. “Sustituyen más de 91 mil unidades de transporte en sexenio”. *El Universal* [en línea]. Recuperado en febrero de 2013. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/887587.html>

y la modernización de esta administración; mientras que el desarrollo de la vida pública propone restaurar los espacios públicos y mejorar la calidad de los servicios.

Los ejes estratégicos seis y siete toman en cuenta el tema del transporte, el cual debe ayudar a la sociedad y el medio ambiente. Para el caso *Desarrollo sustentable y de largo plazo*, entre otros rubros, estipula la disminución de gases de efecto invernadero y promueve alternativas de movilidad urbana por medio de vehículos que no contaminen o lo hagan en menor cantidad, como sustituir convertidores catalíticos en mal estado y utilizar combustibles alternos o con bajo contenido de azufre.

Asimismo, incluye la ampliación y modernización del transporte gubernamental y concesionado, además de promover el transporte escolar en escuelas privadas.

El eje *Nuevo orden urbano: servicios eficientes y calidad de vida* propone que el transporte público sea la forma más rápida, cómoda y segura para trasladarse al trabajo, escuela o lugares de esparcimiento, además de priorizar su uso al de los automóviles a través de autobuses equipados con tecnología ecológica.

Por otra parte, tiene considerado ampliar la red del Metro, y las líneas del Metrobús a 10; incluir vagones exclusivos para mujeres y niños, incrementar la flota vehicular de los trenes ligeros y desarrollar corredores estratégicos de transporte de carga.

En cuanto al transporte concesionado, se plantea modernizar microbuses por camiones y sustituir taxis, que cumplan con lo establecido en la Ley y tengan como máximo cinco años de antigüedad.

Para los peatones se proyecta la construcción de puentes, paradas de autobuses y pasos a desnivel, asimismo fomentar el uso de la bicicleta como transporte cotidiano.

1.5.2 Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (PITVDF) 2007-2012

El Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITVDF) 2007-2012, según el acuerdo por el que se expide, es el documento rector para la planeación de la movilidad y su infraestructura en esta entidad, el cual se diseñó con una perspectiva de equidad social y urbana, recuperación del medio ambiente y visión metropolitana. Asimismo, tomó como base los Ejes Estratégicos del Programa General de Desarrollo del DF.

De esta forma, el objetivo del Gobierno del DF en el tema del transporte y vialidad es avanzar en la dotación de un sistema de transporte digno, eficiente, seguro y con tecnologías de punta que permitan una mejoría en el medio ambiente metropolitano, el cual contribuya a disminuir los tiempos de traslado.

Este programa se fundamenta en una serie de subprogramas y se rige bajo cuatro líneas estratégicas, que responden a problemáticas centrales de movilidad en la ciudad:

1. Impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes por transporte público.
2. Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad.
3. Transporte y su infraestructura para un nuevo orden humano.
4. Modernización del servicio a usuarios, la gestión y eficiencia tecnológica.

La primera tiene como objetivo ampliar y mejorar la red de transporte público de gobierno que aventaje la movilidad individual como el uso del automóvil; a la vez de disminuir emisiones contaminantes por cada pasajero transportado.

Los subprogramas en los que se considera a la RTP en dicha línea estratégica son: el servicio Expreso mediante la puesta en marcha de 145 autobuses, la redistribución de rutas con la alimentación de esta empresa al Metrobús o rutas de desahogo al Tren Suburbano; la renovación del parque vehicular por unidades Euro IV o EPA 04, y la implementación del centro de control de servicio de esta empresa que supervise en tiempo real el servicio, así como la incorporación de GPS (*Global Positioning System*, Sistema de Posicionamiento Global) a las unidades.

La segunda *Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad* contiene metas que favorecen a grupos vulnerables, tales como la población de menores ingresos, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños. Los objetivos son la cobertura de transporte en zonas marginadas de la ciudad, tarifas accesibles, servicio digno y eficiente, y contribuir a la disminución de desigualdad de género y violencia contra las mujeres en los medios públicos.

Para la RTP se considera incorporar equipamiento y servicio gratuito a personas con discapacidad y de la tercera edad, continuar con el subsidio gubernamental a este medio, y en cuanto a la equidad de género, la implementación de unidades exclusivas para mujeres.

La tercera línea estratégica ofrece mejorar la calidad del transporte para incrementar la competitividad de la Ciudad y la calidad de vida de sus habitantes mediante traslados fluidos y seguros. Sus objetivos consideran la reorganización del transporte concesionado, de carga y de los espacios públicos mediante la reestructuración de las opciones existentes e implementar nuevas alternativas, así como mejorar la infraestructura y la red vial primaria.

El subprograma que incluye a la RTP es el Servicio de Transporte Escolar a colegios de nivel básico, que permita reducir el uso de vehículos particulares y la saturación vial, mediante la adquisición de 105 unidades.

La cuarta y última línea propone ampliar el uso de dispositivos automatizados que establezcan sistemas de acceso y pago al transporte público, incorporar más procesos computarizados para atender y simplificar los trámites, y desarrollar tecnologías de punta que aseguren documentos fundamentales como la tarjeta de circulación y de conducir; lo cual permitirá ofrecer una mejor atención a los usuarios y operadores.

1.5.3 Plan Verde de la Ciudad de México

Este plan contiene estrategias y acciones a mediano plazo (15 años) encaminadas a proteger el ambiente, el transporte y los espacios públicos en la Ciudad de México. Fue presentado por el ex jefe de gobierno del DF, Marcelo Ebrard Casaubon, el 30 de agosto de 2007. En él se pretende integrar a la población mediante su colaboración y cuenta con la participación directa de algunas dependencias de este gobierno como son:

- Contraloría Interna.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Secretaría de Gobierno.
- Secretaría del Medio Ambiente.
- Secretaría de Obras y Servicios.

- Secretaría de Seguridad Pública.
- Secretaría de Transporte y Vialidad.
- Oficialía Mayor.
- Autoridad del Espacio Público.
- Comisión para la Gestión Integral de Residuos Sólidos.
- Metrobús.
- Sistema de Aguas de la Ciudad de México.
- Sistema de Transporte Colectivo Metro.

También existen instituciones del Distrito Federal que operan indirectamente:

- Procuraduría General de Justicia.
- Secretaría de Finanzas.
- Secretaría de Educación.
- Secretaría de Protección Civil.
- Secretaría de Salud.
- Autoridad del Centro Histórico.
- Coordinación de Uso Eficiente de Energía.
- Instituto de Ciencia y Tecnología.
- Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial.
- Red de Transporte de Pasajeros.
- Servicio de Transportes Eléctricos.

Aborda siete ejes temáticos: suelo de conservación; habitabilidad y espacio público; agua; movilidad; aire; residuos sólidos; y cambio climático y energía, los cuales incluyen diversas estrategias dependiendo el tipo de tema tratado.

El tema 4 *Movilidad* tiene como objetivo recuperar las vialidades para un transporte eficaz, de calidad y menos contaminante, por lo que se propone la construcción de corredores del Metrobús y de la línea 12 del Metro, a la vez del reordenamiento de paradas exclusivas para el transporte colectivo.

Asimismo, reducir el número de vehículos mediante la aplicación del programa Hoy No Circula con la restricción sabatina, limitar la circulación del transporte de carga en horarios y vialidades específicas, y poner en marcha el programa de transporte escolar; además hacer énfasis en el uso de la bicicleta.

En el tema 5 *Aire* intenta controlar los contaminantes atmosféricos y reducir las emisiones de contaminantes tóxicos, ello a través de nuevos autobuses en el Metrobús y la RTP, así como la sustitución de microbuses y taxis con tecnología más amigable con el ambiente, en los que se introduzca diesel ultra bajo azufre.

1.5.4 Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACCM) 2008-2012

Este programa incluye las principales acciones y actividades a realizar por el gobierno del DF para disminuir los efectos del cambio climático, a través de su adaptación y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Sus áreas temáticas son: energía, transporte, agua, residuos, adaptación, comunicación y educación ambiental.

Se rige bajo dos líneas de acción, la primera de mitigación, orientada a la reducción de emisiones de gases efecto invernadero y a la captura de dióxido de carbono (CO₂); la segunda, de adaptación, pretende bajar los riesgos que provocan dichos efectos en la población.

Así como en los programas ya mencionados, que consideran la renovación o construcción del transporte público, el PACCM propone cuatro líneas de acción:

1. Mejoramiento del sistema de transporte público para priorizarlo ante el automóvil, por medio de la construcción de la Línea 12 del Metro y corredores del Metrobús, la renovación del parque vehicular de RTP, sustitución de taxis y de transporte concesionado de mediana por alta capacidad, la implementación del corredor Tranvía Centro Histórico-Buenavista y del Programa de Transporte Escolar.
2. Mejoramiento del sistema de transporte de carga con el establecimiento del Programa de Verificación Vehicular de Transporte de dicho medio, la

modernización y compra de la flota vehicular, mantenimiento, gestión de combustible, logística de desplazamientos y profesionalización de los operadores.

3. Tecnología de vehículos, combustibles y regulación a través de la renovación de autobuses con mayor rendimiento y el uso de combustibles menos contaminantes.
4. Movilidad alternativa y desarrollo urbano que aminore la necesidad de desplazamientos largos mediante la planeación y regulación del suelo, y la creación de corredores de movilidad no motorizada, como ciclovías.

Este programa hace una estimación aproximada de reducción de toneladas de CO₂ equivalentes al año con la ejecución de cada una de las acciones, así por ejemplo, para el caso de RTP con la renovación del parque vehicular se estima una reducción de 80 mil toneladas de CO₂.

CAPÍTULO 2

DE LOS PERMISIONARIOS A RUTA-100

2.1 LOS PERMISIONARIOS

En 1923 surge la Alianza de Camioneros de México AC, en la que se unieron todos los sindicatos de permisionarios que daban servicio urbano en el Distrito Federal (DF). Para el 29 de diciembre de 1958 se crea la Unión de Permisionarios de Transporte de Pasajeros y Autobuses del DF, compañía que agrupó a todos los permisionarios.⁴¹

En enero de 1981 el Departamento del DF y la Alianza de Camioneros firmaron un acuerdo:

(...) en el cual se comprometían a adquirir anualmente 2 400 unidades en 1981 y en 1982; ajustar los recorridos y puntos terminales de acuerdo a una utilización racional de la vialidad urbana; aplicar el seguro de viajero e instalar equipo anticontaminante, entre otras cosas.⁴²

Sin embargo, pasados siete meses estos convenios no se habían cumplido. Para entonces el transporte se encontraba en mal estado como unidades deterioradas, altas tarifas, deficiente distribución de las rutas y ausencia de medidas ambientales. Así, el entonces presidente de México, José López Portillo, los secretarios de Programación y Presupuesto, de Hacienda y Crédito Público y el titular del Departamento del DF (DDF), analizaron la posibilidad de revocar las concesiones.

Una vez tomada la decisión de hacerlo, Carlos Hank González, en aquel momento jefe del DDF, da a conocer la noticia de lo que se llamó municipalización o bien, nacionalización del transporte público, por ello:

...el 18 de agosto (1981) se publicó un decreto en el Diario Oficial donde se convertía a la línea Lomas de Chapultepec-Reforma R-100 [...] en un organismo

⁴¹http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia_del_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/73?page=2 recuperado el 21 de enero de 2012.

⁴² Cuéllar Vázquez, Angélica. *La cara oculta de Ruta 100: La construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. México, Plaza y Valdés, 2002, p. 17.

público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.⁴³

El 25 de septiembre de 1981 se publicó una resolución en la que se revocaron las concesiones que pertenecían a los permisionarios agrupados en la Alianza de Camioneros, por su parte se crea una Comisión Liquidadora que los indemnizó, mediante la Comisión Nacional de avalúos. De un total de siete mil 500 concesiones sólo se recibieron seis mil 300 autobuses, pero sólo tres mil 500 eran operables, “1 300 (21%) se clasificó como chatarra y el resto se encontraba en reparación mayor”.⁴⁴

Una canción perteneciente al Grupo de Música de la Comisión Artística del Sindicato Único de Trabajadores de Autotransportes Urbanos Ruta-100 (SUTAUR-100) refleja muy bien el hecho:

Año del 81,
señores voy a cantarles
lo que pasó en el DF,
yo quisiera recordarles.

25 de septiembre
casi nadie lo creía
que el sistema camionero
al gobierno pasaría.

Todos los permisionarios
no fingían su alegría,
porque aunque ya no eran dueños
la empresa administraría.

*Los de la CTM ya no volverían,
porque los choferes así lo querían,
“aquí no hay borregos” así les decían.*

Pero con gran amargura
muy pronto se dieron cuenta
que a todo permisionario
el SUTAUR lo revienta.

⁴³ Trueba Lara, José Luis. *Ruta 100: ruta de la muerte*. México, Grupo Editorial Planeta de México, p. 19.

⁴⁴ Islas Rivera, Víctor. *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*. México, El Colegio de México, 2000, p. 256.

Toda su vida robando
aliados a la CTM,
nos estaban explotando
a los miles de choferes.

Pero el reinado acabó
ya le rompimos los dientes,
en la lucha conquistamos
sindicato independiente.

*Los de la CTM ya no volverían,
porque los choferes así lo querían,
“aquí no hay borregos” así les decían.*

Aquí me despido
con esta canción,
si los he ofendido
les pido perdón;
pero ya me voy
a sacar mi camión.⁴⁵

El doctor Bernardo Navarro Benítez, coordinador del grupo de estudios de Transporte Metropolitano en la Universidad Autónoma de México plantel Xochimilco (UAM-X), mencionó que los camioneros como los conocemos en México nacieron como producto social de la Revolución Mexicana y surgieron mediante esquiroles a una huelga de trabajadores tranviarios, “entonces ellos le ofrecieron al general Obregón acabar con esos revoltosos, prestando sus camiones con los que transportaban piedras, cemento, vacas, cochinos; adaptarlos para llevar a las personas que los tranvías no llevaban porque estaban en huelga



⁴⁵ S/a ca. 1985. “Los permisionarios”. 3’22”. Interpretación y arreglos. Grupo de Música de la Comisión Artística S.U.T.A.U.R. R-100. Cassette. México.

y así le hicieron. A partir de esto surgió una estrecha relación entre los camioneros y los gobiernos postrevolucionarios. Fue una relación que podemos llamar corporativa que era de beneficio común (...), yo te hago favores, tú me haces favores. Ese es el corporativismo, que en México es una maravilla y existe hace muchos años, el transporte así se hizo”.⁴⁶

Comentó que por esto todavía no termina del todo esta relación corporativa, ya que continúa en transportes como los microbuses y taxis. Agregó que los camiones, cuyo nombre surge porque a dichos automotores se les adaptaba el chasis de carga para transportar personas, desplazaron al transporte eléctrico, por ello cuando se crea el organismo de este tipo de transporte es en desventaja, ya que los camioneros paulatinamente escalaron puestos políticos, “eso les dio un gran poder que inclusive confrontaba al Estado mismo, hasta que se encontraron la horma de su zapato que fue Hank González, que era muy poderoso y que en una reacción un poco peculiar, pero buena para la ciudad, decide expropiarlos en el contexto del auge petrolero. Había mucho dinero, entonces los podía expropiar y podía actuar, así lo hizo”.⁴⁷

2.2 HISTORIA DE VIDA DE UN OPERADOR DE AUTOBÚS

Nació en Aguadulce, Veracruz, perteneciente al Municipio de Papantla, el 12 de diciembre de 1955. De niño y adolescente trabajaba en el campo debido a que su papá tenía una parcela; en ella sembraba plátano, maíz, frijol y otros granos. Su nombre es Guadalupe Quintero Foglia. Tez blanca, bigote, cejas pobladas y varias arrugas en la frente salen a flote.

Es el segundo de cinco hermanos. Los brazos cruzados que mostró al principio de la entrevista empiezan a cambiar por unos que se mueven al decir que se vino al DF porque ya quería independizarse y que le pagaran como a un mozo, “los *papases* de antes te dan muy poquito, según como dicen tu domingo y trabajas más que un jornalero, porque el jornalero

⁴⁶ Navarro Benítez, Bernardo. 26 de octubre 2012. *Op. cit.*

⁴⁷ *Ibid.*

nada más trabaja su turno y ya se va, y uno tiene que estar de que sale el sol hasta que se mete”.⁴⁸

Su padre al saber que quería que le pagara más, le dio órdenes a su esposa de que le alistara sus maletas; y como no lo podía contradecir, ya que les iba peor al hijo y a la madre; aproximadamente a los 17 años se fue a casa de una tía, Margarita.

Afortunadamente fue temporada de tabaco, lo que le permitió trabajar en esto alrededor de dos meses. Sin embargo, debido a que uno de sus tíos que vivía en México, Ramón, tenía dos tortillerías, se viene con su tía a la Ciudad, y en este establecimiento empieza a laborar.

Explica que su primer contacto con una máquina fue el tractor y asegura que desde niño le gustaba manejar. Tiempo después su tío le permitió manejar un automóvil para entregar tortillas en varios lugares como el Campo Militar.

En este establecimiento conoció a Javier Rodríguez, persona que después le ayudó a entrar a donde sería su primer contacto con el transporte público de pasajeros, la Línea San Juanico. Con risa, agrega que como después conoció a su esposa, con quien se casó en 1976; ya no le alcanzaba lo que ganaba en la tortillería “entonces ya en las tardes salía de trabajar con mi tío, y me iba a esperarlo por donde vivía antes (Colonia Manuel Ávila Camacho) y en la última vuelta pues ya me lo soltaba y así empecé a irme con él. Hasta que fui agarrándole más el control, después por eso le dije a mi tío y como no me quiso dar aumento ya me tuve que ir a trabajar ahí”.⁴⁹

Mira pensativo y recuerda que antes se tenía que ir a la Alianza Camionera y aprobar los exámenes que hacían, ya que como ésta controlaba todo si no pasabas no se podía entrar en ninguna línea. Dice que al principio lo reprobaron, pero gracias a su conocido, después volvió a ir y le entregaron una carta que sólo podían abrir los permisionarios, en la cual decía si estabas aprobado o no.

Con respecto a esta Alianza, el operador afirma que eran personas muy groseras y déspotas. Cuenta una anécdota, “yo me acuerdo que estaba ahí otro y le dicen: tú te equivocaste aquí no vas a traer burros, aquí vas a traer un autobús; y le empezaron a decir

⁴⁸ Quintero Foglia, Guadalupe. 14 de enero de 2012. Entrevista personal. *Los permisionarios y Ruta-100*. Operador de Autobús de la RTP. México, Estado de México.

⁴⁹ *Ibid.*

bien feo que hasta se desanimó *gacho*. Tú regrésate a tu pueblo, allá si puedes traer burros, pero aquí un autobús es una responsabilidad muy grande”.⁵⁰ Y asegura que efectivamente eso representa un camión de pasajeros; sin embargo, con cara de queja menciona, abusaban en el trato.



Después durante ocho días los mandaban a practicar, “tenías que buscar por número de carro y nombre de las personas (el delegado). Llegabas y decías: vengo a practicar. Y ya órales, flétate en el camión y ellos te iban observando. Practicabas sobre la ruta con pasaje y todo”.⁵¹ Debían conseguir las firmas de todos los delegados. Guadalupe dice que no tuvo problemas, pero el camión que se

le hizo difícil de manejar fue un convencional, ya que era estándar.

Las canas que lleva ahora demuestran que ha pasado tiempo desde el 14 de mayo de 1977 cuando recibió su primera orden de trabajo. Comenzó con un metrobús (no como los que actualmente circulan en la Ciudad, si no que eran cuadrados de color blanco y azul en las partes trasera y delantera. Guadalupe explica que se les dio ese nombre porque tenían un parecido a los vagones del Metro). Trabajó en la Línea San Juanico Merced perteneciente al Grupo 12. Su primera ruta fue de Lago Caneguín a la Merced en el turno de la tarde. Aclara que estaban divididas en primera y segunda clase, una se dirigía a la calle de Palma en el Centro Histórico y la otra a la Merced cerca del Metro Candelaria.

Además, explica que de entre los permisionarios la persona que menos tenía eran tres o cuatro camiones, mientras que el presidente de la Línea cerca de 30. Él llegó a trabajar con el presidente de la Línea San Juanico. Su turno cambió de una semana en la mañana y otra en la tarde. Asimismo, existían patronos, no jefes, quienes les pagaban por comisión, de

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*

acuerdo con el total del boletaje vendido y acumulado durante 10 días, el cual tenía el nombre de decenas.

A los 22 años que empezó a trabajar en el transporte de pasajeros dice que no le importaba trabajar durante todo el día o varios sin compañero de relevo; manejar era algo que le gustaba. La gente no se quejaba y los camiones siempre andaban llenos, ya que al haber menos competencia era más fácil tener pasaje.

2.3 FIN DE LOS PERMISIONARIOS: 25 DE SEPTIEMBRE DE 1981

Son las dos de la tarde, me toca relevar a mi compañero. De los cinco mil 189 camiones particulares para pasajeros⁵² yo traigo uno tipo delfín (se les llamaba así porque los camiones tenían un delfín en los lados, arriba de la defensa) con número económico 12-421, color blanco con franjas rojas en los costados.

Me siento, tomo el volante y piso el acelerador. Salgo de la Línea San Juanico Merced, ubicada en Lago Canegún número 130. Me toca por Legaria Argentina. La gente sube, cobro y les regreso su cambio. Coloco el dinero en la “marimba”. Tomo la calle Felipe Carrillo Puerto para incorporarme en Calzada Legaria, llegar hasta Tacuba y acceder a la Avenida Marina Nacional.

El pasaje desciende y asciende, paga. Se sientan unos cuantos, los demás ya van parados. Unos bajan sobre la calle Gabino Barreda. Doy vuelta a la derecha para tomar la calle Alfonso Herrera y continuar por Edison hasta Ponciano Arriaga.

Llego a Buenavista. El camión ya va lleno. Después me incorporo a la calle Violeta, atravieso San Juan de Letrán para seguir en las calles República de Perú y, Peña y Peña.



Cada pasajero va inmerso en sus pensamientos, el paisaje o platica con sus acompañantes.

⁵²http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/aeum/1982/aeum82i.pdf recuperado el 29 de enero de 2012.

Yo miro al frente y a los lados. Me toca un semáforo. Espero. Me añado a Avenida del Trabajo y sigo por Congreso de la Unión.

Son las 3:12 pm. Llego a la terminal en la Merced, cerca del Metro Candelaria. Todos los pasajeros descienden. Paro el camión detrás de mis compañeros. Me bajo y llevo mi tarjeta de trabajo con el despachador, quien anota la vuelta y el número de boletos vendidos. Platico con él, pero pasados 15 minutos me da salida.

Regreso nuevamente por Congreso de la Unión hasta la calle San Antonio Tomatlán, y continuar en República de Cuba. Llego a Valerio Trujano para tomar la glorieta Simón Bolívar e incorporarme a la calle Mina.

A mi alrededor todo tranquilo. Circulan también metrobuses y convencionales. Continúo en Buenavista hasta Plaza de la República. Tomo Gómez Farías y después Guillermo Prieto para dar vuelta a la izquierda en Manuel María Contreras. Me encuentro otra vez por Avenida Marina Nacional, y en Tacuba me incorporo en Calzada Legaria hasta Carrillo Puerto. Bajo a la gente en Lago Colhue y llego a la Línea San Juanico Merced.

Voy por la segunda vuelta. Esta vez en la terminal le digo al despachador “voy a echar taco”. Pasados veinte minutos regreso, ya son las 5:30 pm. Me dan mi tarjeta de trabajo y salgo nuevamente. El número de boletos vendidos que llevo es de aproximadamente 200.

Tercera vuelta. El pasaje tranquilo, ninguno se queja. Uno me pregunta si lo dejo en el Monumento a la Revolución, “sí, súbale”, le digo. Empieza a anochecer. Enciendo las luces del camión, así como los faros. Llego al Metro Candelaria a las 7:48 pm. Es mi última vuelta para finalmente encerrar. Regreso a la Línea.

Son las 9 pm, el pasaje desciende en Lago Colhue. Al acercarme veo mucho movimiento, patrullas y granaderos en la entrada del encierro. “Ya lo asaltaron, como en veces pasadas” pienso. Sale mi patrón con cara de tristeza y achicopalado.

– Ya nos dieron en la torre, dice.

– ¿Cómo que ya nos dieron en la torre?

– Sí, el gobierno, ya nos quitaron los camiones.

Entro al encierro. Entrego la cuenta del boletaje vendido, entre 400 y 500. A mí y otros compañeros nos preguntan si queremos seguir en este trabajo ahora con una nueva empresa. Nos quedamos viendo ¿quién iba a decir que no? Hicimos una fila, apuntamos nuestros datos y firmamos.

En la municipalización, que Guadalupe define siempre como “cuando los agarró el gobierno”, dice que al principio se trabajó bajo el mismo tenor, es decir, se siguieron con los mismos camiones y boletos de los permisionarios; sin embargo, después se empezaron a hacer roles con turnos de ocho horas. Además de que les llegaban pagos extras por lo que les debían cuando pertenecían al “pulpo camionero”.

2.4 CAMBIOS EN LAS CONDICIONES LABORALES

Con la intervención estatal las condiciones de los trabajadores cambiaron rotundamente, las horas de trabajo fueron respetadas, el salario y las prestaciones eran mayores. Por primera vez tuvieron un contrato colectivo de trabajo, en el que se estipuló que Ruta-100 pagaría la cantidad de 70 pesos por hora efectiva de trabajo incluida la parte proporcional al pago correspondiente al séptimo día.

Como señala la investigadora Angélica Cuéllar:

Los operadores que trabajaban los domingos tenían asegurada una prima adicional de diez pesos por hora efectiva de trabajo además de la prima dominical del 25%, tal y como lo disponía la ley. También gozaban de vacaciones, días de descanso y aguinaldo. La empresa les proporcionaba anualmente dos uniformes los años nones y tres los años pares, sin costo alguno para el operador. Se pagaban también pensiones por jubilación, vejez, invalidez y muerte en términos de ley. La empresa además les pagaba incapacidades, estímulos y préstamos escolares.⁵³

Asimismo, se sustituyó lo que se conocía como encierro en módulo “éstos fueron ubicados estratégicamente y tenían servicios integrados para los operarios; algunos llegaron a contar con baños, regaderas y dormitorios”.⁵⁴

Por otra parte, en 1982 Ruta-100 elaboró un Plan Integral de Capacitación en el que organizó cursos dirigidos a operadores.⁵⁵ Se empezó a considerar al chofer como operador

⁵³ Cuéllar Vázquez. *Op. Cit.* pp. 24-25.

⁵⁴ *Ibid.* p. 20.

⁵⁵ [www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia del transporte en la ciudad de mexico / rid/73?page=3](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia_del_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/73?page=3) recuperado el 23 de enero de 2012.

profesional, el cual “conduce con el máximo de seguridad y con los cuidados que la unidad requiera para que ésta se conserve en óptimas condiciones”.⁵⁶

En la capacitación se tomó en cuenta la relación operador-pasajero e indicaban la importancia que merecía el público, además de la manera correcta y adecuada de tratarlos. Por ejemplo, se consideraba que el operador era quien proyectaba la imagen de la empresa, ya que él estaba en contacto directo con la ciudadanía, por ello debía:

- Dar el tiempo suficiente para que los pasajeros suban y bajen.
- Entregar el cambio correcto y de buena manera.
- Proporcionar la información que soliciten los usuarios.
- No responder a las agresiones de los usuarios de la misma manera.⁵⁷

También debían considerar aspectos como la limpieza, el uniforme, la puntualidad, el conocimiento del autobús, las reglas de tránsito, señalamientos viales y el manejo defensivo, es decir, una estrategia para evitar accidentes a pesar de los errores de los demás conductores.

Fragmentos de la canción “Compañero puedes” muestran la importancia que tenían los operadores con el público:

Compañero puedes operar tu carro
con las precauciones de seguridad,
evitar problemas a tu sindicato
y a los pasajeros dar cordialidad.

En tus manos pone su confianza el pueblo,
pues de ti depende la puntualidad
de los escolares, de la clase obrera,
que esa economía maltratada está.⁵⁸

⁵⁶ Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. *Manual para la operación profesional de autobuses*. México DF, AUPR Ruta-100, 1984, p. 4.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 5.

⁵⁸ S/a ca. 1985. “Compañero puedes”. 2’34””. Interpretación y arreglos Grupo de Música de la Comisión Artística S.U.T.A.U.R. R-100. Cassette. México.

Guadalupe Quintero Foglia dijo que personalmente para él fue un cambio, ya que tenía un ingreso fijo y podía disfrutar más con su esposa, con quien, debido a las vacaciones que ahora se le daban, se podía ir a su estado natal cada seis meses. Cuando antes ni disfrutaba, lo que quería era trabajar para ganar dinero.

Asimismo, indica que lo benefició porque cuando eran los permisionarios si su camión se descomponía, se quedaba en taller y no ganaba nada. Ya después fue distinto, porque si esto pasaba, contaban con grúas que los auxiliaban y les pagaban sus horas de trabajo.

2.5 OPERACIÓN DE RUTA-100

Jorge Legorreta, doctor en urbanismo, explica que en los primeros años de la municipalización del transporte el servicio tuvo deficiencias y fue a finales de 1983 cuando éste se normalizó, de tal forma que alcanzó a cubrir casi el 80% de la superficie urbana del DF.

Para 1986 el pasaje costaba tres pesos, pero en agosto del mismo año se incrementó la tarifa a 20 pesos y en diciembre a 100 pesos, mientras que en febrero de 1991 a 400 viejos pesos.

También las rutas y el kilometraje aumentaron de manera que:

En diciembre de 1982 existían 218 rutas con una longitud aproximada de 4,800 km, rebasando la red que operaban los permisionarios. El 45% de las rutas se conectaban directamente con el METRO y con las cuatro terminales de autobuses foráneos. Con el aumento de rutas, para 1985 la red se incrementó a 7,500 km; en promedio, cada ruta se extendió hasta 31 km, lo que significó duplicar la cifra anterior a la municipalización de 1981. Un acierto fue poner en marcha en 1988 las rutas directas y express con un mínimo de paradas durante los trayectos. En 1986 el trazado ortogonal se modificó para hacer rutas más directas pero a costa de

reducir el kilometraje. Así a fines de 1988 la red total era de 7,151 km.⁵⁹

Debido a la demanda de los usuarios, Ruta-100 no sólo funcionaba en el DF sino que extendió algunos de sus ramales a colonias periféricas situadas en municipios del Estado de México.

Los modelos de autobuses que pertenecían a esta empresa eran diversos, de tal forma que en 1991, 67% eran tipo delfín, 20% metrobuses, 5.2% marca SOMEX, 3% denominado



convencional con motor delantero, y 4.8% de otros tipos. El autor mencionado comenta que como las características técnicas del parque vehicular eran muy variadas, el servicio de mantenimiento resultó complicado.

2.6 SINDICATO SUTAU-100

Al darse la municipalización del transporte, cerca de 22 mil trabajadores pertenecían a centrales obreras y sindicatos independientes, en su mayoría afiliados a la CTM. Como indica Trueba Lara: “la CTM, la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), la Confederación Regional de Trabajadores (CRT), la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y los Sindicatos Obreros Libres (SOL) eran las titulares de los principales contratos colectivos”.⁶⁰

Respecto a los sindicatos, Guadalupe los llama “sindicatos charros, siempre estaban con la empresa y te echaban en medio”.⁶¹ Agrega que les debían uniformes y no se respetaban los acuerdos que se hacían en la Línea, prácticamente los traían marginados.

⁵⁹ Legorreta, Jorge. *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*. 2da edición (corr. y aum.). México, Centro de Ecología y Desarrollo, 1995, pp. 75-76.

⁶⁰ Trueba Lara. *Op. cit.* p. 22

⁶¹ Quintero Foglia, Guadalupe. *Op. cit.*

Al crearse Ruta-100, la CTM quería ser la titular; sin embargo, los trabajadores no estaban de acuerdo, debido a que en su momento fue un sindicato que más que apoyarlos, los explotaba. Así, en 1982 estalla una huelga. Un corrido perteneciente al Grupo de Música de la Comisión Artística SUTAUR 100 ejemplifica lo sucedido:

Voy a cantar un corrido,
escuchen lo que pasó:
En la lucha camionera
la CTM perdió.
Esta vez no pudo hacerla
con las ganas se quedó.

Nuestro derecho exigimos
en las manifestaciones,
sindicato independiente
pedían los trabajadores,
y fuera la CTM,
fuera los explotadores,

*En la lucha camionera
no podremos olvidar,
que toditos los choferes
no se supieron rajar,
y anduvieron en la lucha
hasta llegar a triunfar.*

Año del 82
sábado 15 de enero,
el Distrito Federal
sufrió un paro camionero.
Había estallado la huelga
de autobuses pasajeros.

Pa' que acabara la huelga
dan algunas soluciones,
para que se resolvieran
todas esas situaciones,
y ya no hubiera más huelgas
ni más paros de camiones.

*En la lucha camionera
no podremos olvidar,
que toditos los choferes*

*no se supieron rajar,
y anduvieron en la lucha
hasta llegar a triunfar.*⁶²

De tal forma que el entonces presidente de México, José López Portillo, incorporó a los operadores al apartado B del artículo 123 constitucional, cuya fracción X dice: “los trabajadores tendrán el derecho de asociarse para la defensa de sus intereses comunes. Podrán, asimismo, hacer uso de derecho de huelga previo el cumplimiento de los requisitos que determine la ley, respecto de una o varias dependencias de los Poderes Públicos, cuando se violen de manera general y sistemática los derechos que este artículo les consagra”.⁶³

Motivo por el que tras varias luchas y acuerdos entre diversos sindicatos, el 28 de febrero de 1982 los trabajadores acuerdan constituir uno nuevo llamado Sindicato Único de Trabajadores del Autotransporte Urbano (SUTAUR-100). Pedían que Gabino Camacho fuera el secretario general y Ricardo Barco el asesor jurídico, el primero perteneciente a la Unión Sindical de Trabajadores de Autotransportes y Activistas Similares y Conexos de la República Mexicana (USTAASC), y el segundo a la Unión de Operadores Mecánicos Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMAS).

Su lema era “Por la organización y la emancipación de los trabajadores”. Así “el 17 de marzo, el Tribunal dictó su resolución en la cual reconocía que la mayoría de los trabajadores de la empresa Ruta 100 se encontraban afiliados al SUTAUR 100 y éste obtuvo su registro”.⁶⁴

El ahora operador de la Red de Transporte de Pasajeros del DF, Guadalupe Quintero, expresó que hubo una verdadera unión entre sindicato y trabajador, uno no existía sin el apoyo del otro “el sindicato lo formamos todos, cada año se lograban unos aumentazos... la verdad fue lo mejor pagado”.⁶⁵ Afirmó que todo lo manejaba y controlaba el SUTAUR “era la fuerza de todo”. Uno de entre otros problemas que más adelante llevó a la quiebra de la empresa.

⁶² S/a *ca.* 1985. “La lucha camionera”. 2’39’’. Interpretación y arreglos Grupo de Música de la Comisión Artística SUTAUR 100. Cassette. México.

⁶³ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. [PDF en línea], recuperada en febrero de 2012. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/cn16.pdf>

⁶⁴ Vázquez, Cuéllar. Angélica. *Op. cit.* p. 34.

⁶⁵ Quintero Foglia, Guadalupe. *Op. cit.*

Así, con el tiempo y la capacidad que tenían los trabajadores junto con el sindicato para exigirle al gobierno era tal, que éste debía irse con cautela y no permitir que el SUTAU-100 se acrecentara y fortaleciera cada vez más. Por tal motivo, como menciona José Luis Trueba: “cuando Miguel de la Madrid nombró a Ramón Aguirre como regente de la Ciudad de México, le dio la consigna de transformar la estructura del transporte urbano para derrotar a los trabajadores de Ruta 100”.⁶⁶

Entonces privilegió concesiones a peseros y taxistas con el fin de que cada placa entregada fuera un golpe para Ruta-100, ya que se justificaba la cancelación de compras de autobuses. Sin embargo, esta medida no fue suficiente. El poder del sindicato se hizo cada vez más fuerte en lo económico y como un grupo de presión.

2.6.1 SUTAU-100: Movimiento Proletario Independiente (MPI) y Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN)

El SUTAU-100 apoyaba al Movimiento Proletario Independiente (MPI), éste “se caracterizó por su radicalidad y antipartidismo [...] se gestó desde el inicio por una relación clientelar y política con el SUTAU, y fue fomentada y promovida por los dirigentes del sindicato”.⁶⁷ Un tipo de beneficio que hubo entre éstos dos era que ampliaban rutas a zonas del Estado de México, donde no tenían permitido el acceso. Ricardo Barco, el asesor jurídico del SUTAU-100, creó este organismo en 1984 y era el dirigente.

Asimismo, tuvieron vinculación con el Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), a quien apoyaron con traslados, económicamente, comida y equipo de comunicación. “Los activistas del MPI se sumarían a las fuerzas del EZLN para realizar labores de proselitismo en los sectores urbanos y campesinos del Distrito Federal, al tiempo que Ruta-100 destinaría una parte de sus recursos a la guerrilla chiapaneca”.⁶⁸

Guadalupe Quintero dice que era obligatorio dar una cooperación cada ocho días para mandarles víveres, así como enviarles uniformes.

⁶⁶ Trueba Lara. *Op. cit.* p. 35.

⁶⁷ Cuéllar Vázquez. *Op. cit.* p. 78.

⁶⁸ Trueba Lara, José Luis. *Op. cit.* p. 59.

2.7 HUELGA DE 1989

Para 1988 Ruta-100 atendía a cinco millones 600 mil pasajeros diariamente en 220 rutas con una flotilla de siete mil unidades.⁶⁹ Por otro lado, también comenzó un programa de compactación de módulos, los cuales se redujeron de 39 a 27 en 1994, mientras que los autobuses disminuyeron, en 1988 había siete mil 731, y en 1993 había tres mil 860.⁷⁰

En ese entonces el presidente de México, Carlos Salinas de Gortari, nombró a Manuel Camacho Solís como jefe del DF. Él también se encargó de privilegiar más al transporte concesionado que a Ruta-100, además de etiquetarlo como un servicio ineficiente que contaba con subsidios altos.

Es en 1989 cuando se dan las negociaciones del nuevo contrato colectivo de Ruta-100. Los dirigentes del SUTAU-100 exigieron un aumento directo del 25% y una mejora en las prestaciones. Sin embargo, no hubo acuerdos y el miércoles 3 de abril se declara en huelga.

El Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje la dicta ilegal porque:

...de 1982 a la fecha, los ingresos de los trabajadores se incrementaron cada año en 11% por encima del salario mínimo. En 1988 alcanzaron el doble que en 1982. Los salarios de un personal de Ruta 100 son los más altos en el país para un servicio urbano y superiores en 100% al promedio de los que [se] perciben en trabajos similares.⁷¹

Por otra parte, Camacho Solís toma la decisión de dar por terminadas las relaciones colectivas de trabajo con los 23 mil trabajadores. Durante esa época el Ejército fue el encargado de dar el servicio mediante un Programa Emergente de Transporte (PET) del DF.

Cuéllar señala que este problema se termina con una estructura diferente en la que se recontractó nuevamente a parte de los trabajadores, pero con nuevas condiciones como designar en la empresa a un administrador general; además de una reducción en el presupuesto.

⁶⁹ Navarro, Bernardo. *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*. Op. cit. p. 56.

⁷⁰ Cuéllar Vázquez. *Op. cit.* p. 81.

⁷¹ Trueba Lara, José Luis *Op. cit.* p. 52.

2.7.1 Trabajadores durante la huelga

El operador de autobús Guadalupe Quintero explica que durante esta huelga a los trabajadores les tocaba resguardar los módulos de acuerdo con el turno que le tocaba a cada uno, mañana o tarde, con el fin de que nadie sacara los camiones o inmuebles, “no así en la quiebra, que los granaderos ya no dejaron que sacáramos los camiones”.⁷²

Habla de las personas a las que se les llama esquirolas, es decir, los rompe huelgas, aquellos que se encargan de hacer sabotaje o alborotar; que realizan el trabajo de un huelguista o bien, que trabajan aun cuando la empresa está en paro.

Cuando fue la quiebra los llamaban esquirolas porque salieron a trabajar en los camiones, mientras algunos ex trabajadores seguían a la espera de solución al conflicto, pero Guadalupe dice que no lo fueron, ya que no rompieron ninguna huelga, la empresa fue declarada en quiebra.

Señala que entre compañeros platicaban, veían televisión y hacían la “cooperacha” para comprar comida. Por un lado, confiaban en que ganarían, pero también dudaban; sin embargo, el sindicato era quien los alentaba, además de recordarles que contaban con un fondo de resistencia.

Éste mismo hecho fue el que los animó durante la quiebra de Ruta-100, ya que el sindicato les decía que en ocho días se arreglaría el problema, que contaban con fideicomisos que les ayudarían, pero no esperaban que les fueran congelados. Los trabajadores tenían esperanzas porque hasta el 1º de mayo de 1995 se acababa el contrato colectivo pero llegó ese día y ninguna solución, ya no contaban con algún documento que los amparara.

2.8 FIDEICOMISOS DE LOS TRABAJADORES DEL SUTAU-100

Los fideicomisos eran aportaciones de los trabajadores, los cuales primero fueron administrados por el Banco del Atlántico y más tarde por Banca Serfin. Sus objetivos eran:

⁷² Quintero Foglia, Guadalupe. *Op. cit.*

- a) Ayudar económicamente a los miembros del sindicato en caso de que falleciera algún familiar, apoyar económicamente a las familias, etcétera.
- b) La adquisición y construcción de un local o locales donde pudieran realizarse asambleas plenarios y multitudinarias del sindicato.
- c) Como fondo de resistencia para el cumplimiento de los objetivos del sindicato.⁷³

Cuando se da la quiebra de Ruta-100 una denuncia presentada en 1991 por 225 trabajadores por mal manejo de los fideicomisos, fue la base para detener tanto a los líderes sindicales como al asesor jurídico, Ricardo Barco. El 10 de abril de 1995 las cuentas bancarias y los fideicomisos del SUTAUR-100 se congelaron, el patrimonio ascendía a 120 millones nuevos pesos.

2.8.1 “La esperanza muere al último”

A pesar de que una parte de este dinero ya fue regresado a los trabajadores, aún está latente la deuda, “(...) se logró el pago de dos cheques que suman alrededor de 5 mil 800 pesos. No obstante, considera (Eduardo Vargas Monroy, representante de los ex trabajadores de Ruta-100) que de acuerdo con lo que se reunió en los 12 fideicomisos, a cada trabajador le deben corresponder cerca de 20 mil pesos”.⁷⁴

El 12 de enero de 2012 se llevó a cabo una asamblea con ex trabajadores de Ruta-100 frente a la Plaza de la Constitución, en la calle 16 de septiembre.



⁷³ Cuéllar Vázquez. *Op. cit.* p. 90.

⁷⁴ Alcántara, Liliana. “Reclaman dinero aportado ex trabajadores de la Ruta 100”. *El Universal* [en línea]. Recuperado el 3 de febrero de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/19089.html>

A primera vista hay hombres, en su mayoría sentados en la acera, otros parados que conversan con sus demás compañeros. Alguna bolita juega cartas, los de al lado observan. Se les ve la edad en el rostro. Varios llevan mochila, da la impresión de que vienen de trabajar.

Más adelante unos comen “garnachas” con una señora que vende. Avanzas y los señores continúan, no sin antes percartarte de que hay unos que hacen una fila, se dirigen hacia una mesa para apuntarse en una lista y dar una cooperación voluntaria.

Colocan una carpa que dice “Los trabajadores de la Ex-Ruta-100 pugnamos por la reorganización y reestructuración de un transporte digno, eficiente y seguro para los habitantes de la ciudad de México”. Pasan minutos y al lado izquierdo se visualiza otra con el logotipo del SUTAU-100 con el lema “Por el rescate de la dignidad, los derechos y el patrimonio de la clase trabajadora”.



Llama la atención que también hay mujeres solas, acompañadas o bien, con hijos. Todos esperan pacientemente.

Algunos ex trabajadores opinan que el dinero de los fideicomisos sí se les regresará, tal vez no integro, pero sí en algún momento. Armando Juárez, de 52 años, dice que por su lado llevó una demanda personal pero no procedió, agrega que lo importante es la unión de los compañeros “yo solo no puedo, tiene que ser colectivo”.⁷⁵

Asimismo José Luis López, de 70 años, duda en este caso por cuestiones de líderes, ya que “son bastantes grupos, cada quien jala agua para su molino”.⁷⁶ Sin embargo, al igual que Laura Dante, esposa de un ex trabajador, dice que la esperanza es lo que muere al último.

⁷⁵ Juárez, Armando. 12 de enero de 2012. Entrevista personal. *Fideicomisos Ruta-100*. Ex operador de autobús de la Ruta-100. México, DF.

⁷⁶ López, José Luis. 12 de enero de 2012. Entrevista personal. *Fideicomisos Ruta-100*. Ex operador de autobús de la Ruta-100. México, DF.

Por su parte, Guadalupe Quintero comparte las ideas de sus compañeros al afirmar que por un lado, los líderes lo usan como negocio, y por otro, el gobierno no quiere dar por terminado este problema.

El 28 de diciembre de 2012 el gobierno del DF entregó un apoyo económico de mil cheques de 12 mil 867.60 pesos a ex trabajadores de la Ruta-100, por medio de la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo, de acuerdo con el Programa Especial Emergente de Beneficio.

Dicho acuerdo se realizó luego de que ex empleados solicitaron al gobierno de esta entidad ayuda para crear fuentes de trabajo tras la quiebra de este organismo, pero como algunos no fueron incluidos en acuerdos políticos hechos en 1996 y 1999, se realizaron mesas de trabajo para negociarlos.

Cabe señalar que este fue un acuerdo al que llegó el gobierno del DF el 29 de marzo de 2012 con los líderes de tres empresas a las que pertenecen los ex trabajadores, Leonel Villafuerte, Jorge Cuéllar y Felipe Domínguez; el cual no concierne al pago de los fideicomisos de los más de 12 mil empleados que laboraban en la Ruta-100.

2.9 QUIEBRA DE RUTA-100

Para 1995 Ruta-100 transportaba “diariamente un promedio de 2.8 millones de pasajeros, lo que representa 6.3 por ciento del total de la demanda de la ciudad de México. Con 207 rutas, dispone de 2 mil 801 autobuses en circulación y mil 403 unidades descompuestas”.⁷⁷

Tras la sentencia de quiebra presentada el 6 de abril de 1995 por el juez primero de lo concursal, José Francisco Camacho, quien fue el encargado de dar por terminadas las condiciones generales de trabajo a cerca de 13 mil trabajadores sindicalizados de la Ruta-100, el 8 de abril de 1995 la empresa Autotransportes de Pasajeros Ruta-100 fue declarada en quiebra, ya que de acuerdo con el Departamento del DF era inviable financieramente debido a los múltiples vicios por los que atravesaba. Ese mismo día se colocaron sellos en los módulos e instalaciones de la empresa.

⁷⁷ Enciso, Angélica. “La quiebra de Ruta 100, por inviabilidad financiera”. *La Jornada*. México DF, 9 de abril de 1995. Sección El País. p. 17.

Durante este momento se puso en marcha el Programa Emergente de Transporte (PET) gratuito “con 750 autobuses y el lunes habrá un total de mil 200 -entre foráneos y escolares- que cubrirán 45 corredores.”⁷⁸ Para el lunes 10 de abril se contaba con mil 400 autobuses y microbuses que prestaron el servicio.

Para el caso de los dirigentes del SUTAUR-100, el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal tomó como base la denuncia presentada por 255 ex trabajadores hecha en 1991, es decir, el mal manejo de los fideicomisos, y da la orden de detención de los dirigentes del sindicato “Eduardo Hernández Quiroz, Cristóbal Flores de la Huerta, Adalberto Loza Gutiérrez, Filemón Ponce Cerón y Octavio Sánchez Palma son acusados de abuso de confianza por un total de 9 millones 100 mil nuevos pesos cometido en detrimento del Fideicomiso de Administración que constituyó el sindicato de esa empresa, ayer declarada en quiebra por las autoridades del Departamento del Distrito Federal (DDF)”.⁷⁹

Por su parte, el 9 de abril de 1995 el asesor jurídico, Ricardo Barco, también fue detenido, y tanto a él como a los asesores jurídicos se les fijó una fianza de 10 millones de nuevos pesos a cada uno.

Angélica Cuéllar indica que en la quiebra de Ruta-100 hubo razones políticas y económicas, y rescata parte de las declaraciones del secretario de gobierno del DF, Jesús Salazar Toledano:

Se debió también a la dispersión de mando y responsabilidad motivada por intereses particulares sobre el interés de la empresa, lo que había dado lugar a una administración caótica que a su vez ocasionó una deficiencia en la oferta del servicio y por lo tanto ya no se satisfacían las necesidades de la ciudadanía [...] había también una subutilización del parque vehicular de 4024 unidades de las cuales sólo se tenían 2801 en ruta.⁸⁰

También el investigador Trueba Lara afirma que el conflicto de Ruta-100 no se considera como quiebra:

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Olayo, Ricardo. “Aprehenden a cinco líderes del sindicato de Ruta 100”. *La Jornada*. México DF, 9 de abril de 1995. Sección El País. p. 18.

⁸⁰ Cuéllar Vázquez. *Op. cit.* p. 86.

No puede aplicarse la Ley de quiebras a un organismo descentralizado en la medida en que este tipo de instituciones no tiene por objeto obtener ganancias. Aún más, señalar que un organismo descentralizado está en quiebra significa asumir que el gobierno está exactamente en la misma situación.⁸¹

Este conflicto se extendió a lo largo de un año y durante este tiempo los ex trabajadores realizaron movilizaciones con el MPI y otras organizaciones. En un principio acordaron realizar guardias permanentes afuera de los módulos y se negaron a firmar cualquier contrato con el DF.

Con respecto a este problema, la opinión del operador de 56 años es similar a la de Trueba, ya que afirma que una empresa de gobierno no se puede declarar en quiebra debido a que es subsidiada, no es una empresa lucrativa: “el gobierno tuvo argumentos y así lo manejó, pero no fue legal, lo que quería era terminar con el sindicato porque se salió de lo que era su trabajo, su trabajo era lo laboral, estar al tanto del trabajador”.⁸²

Por su parte, el doctor Bernardo Navarro indicó que Ruta-100 se regía como sistema público pero llegó a corromperse, “debido a que el PRI ya estaba muy corrompido, el organismo mismo se corrompe; entonces se corrompen los directivos, los funcionarios, el sindicato y se genera una relación perversa entre la autoridad, funcionarios y sindicato (...) el niño estaba sucio y agarraron, lo bañaron y tiraron al niño con todo y el agua. Lo que tenían que haber hecho es meter a la cárcel a seis sinvergüenzas y ya, de por vida, porque fueron unos raterazos, perjudicaron a toda la ciudad de México, generaron un retraso de 30 años en el transporte por una decisión visceral de la presidencia de la República y en particular de Espinoza Villareal, que por eso está en el basurero de la historia”.⁸³

Agregó que la quiebra de este organismo fue una pésima decisión, lo que se debió haber hecho era “meter a la cárcel a todos los ladrones, estaban perfectamente ubicados. Eran los funcionarios que habían estado a cargo del organismo, en distintos momentos, algunos no todos, hubo buenos y hubo malos. A los líderes sindicales por supuesto que eran unos

⁸¹ Trueba Lara *Op. cit.* p. 89.

⁸² Quintero Foglia, Guadalupe. *Op. cit.*

⁸³ Navarro Benítez, Bernardo. 26 de octubre de 2012. *Op. cit.*

pillos, y a sus directores de finanzas y legales, que inclusive se fueron del país con el dinero”.⁸⁴

Las consecuencias, comentó Navarro Benítez, fueron una gran congestión y contaminación por la sustitución de autobuses por microbuses “cuatro mil autobuses que funcionaban dando servicio en todos los rincones de la ciudad, de forma eficiente, organizada, etc., fueron sustituidos por 23 mil micros y combis, que causaron una congestión, una contaminación, un relajo del tamaño del mundo (...). Algún día la historia va a juzgar como traidores a quienes hicieron eso, porque hicieron que tu generación padeciera enfermedades respiratorias a cada rato, porque esas personas son los asesinos intelectuales de los accidentes que hay cada rato en esos vehículos, no los choferes, no el concesionario siquiera, que sí tiene algo de culpa, pero el que tiene la culpa fueron estos personajes”.⁸⁵

Al preguntarle por qué actualmente no existe un transporte metropolitano en la Ciudad de México como en algún momento lo fue Ruta-100, respondió que por dos razones fundamentales: “uno porque la federación no cumple su responsabilidad ¿cuál es su responsabilidad? Está en la ley, ella debe de intervenir en los fenómenos metropolitanos y no interviene. Y la segunda razón muy importante por los fuertes intereses corporativos del transporte del Estado de México”.⁸⁶ Añadió que será posible formalizar un transporte de este tipo cuando “se rebelen los usuarios del Estado de México, cuando no cambien su dignidad por una tarjeta de Soriana”.⁸⁷

2.9.1 “Ya nos sacaron del módulo”: 8 de abril de 1995

Guadalupe Quintero Foglia señala que meses antes de la declaración de quiebra, había asambleas generales en las que ya se veían venir problemas, luego les querían atrasar los pagos y les decían que anduvieran con cautela porque “no sabemos de dónde nos va a llegar

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ *Ibid.*

la bronca... muchos decían «¿cómo se va a acabar? Es una empresa de gobierno, no puede acabarse porque está funcionando, teníamos bastantes camiones»⁸⁸.



Además de saber que tenían un sindicato fuerte y a su vez el MPI a su favor, les hizo dudar aún más, “cuando se

declaró todo esto, no imaginábamos que se hubiera acabado, nos dolió mucho porque en verdad estábamos bien, ganábamos bien como trabajadores”⁸⁹.

El 8 de abril de 1995 a este operador le tocaba trabajar en la mañana. En ese entonces su ruta era de Colegio Militar a Palo Solo, la SARO 109 (Servicios Alimentadores de la Red Ortogonal),⁹⁰ su camión era un tipo Bóxer con número económico 018.

Sale de su casa temprano. Llega al módulo 24, ubicado en Lago Caneguín 130. Ve patrullas y granaderos. «¿Y ahora qué?» Se pregunta. Se acerca a sus compañeros; le dan la noticia:

— Ya nos sacaron del módulo, ya se acabó Ruta-100.

— Si quieres pregúntales a los del sindicato— agrega otro.

Se acerca a alguien del SUTAU-100

— ¿Qué pasó?

—El gobierno declaró en quiebra a la empresa.

—Pero ¿¡cómo!?! ¿Qué va a pasar con nosotros?— responde.

—No te preocupes, esto va a tener arreglo, hay que echarle ganas, no hay que movernos de aquí, hay que hacer guardias.

«¿Y ahora qué hago?» piensa, decaído.

⁸⁸ Quintero Foglia, Guadalupe. 24 de enero de 2012. *Op. cit.*

⁸⁹ Quintero Foglia, Guadalupe. 14 de enero de 2012. *Op. cit.*

⁹⁰ En la década de los años 70, cuando se construyeron los ejes viales, hubo una reestructuración de rutas para adaptarse mejor a ellas, así se contaba con rutas directas y un sistema alimentador de rutas ortogonales (SARO). Las primeras con una numeración del 1 al 99, mientras que las segundas del 100 al 199.

Regresa a su casa, le cuenta a su esposa. Ambos se preocupan. Sus dos hijos pequeños. Su vida familiar, emocional y económica cambió a partir de ese momento.

Guadalupe Quintero comenta que para él fue difícil perder el trabajo, ya que tenía una responsabilidad con una familia, con la que debía salir adelante sin los ingresos de antes.

Por su parte, su esposa María Elena Carranza Ávila, de 52 años, dice que sintió preocupación, ya que empezaron problemas económicos graves, motivo por el que buscó la forma de ayudar mediante trabajos externos. Además de que como pareja se tuvieron que apoyar más “es ahí donde decimos que se casa uno en la riqueza y en la pobreza, en la salud y en la enfermedad”.⁹¹

Asimismo, el operador comenta que se fue todo el mes de abril a hacer guardias afuera del módulo para resguardar las instalaciones y que no hubiera gente externa que dañara los autobuses y los culparan a ellos. Se hicieron grupos con días y horas específicas.

Además los ex trabajadores empezaron a “botear” pero él dice que no lo hizo, acompañaba a compañeros, pero personalmente no lo hacía porque le daba pena, además de que lo vio mal “porque ibas a pedir y lo llevabas ahí con los del sindicato y ya luego no te daban nada”.⁹²

Indica que cuando se ofreció la liquidación, él fue a las oficinas a informarse cuánto le tocaba, pero ese día no firmó, ya que tomó la decisión junto con su esposa. Agrega que cerca del lugar había compañeros que vigilaban para ver quiénes se acercaban, andaban como “ratitas”.

Comenta además que le interesaba recontractarse en el Sistema Temporal de Transporte, “si hay chance de volver a entrar, yo entro porque es lo que sé hacer”.⁹³

Al otro día que regresó al lugar, firmó, recibió su cheque, y a la vez le preguntaron si quería seguir en ese trabajo. Se apuntó en una lista y como a los 15 días recibió un telegrama en el que le decían que se presentara con documentación.

⁹¹ Carranza Ávila, María Elena. 1° de febrero de 2012. Entrevista personal. *Ruta 100*. Esposa del operador de autobús Guadalupe Quintero Foglia. México, Estado de México.

⁹² Quintero Foglia, Guadalupe. 1° de febrero de 2012. *Op. cit.*

⁹³ Quintero Foglia, Guadalupe. 14 de enero de 2012. *Op. cit.*

2.9.2 “Me van a decir que ando de esquirol”

— ¿A qué módulo se quiere ir?

— A mi módulo, el 24.

— Nada más no quiero que venga al rato que quiere su cambio, porque ya no aguanta a sus ex compañeros.

Guadalupe dice que estas fueron las palabras que le dijo la persona que lo contrató, ello porque varios ex trabajadores que se encontraban afuera de los módulos bronqueaban a aquellos que se hubieran recontratado.

Llego y veo a los compañeros. Los saludo:

— ¿Qué paso? ¿Cómo están?

— Vamos bien, todo tranquilo — responden.

Como puedo me escapo y me dirijo a la entrada del módulo. Nadie tiene acceso, pero yo sí, puesto que traigo una orden de trabajo. Presento la hoja en la puerta. Pásale, me dicen. Veo a mis ex jefes.

—Qué bueno que te decidiste. Mañana empiezas a trabajar en la ruta donde andabas de Colegio Militar a Palo Solo, la SARO 109.

Al otro día me presento. Tomo mi camión. «Ahora que salga me van a bronquear y me van a decir que ya estoy de esquirol», pienso. Salgo del módulo. Me empiezan a gritar:

— *Inche* esquirol.

— Traidor — dice otro, arrojándome un huevo en las ventanillas del camión.

— Hambreado — uno más.

Me hago el sordo, yo lo que quiero es trabajar. Días más tarde se les pasa el coraje, ya no me dicen nada.

De esta manera, el trabajador comenzó una nueva etapa como operador de autobús; en la que definitivamente las condiciones de trabajo volvieron a cambiar, Guadalupe explica que durante la administración de la sindicatura de Banobras, es decir, el Sistema Temporal de Transporte (STT), no hubo mucha mejoría con los trabajadores; mientras que en el Consejo de Incautación a pesar de no ganar mucho, las prestaciones mejoraron.

De sus 57 años, 35 los ha dedicado al manejo de autobuses de pasajeros públicos, los cuales junto con las rutas, la gente y las empresas han cambiado con el pasar del tiempo, y

asegura que cuando empezó, su trabajo era muy tranquilo y relajado; sin embargo, ahora es muy estresante.

2.9.3 “Fue improcedente la quiebra”: opinión de un ex operador de Ruta-100

Tiene 62 años, actualmente es pensionado y trabajó durante 18 años en el transporte, en 1977 comenzó en los permisionarios y a partir de 1981 estuvo en Ruta-100 como operador de autobús y tesorero. Su nombre es Javier Rodríguez Torres.

Porta camisa y pantalón de mezclilla, con los brazos apoyados en una mesa, jugueteando con sus dedos y un tanto con timidez explicó que el servicio de Ruta-100 era “magnífico”, ya que se llegaba a colonias proletarias y el costo del pasaje fue de mucho beneficio para la población.

Añadió que con la llegada de la municipalización del transporte, el ritmo de trabajo cambió debido a que empezaron a tener patrones, horas fijas, sueldo estable, prestaciones, vacaciones, prima dominical, así como mayor seguridad y apoyo a nivel operativo.

Pasados algunos minutos y con un poco más de confianza, manifestó que la quiebra de la empresa tuvo relación con el SUTAU-100 y los grupos sociales que apoyaba: “el sindicato se empezó a hacer más fuerte, que se llegó a conformar la parte proletaria del MPI (Movimiento Proletario Independiente), entonces jalaban muchas masas populares, lo cual ya no le convenía al gobierno. La quiebra fue con premeditación ante nuestros representantes sindicales, quienes ya con un acuerdo nos ocultaron la realidad, o sea, nos engañaron”.⁹⁴

Añadió que los líderes sindicales como Ricardo Barco López y Gabino Camacho Barrera tenían la batuta y los trabajadores fueron traicionados por ellos mismos, inclusive en la actualidad todavía siguen en el transporte y tienen poder en este ámbito.

Para el también ex tesorero de Ruta-100 el entonces regente de la Ciudad de México, Óscar Espinosa Villareal, fue quien “dio la puntilla, fue el que propició la quiebra; él fue y

⁹⁴ Rodríguez Torres, Javier. 21 de junio de 2014. Entrevista personal. *Ruta-100*. Ex operador de autobús. México, Estado de México.

se llevó los aplausos”⁹⁵. Explicó que en el apartado B de la Ley Federal de Trabajo no existen las quiebras, se puede llamar de otra manera, pero en esa ocasión fue improcedente.

Esta decisión afectó a nivel económico y social, ya que los empleados perdieron su antigüedad y tuvieron que buscar otras fuentes de trabajo, e incluso hubo divorcios entre las familias. En su caso, él se liquidó y continuó como transportista en una combi.

Por otro lado, uno de los casos en esta época fue el de Abraham Polo Uscanga, en ese entonces magistrado del Tribunal Superior de Justicia del DF, quien denunció presiones y amenazas por parte de Saturnino Agüero Aguirre, Presidente de este Tribunal Superior Justicia, debido a que se había negado a librar ordenes de aprehensión contra los líderes de Ruta-100, ya que consideraba que no había pruebas para proceder contra ellos.

El resultado fue su homicidio el 19 de junio de 1955 en su despacho, y el ex operador consideró que el funcionario quería demostrar que “la quiebra era ilegal, que se estaba engañando a los trabajadores”⁹⁶; sin embargo, el conflicto de Ruta-100 también se vio inmiscuido en saldos rojos.

Este no solamente fue uno de los atentados ocurridos, también fallecieron Luis Miguel Moreno (10 de abril de 1995), entonces secretario de Transporte y Vialidad del DF; y el abogado Jesús Humberto Priego Chávez (19 de junio de 1995), encargado de los procesos contra los líderes del SUTAUR-100.

Respecto a la deuda económica que aún tiene pendiente el sindicato con aproximadamente 12 mil ex trabajadores dijo que se han presentado solicitudes con las autoridades correspondientes, pero ve difícil una solución porque: “en los fideicomisos están Ricardo Barco y Gabino Camacho, quienes están ligados al PRD, y mientras el PRD exista dentro del gobierno del DF va a estar difícil que lleguen a entregarlos, porque ha habido muchas demandas”⁹⁷.

Finalmente, Javier Rodríguez Torres espera que en la ciudad llegue a existir un transporte eficiente y oportuno ya que, desde su punto de vista, muchos trabajadores tienen vocación y responsabilidad para el manejo transportista y las futuras generaciones necesitan tener espacios para desempeñarse.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*

2.10 DESPUÉS DE LA QUIEBRA

El 9 de agosto de 1995 el Departamento del DF difunde una propuesta para solucionar el conflicto ocasionado por la quiebra de Ruta-100, en ella se contempló la creación de varias empresas en sociedades mercantiles, financiamiento para adquirir nuevas unidades y herramientas y empleo a dos mil 700 ex trabajadores. Sin embargo, es hasta el 26 de abril de 1996 cuando Leonel Villafuerte, secretario general del sindicato SUTAU-100, firma un acuerdo político con el DF.

De tal forma que se concesionó más del 50% del transporte a particulares, entregados a ex trabajadores de Ruta-100, ya que el acuerdo político indicaba que “4) Se darían concesiones a dos nuevas empresas en las cuales participarían cerca de seis mil trabajadores. 5) Se entregarían mil juegos de placas para taxis”.⁹⁸ Las empresas que se asignaron al SUTAU-100 fueron Servicios de Autotransporte “17 de marzo” y Autotransportes Urbanos Siglo Nuevo. Por su parte, hubo licitaciones públicas a ocho empresas.

2.11 SINDICATURA DE BANOBRAS

El 2 de mayo de 1995 el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje da por terminadas las relaciones laborales entre Ruta-100 y los aproximadamente 13 mil trabajadores. Fijó además “el pago de una indemnización correspondiente a tres meses de salario, una prima de antigüedad de 12 días por cada año. En promedio, a cada trabajadores le correspondían 28 mil nuevos pesos”.⁹⁹

Los trabajadores fueron liquidados por el Banco Nacional de Obras y Servicio Públicos (Banobras), que fue el síndico designado por Francisco Camacho, el entonces juez primero de lo concursal. Asimismo, Raúl Iván Rosas Ortiz, el delegado de esta empresa y titular de la quiebra, fue el encargado de la documentación para recontractar a los trabajadores en los 27 módulos. Para el 18 de mayo de 1995 eran 427 los trabajadores que habían cobrado su liquidación.

⁹⁸ Cuéllar Vázquez. *Op. cit.* p. 94.

⁹⁹ *Ibid.* p.92.

Banobras trabajó durante 853 días con un parque vehicular de más de 2 mil camiones, los cuales se redujeron por falta de mantenimiento:

En los 853 días que operó la instancia se transportó a un total de 853 millones de pasajeros (...). Especificará la sindicatura que recibió un parque vehicular de 2 mil 440 autobuses, mismo que se fue reduciendo por la antigüedad y falta de refacciones originales, causa por la cual dichos vehículos fueron dados de baja. Al término de 1996 se contaba con mil 543 unidades en ruta; es decir, casi mil menos que las recibidas.¹⁰⁰

Ésta misma había liquidado al término de su función a 13 mil 549 trabajadores sindicalizados y de confianza, a los primeros con cinco mil 400 pesos, y a los segundos el equivalente a dos meses y medio de trabajo.



2.12 CONSEJO DE INCAUTACIÓN

El 30 de septiembre de 1997, Sergio Higuera Mota, el entonces juez primero de lo concursal, aprobó la creación del Consejo de Incautación, empresa que comenzó a administrar los bienes propiedad de Ruta-100 en quiebra. El presidente y director designado fue Federico Urruchúa Pellicer.

Raúl Ivan Ortiz, el síndico de Banobras, entregó al DF por medio de este Consejo, “casi 4 mil trabajadores, 2 mil autobuses, bodegas de refacciones, recursos líquidos y bienes

¹⁰⁰ Ballinas, Víctor. “Banobras: se acabó el dinero para liquidar”. *La Jornada*. México, DF, 1 de octubre de 1997. Sección La Capital, p. 61.

inmobiliarios e inmuebles y que con su venta podrán pagar las liquidaciones de los trabajadores contratados por Banobras y a los acreedores”.¹⁰¹

Asimismo, Ivan Ortiz, indicó que pese a las carencias económicas con las que contaba el organismo, se entregó el presupuesto necesario para mantener en operación las rutas existentes.



¹⁰¹ Ballinas, Víctor. “Liquidados, otros mil trabajadores de Ruta 100”. *La Jornada*. México DF, 2 de octubre de 1997. Sección La Capital, p. 57.

CAPÍTULO 3

SERVICIOS DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL (RTP)

3.1 CREACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL (RTP)

En el 2000 Rosario Robles Berlanga, entonces jefa de gobierno del Distrito Federal, emitió decretos por los que se extinguió el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 y por el que se declaró como patrimonio de esta entidad, los bienes muebles e inmuebles que a la fecha administraba el Consejo de Incautación del Organismo.¹⁰²

De esta forma, el 7 de enero del mismo año se publicó en la Gaceta Oficial del DF el decreto por el que se creó la Red de Transporte de Pasajeros del DF (RTP), en el cual se consideró necesario un organismo público descentralizado de la Administración Pública del DF, que diera servicio de transporte público a personas de escasos recursos ubicados en esta zona, a la vez de unir éste con otros servicios de gobierno como son el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Servicio de Transportes Eléctricos.

El mencionado decreto considera:

Que es necesaria la creación de un organismo público descentralizado que preste un servicio radial de transporte de pasajeros a las personas de escasos recursos residentes en la periferia del Distrito Federal, complementando el servicio que proporciona el Servicio de Transportes Eléctricos y articular servicios acercando a los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo “Metro” a sus estaciones, con lo que brindaría a la población un servicio eficiente, seguro y económicamente accesible, además de integrar los tres servicios de transporte que

¹⁰² [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia del transporte en la ciudad de mexico / rid/73?page4](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia_del_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/73?page4) recuperado el 10 de febrero de 2012.

constituyen el Sistema de Transporte Público Local proporcionado por el gobierno de la ciudad.

Que es imperativo resolver adecuada y eficazmente los problemas que plantea el traslado colectivo de personas en el Distrito Federal, por lo que resulta necesario crear un organismo descentralizado que coadyuve en su solución y que tenga como finalidad la prestación del servicio público de transportación de pasajeros, con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, eficiencia, profesionalización y eficacia, de conformidad con las leyes de la materia.

Que el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 1998-2000, establece dentro de sus estrategias al proceso de descentralización, como el medio través del cual se permitirá mayor agilidad en la toma de decisiones.

Que al crear este organismo público descentralizado se coadyuva en la disminución de emisiones de contaminantes y se preserva el medio ambiente, motivando un transporte limpio que brinde a las clases sociales más necesitadas, la seguridad de contar con un servicio oportuno, continuo y permanente, dando asimismo, una pronta respuesta en caso de contingencias y eventualidades, asegurando de esta manera la continuidad de dicho servicio público de transporte en el Distrito Federal.

Sus dos primeros artículos señalan lo siguiente, cabe señalar que el segundo fue modificado y publicado en la Gaceta Oficial del DF el 21 de julio de 2008, que amplió en el artículo segundo inciso “b” la prestación de servicios especiales de transporte escolar y personal:

Artículo Primero. Se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, como organismo público descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Artículo Segundo. La Red de Transporte de Pasajeros, con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad y profesionalismo, tendrá por objeto la prestación de los siguientes servicios:

- a) Radial de transporte público de pasajeros, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en el Distrito Federal;
- b) Especial de transporte escolar y de personal; y
- c) De traslado de personas en general, a favor de la Administración Pública Centralizada, Desconcentrada o Paraestatal, o con instituciones de asistencia privada sin fines de lucro.

3.2 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETO GENERAL

El 1º de marzo de 2000 esta empresa comenzó a funcionar con dos mil 600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, siete módulos operativos y tres talleres especializados.¹⁰³

3.2.1 Misión

Brindar un servicio de calidad en el transporte público de pasajeros, como un beneficio social a la población de escasos recursos y zonas periféricas, que contribuya a integrar y regular el sistema de transporte de la Ciudad de México.

3.2.2 Visión

Ser un organismo público modelo del Gobierno del Distrito Federal y la mejor opción de transporte de pasajeros en la Ciudad de México, orientada preferentemente al servicio en las zonas periféricas.

3.2.3 Objeto general

El objeto de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal lo establece el artículo segundo de su decreto de creación, el cual se cito anteriormente y como se dijo fue modificado.

¹⁰³ http://www.rtp.gob.mx/quienes_somos.html recuperado el 10 de febrero de 2012.

A partir de su objeto, la RTP ha establecido los siguientes principios rectores de su actividad:

- Prestar un servicio económicamente accesible para todos;
- Conectar a la población de las zonas periféricas de la ciudad con las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), y con las rutas del Servicio de Transportes Eléctricos (STE), lo cual obedece a un Programa de Reordenamiento del Transporte Urbano, por parte del Gobierno de la Ciudad; y
- Catalizar las presiones sociales que pudieran tender a la alteración del servicio público de transportación de pasajeros.¹⁰⁴

3.3 DOMICILIO

Serapio Rendón No. 114, Colonia San Rafael, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06470, México, DF.

3.4 MÓDULOS OPERATIVOS

La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal cuenta con siete módulos operativos:

- Módulo 03, ubicado en Aquiles Serdán No. 5865, Pueblo Tulyehualco, Delegación Xochimilco.
- Módulo 08, ubicado en Braulio Maldonado No. 100, Colonia Consejo Agrarista Mexicano, Delegación Iztapalapa.
- Módulo 09, ubicado en Camino al Huizachito No. 25 Colonia Navidad, Delegación Cuajimalpa.
- Módulo 12, ubicado en calle 301 No. 1001, Colonia Nueva Atzacolco, Delegación Gustavo A. Madero.

¹⁰⁴ *Ibid.*

- Módulo 15, ubicado en Río Becerra s/n Colonia Carola, Delegación Álvaro Obregón.
- Módulo 23, ubicado en Avenida San Pablo No. 306, Colonia Reynosa Tamaulipas, Delegación Azcapotzalco.
- Módulo 34, ubicado en Puerto de Mazatlán No. 11, Colonia La Pastora, Delegación Gustavo A. Madero.

3.5 ORGANIGRAMA



Fuente: Elaboración propia, tomado de la página de la RTP

3.6 SERVICIOS

Los servicios que ofrece la RTP son:

- Ordinario. Orientado a atender las zonas periféricas de la Ciudad de México, cubre 93 rutas en las 16 delegaciones del DF.

- Atenea. Se inauguró el 14 de enero de 2008, cuenta con 51 rutas y 100 autobuses. Su propósito es que las mujeres viajen seguras y sin violencia.
- Expreso. Puesto en marcha el 8 de julio de 2009. Cuenta con 145 unidades que recorren 11 de los principales corredores viales de la Ciudad, incluido el Circuito Interior Bicentenario, el cual ofrece pocas paradas para mayor rapidez.
- Metrobús. Comenzó su participación en este sistema público-privado el 19 de junio de 2005 con 20 autobuses articulados.
- Escolar. Programa implementado por la Secretaría del Medio Ambiente del DF en 2008, participa en ocho colegios.
- Eco Bus. Cuenta con dos líneas que conectan la zona centro y sur de la Ciudad con la zona poniente. Incluye 30 autobuses a base de gas natural comprimido para ayudar a la disminución de contaminantes al medio ambiente.

3.7 SERVICIOS ESPECIALES

También brinda servicios especiales, los cuales son programados de acuerdo con lo siguiente:

- a) Los que solicitan las dependencias oficiales dedicadas a personas con discapacidad, menores de edad de escasos recursos y personas de la tercera edad con necesidades de transportación, los cuales son programados para no afectar el servicio normal.
- b) Los que se realizan en forma programada (Servicio Especial de Frecuencia Intensiva SEFI) por mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, así como el Servicios de Transportes Eléctricos (STE) o algún evento especial, en los que el tiempo es considerable y requieren del apoyo con una infraestructura y programación especial de acuerdo a la distancia, demanda estimada, autobuses disponibles, etc.

- c) Los que brindan en forma emergente (SEFI) por contingencias y/o accidentes que ocurran en el STC Metro, así como del STE en donde se suspende su servicio temporalmente.¹⁰⁵
- d) Los que se otorgan a la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi) para sustitución de rutas del servicio concesionado que son sancionadas con la suspensión del servicio.

3.8 LEGISLACIÓN

La Ley de Transporte y Vialidad del DF que en su Artículo 1º señala “la presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades”,¹⁰⁶ clasifica a la Red de Transporte de Pasajeros del DF, en el apartado III del Artículo 20, como un “organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que en su planeación, crecimiento y desarrollo se ajustará a su instrumento de creación, el cual forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y a las demás disposiciones jurídicas y administración aplicables”.¹⁰⁷

Por su parte, el Reglamento de Transporte del DF en su Artículo 1º señala que “tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal, en sus modalidades de público, mercantil, privado y particular, cualquiera que sea el tipo de vehículo y su equipamiento auxiliar”.¹⁰⁸ A su vez considera a la RTP dentro de su Artículo 69 como transporte colectivo de utilidad pública e interés social.

Artículo 69.- El transporte masivo y colectivo que proporciona la Administración Pública del Distrito Federal es de utilidad pública e interés social, y se proporciona a través de:

- I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”;
- II. El Servicio de Transportes Eléctricos;
- IV. La Red de Transportes de Pasajeros; y

¹⁰⁵ http://www.rtp.gob.mx/serv_esp.html recuperado el 10 de febrero de 2012.

¹⁰⁶ Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en febrero de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Ley_de_Transporte.pdf

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ Reglamento de Transporte del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperado en febrero de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Reglamento_de_Transporte.pdf

IV. Otros sistemas que la Secretaría establezca.

Artículo 70.- Los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, de la Administración Pública del Distrito Federal, que presten el servicio de transporte en las vías públicas deben contar con la autorización de la Secretaría para establecer rutas de transporte.

Artículo 71.- Los Organismos descentralizados y empresas de participación estatal, de la Administración Pública del Distrito Federal deben dar de alta ante la Secretaría los vehículos para circular en las vías públicas del Distrito Federal.

3.9 ARTURO GONZÁLEZ VEGA, DIRECTOR GENERAL DE LA RTP: “Es un servicio de los mejores que hay en la Ciudad”

En junio de 2012 solicité vía telefónica a la oficina de Comunicación Social de la RTP la realización de una entrevista con el encargado de la Dirección General de este organismo, Arturo González Vega¹⁰⁹ (designado como director general a partir del 10 de diciembre de 2012). La respuesta fue afirmativa, aunque debido a la época de votaciones hubo veda electoral por lo que me pidieron ponerme en contacto pasado el 1° de julio.

Luego de la fecha, al llamar nuevamente la encargada de dicho Departamento, Judith Coronel, me pidió un cuestionario con las preguntas a realizar, este fue recibido y aceptado; sin embargo, la solicitud no fue inmediata. Tuve que mantenerme en contacto telefónico para determinar cuándo sería posible llevarla a cabo, ya que aunque no me negaron la elaboración de la entrevista necesité permanecer en comunicación.

En septiembre se me requirió documentación que corroborara la realización del reportaje, de tal forma que envíe por correo electrónico la hoja de registro de esta tesina.

Tras presentar los papeles solicitados y casi cuatro meses después fue posible concretar una cita, incluso el día que se tenía programada, 4 de octubre de 2012, fue recorrida para el posterior porque había sido la inauguración de la Ruta 2 del servicio Eco Bus.

El 5 de octubre de 2012 acudí a las oficinas de la RTP, ubicadas en Serapio Rendón número 114, colonia San Rafael, Delegación Cuauhtémoc. Fui atendida por el asistente de

¹⁰⁹ Ver nota 9.

Judith, con quien anteriormente también había intercambiado algunas palabras por teléfono. Una vez sentada en la oficina pude percatarme de que estaban colocados mapas de los diferentes servicios que ofrece esta empresa, así como carteles del programa Viajemos Seguras.

Minutos después me recibió ella y tras presentarnos formalmente, ascendimos al Departamento de Dirección General, donde una de sus secretarias nos solicitó esperar por lo que nos sentamos en uno de los sillones negros disponibles. Alrededor de 20 minutos más tarde nos permitieron entrar a la oficina del director general.

Al ingresar al lugar vi al entonces director de operación, Arturo González Vega, sentado trabajando frente a su computadora, al verme se levantó y saludó de mano. Nos dirigió a una mesa amplia con sus respectivas sillas, en la cual se sentó a la cabecera y yo a su izquierda, mientras que Judith a la mía.

Con una dificultad en la grabadora de voz y las palabras de que él era el nervioso porque preguntó “¿a quién van a cuestionar?”, procedí a iniciar la conversación, de la que hubo que esperar el tiempo indicado y cumplir con los trámites requeridos.

Comentó que las funciones que desempeña como encargado de la Dirección General de la RTP es que se dé el servicio, como deber ser, en toda la ciudad: “es ver que se administren todos los recursos que tenemos, que son limitados, pero se administran de la mejor manera, que todas las áreas interactúen como es el área de administración, finanzas, tecnológicas y de mantenimiento, dirección jurídica, estén controladas para que trabajemos bien”.¹¹⁰



¹¹⁰ González Vega, Arturo. 5 de octubre de 2012. Entrevista personal. *Servicios de la RTP*. Encargado de la Dirección General y Director de Operación de la RTP. México, DF.

Mientras que en su otro cargo, director de operación, se ocupa de que todo el servicio que se da diariamente en las 93 rutas, en los servicios: Ordinario, Expreso, Atenea, Eco Bus, Metrobús y Escolar, se den en tiempo y forma con la calidad que la gente se merece.

Mencionó que los retos a los que se enfrenta diariamente es “dar un servicio de calidad y que la gente lo reconozca, porque a veces mucha gente piensa que por pagar dos pesos va a ser un servicio deficiente, y claro que no, de hecho este es un servicio de los mejores que hay en la Ciudad, y a lo mejor en muchas partes del mundo”.¹¹¹

Agregó que tienen una reunión diaria a las 9:30 am en el área de operaciones, que es la parte medular de la empresa, “si no hay operación, no hay organismo. Juntamos el área de operación, de dirección, de administración, de finanzas, de jurídico y de mantenimiento para ver la situación que prevalece día a día, de lunes a viernes, para ver cómo está el parque, cuántas unidades están en taller, qué accidentes han habido, cómo va la recaudación, cómo va el servicio, si ya nos compraron las refacciones para arreglar algunas unidades, si todavía no las compran, cuando llegan, si hay los recursos”.¹¹²

3.10 PARQUE VEHICULAR DE LA RTP

La Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi) indica que la RTP concentra un 3% del total de viajes. En marzo de 2001, Andrés Manuel López Obrador, entonces jefe de Gobierno del DF, dio banderazo a 200 nuevos autobuses, de un total de 517, los cuales sustituyeron a parte de los que circulaban cuando comenzó a laborar esta empresa, es decir, camiones pertenecientes a la ex Ruta-100 que sólo se renovaron y pintaron.

Se hizo una inversión de 120 millones de pesos y el costo por viaje se mantuvo en un peso con 50 centavos:

las restantes 317 unidades, de color crema con franjas naranjas y como distintivo “M”, que tendrán como origen o destino alguna estación del Metro (y que fueron fabricados por la firma International), se pondrán en marcha en noviembre próximo y

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² *Ibid.*

mantendrán durante este año la tarifa de 1.50 pesos (...) se cuenta con 89 rutas, las cuales atienden a 600 mil personas al día.¹¹³

En 2004 se adquirieron 103 autobuses nuevos y para ese año la RTP contaba con un parque vehicular de mil 400 unidades “879 autobuses modelos 2001 y 2002, (63%) y 521 unidades de modelos 1985 y 1990, (37%)”.¹¹⁴

Según el PITV 2001-2006 en éste año alcanzó un total de mil 270 autobuses, de los cuales incorporó 71 unidades para personas con discapacidad en cinco rutas; con una red de operación de 3098.6 kilómetros de longitud.

En 2010 tuvo un total de mil 436 autobuses, de los cuales mil 268 pertenecieron al parque vehicular normal, 105 al transporte escolar, además de 51 metrobuses articulados y 12 biarticulados.

Actualmente, según el Informe de Avance Trimestral enero-marzo 2012, tiene un parque vehicular operable de mil 458 autobuses, de los cuales mil 260 son normales, 30 Eco Bus a gas natural, 105 para el transporte escolar y 63 articulados, que incluye 12 biarticulados para el servicio de Metrobús.

Asimismo se apoya a los módulos con 38 vehículos, que pueden ser grúas y pipas o de servicios generales, y 18 unidades para uso a diversas áreas de este organismo.

Específicamente por servicio, de acuerdo con información proporcionada por la RTP, en el Ordinario circulan diariamente en promedio 411 autobuses, en Atenea 66, en Expreso 101, en Metrobús 40, en Escolar 95, y en Eco Bus 30.

Al tema del parque vehicular Arturo González señaló que la RTP enfrenta los mismos problemas que el transporte concesionado de la Ciudad, es decir, el encarecimiento de las cosas, “las refacciones ahora cuestan más caras que, por ejemplo, cuando yo llegue aquí hace cinco años, una llanta cuando yo llegué costaba dos mil 500 ahora cuesta casi siete mil pesos, eso repercute muchísimo”.¹¹⁵

¹¹³ Llanos, Raúl y Gómez, Laura. “En 2002, la ampliación de Metro y tren ligero”. *La Jornada*. México DF, 21 marzo de 2001. Sección La Capital. p. 40.

¹¹⁴ Marín, Mollinedo. Rafael Fernando. “Propuesta para aumentar la productividad de la Red de Transporte de Pasajeros del Gobierno del DF sin descuidar el carácter social de la misma”. Tesina de Licenciatura en Economía, México, UNAM Facultad de Economía, 2004, p. 17.

¹¹⁵ González Vega, Arturo. *Op. cit.*



3.11 SERVICIO ORDINARIO

Está orientado a atender principalmente las zonas periféricas de la Ciudad de México. Tiene un total de 93 rutas que dan servicio en las 16 delegaciones del DF: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Cuajimalpa de Morelos, Coyoacán,

Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Miguel Hidalgo, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Venustiano Carranza y Xochimilco.

Cuenta con mil 16 autobuses, los cuales portan sistema satelital GPS. (Sistema de Posicionamiento Global).

Ofrece una cobertura de tres mil 170 kilómetros, atiende 137 zonas de escasos recursos económicos y dos mil 750 colonias. Los puntos de ascenso y descenso de las rutas se encuentran en promedio cada 350 metros.

El horario de este servicio es de 5:00 a 23:00 horas. Facilita la conectividad con otros sistemas de transporte como el Metro y el Servicio de Transportes Eléctricos (STE). Está dirigido a toda la población con una tarifa de dos pesos, y es gratuito para los niños menores de cinco años, mujeres embarazadas, adultos mayores de 60 años y personas con discapacidad. En el caso de discapacidades no visibles se debe mostrar una identificación emitida por una dependencia autorizada: DIF, INAPAM, IMSS.

De acuerdo con la RTP hasta agosto de 2012 transportó a más de dos mil 320 millones de usuarios; mientras que los pasajeros transportados de 2001 a 2006, aumentaron de 181 mil 695 a 125 millones 952 mil 4, como se observa en la siguiente tabla:

MÓDULO	PASAJEROS TRANSPORTADOS AL AÑO (Acumulados)					
	2001	2002	2003	2004	2005	enero/agosto, 2006
03	22,470	24,236	21,691	24,462,526	23,208,815	14,945,398
08	35,290	40,366	38,452	42,984,805	42,808,696	29,135,699
09	17,742	19,328	17,927	20,614,782	22,921,699	14,443,200
12	19,415	22,641	24,423	29,126,004	29,545,002	19,605,223
15	30,938	35,237	30,862	36,401,628	32,784,895	15,870,764
23	30,831	37,316	31,834	33,825,440	28,255,699	15,663,683
34	25,009	23,929	22,489	28,167,667	24,828,368	16,288,037
SUBTOTAL	181,695	203,053	187,678	215,582,852	204,353,174	125,952,004
SEFI*	0	15,123	25,967	149,353	1,175,972	0
TOTAL	181,695	218,176	213,645	215,582,852	205,529,146	125,952,004

* Servicio Especial de Frecuencia Intensiva proporcionado al Sistema de Transporte Colectivo (Metro) en las Líneas "A" y "9" en los tramos del Metro Tepalcates - Metro La Paz y Metro Pantitlán - Metro Velódromo, respectivamente.

Fuente: Página RTP Estadística del servicio

Respecto a la participación actual de la RTP, el director general González Vega indicó que es importante porque acercan a toda la gente de la periferia con una tarifa accesible y además personas mayores de 60 años cuentan con gratuidad “que el transporte concesionado no les da descuento, personas con alguna discapacidad o invidente, o que tenga algún documento, también nosotros les damos descuento. Esa persona ya puede viajar si no tiene los recursos, se puede mover hacia su centro de atención o de lo que tenga que hacer sin necesidad de desembolsar más dinero del que tiene, ya tiene que gastar para sus medicinas o lo que tenga que hacer”.¹¹⁶

Por su parte, el doctor Bernardo Navarro mencionó también que la relevancia de la RTP es que da servicio de las colonias populares a estaciones del Metro, “está prestando servicio a familias de bajos ingresos, a veces de muy bajos ingresos, que si no existiera RTP habría miembros de la familia que no se podrían trasladar. En investigaciones que hemos hecho lo hemos comprobado, que sin esos servicios habría hijas de familia que su educación se acabaría en la primaria o quizá ya mucho en la secundaria, si es que hay la secundaria en la Sierra de Santa Catarina, pero a veces no la hay. Es tal la importancia de la RTP que esas

¹¹⁶ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

muchachas, en vez de ser sirvientas o peor tantito quedarse encerradas en su colonia para siempre, logran tener otro horizonte en su vida; el que tú quieras, gracias a que el transporte les dio la oportunidad porque pagaron 2.50, 3 pesos, donde además muy importante les pusieron un servicio de Atenea para ellas”.¹¹⁷

También el coordinador del Grupo de Estudios de Transporte Metropolitano en la UAM Xochimilco añadió que esta empresa es un organismo crucial en el transporte de la Ciudad de México por los estándares que maneja, es decir, siempre pone una medida muy importante para el usuario de bajos ingresos: “que es que él pueda usar un transporte seguro, barato, moderno con una tarifa accesible. Aparte de eso, RTP da servicios sociales de gratuidad que no te dan los privados, si tú eres viejito y te subes a RTP no pagas, si eres minusválido y te subes a RTP no te cobran; y eso es muy importante para las poblaciones vulnerables. Y en tercer lugar, tiene servicios especiales para mujeres, en una Ciudad donde un tercio de la fuerza laboral es de mujeres, es importantísimo, ningún privado tiene eso, ninguno, absolutamente ninguno, y ese autobús te lleva a la colonia, porque el Metro tiene vagones exclusivos, el tren ligero también, pero no te llevan a la colonia y vivir junto al Metro sólo los privilegiados, RTP sí”.¹¹⁸

Respecto a si sería conveniente aumentar la tarifa, Arturo González Vega comentó que la considera adecuada; sin embargo, el especialista Bernardo Navarro dijo que dicho organismo tiene que buscar un equilibrio presupuestal con una tarifa que se incremente con la realidad, “no digo yo que se vuelva caro, no, que se sigan cobrando los dos pesos de hace tres años, que ahorita ya serían 2.40 o algo así, ¿por qué? El peor servicio es el que no se tiene, pero para las gentes (sic) socialmente débiles aún es peor esto, es mejor pagar 2.40 a no tener el servicio, entonces yo creo ese equilibrio presupuestal ¿cómo se puede lograr? Debido a que es una política social de la capital nacional, debiera haber dinero de la federación, no todo, no tenemos porque cargarle todo a la federación, pero sí la parte que le corresponde, porque además RTP brinda un servicio metropolitano”.¹¹⁹

¹¹⁷ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre de 2012. *Op. cit.*

¹¹⁸ Navarro Benítez, Bernardo. 26 de octubre de 2012. *Op. cit.*

¹¹⁹ *Ibid.*

El también secretario técnico de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, añadió que el gran ausente en los últimos 12 años en el transporte de la capital ha sido la federación.

“Anda dando dinero en todos lados, incluso para transporte, al DF no le da ni el saludo. Es la venganza política, es un absurdo. A la gallina de los huevos de oro le amarras las alas, es una estupidez; le amarras las patas y con todo la gallina sigue dando huevos de oro. Sigue siendo el principal proveedor económico de este país. Subsudiamos a Oaxaca, a Chiapas, al resto del país, fiscal y económicamente. Es momento de que se vuelva un equilibrio porque si no estás afectando a la gallina, o sea, el drama para México, que la Ciudad de México pierde en competitividad y eficacia, no es para la ciudad de México, es para todo el país y el transporte es un resorte clave de esa competitividad. El PRI siempre de alguna manera cooperó, esperemos que ahora regrese a las aguas de su nivel, vuelva a esa buena práctica que tuvo siempre”.¹²⁰

3.12 COMIENZOS EN RTP: OPERADOR DE AUTOBÚS

Guadalupe Quintero Foglia se muestra tranquilo. Permanece sentado con los brazos cruzados, el rostro delata cansancio. Su voz comienza a decir que la primera ruta a la que perteneció cuando empezó RTP fue de Colegio Militar al Panteón San Isidro, traía un camión denominado Bóxer.

En 2001, cuando fue la primera renovación del parque vehicular de esta empresa, cambió de autobús y perteneció a algunos de los derroteros que salían del Metro Tacubaya. Más tarde estuvo en la ruta 18 del Metro Cuatro Caminos a la Colonia Moctezuma 2ª sección, en ésta duró hasta 2006, ya que en ese año el Módulo 24 (Lago Canaguín número 130, Colonia Argentina Antigua) se cambió a las instalaciones del Módulo 9 (Camino a Huizachito número 1, Colonia Navidad).

¹²⁰ *Ibid.*

Explica que este hecho fue difícil para él, ya que anteriormente cuando le tocaba encerrar regresaba a su hogar, y ahora debía quedarse en los dormitorios para cubrir su turno al otro día temprano: “estaba acostumbrado a que me quedaba cerca el módulo, me venía a la casa diario a dormir, pero ya cuando nos cambiaron al Módulo 9, pues más



Pablo Quintero Carranza PQC

lejos y los primeros meses ni dormía, me la pasaba en vela”.¹²¹ Sin embargo, así como cambió de camiones y rutas a las cuales se adaptó, se acostumbró a esta rutina de trabajo.

En esta nueva etapa participó en la ruta 120 de San Mateo Tlaltenango al Metro Zapata, más tarde lo mandaron al derrotero 124 de Tlacuitlapa Puerta Grande al Metro Mixcoac, pero debido a los autobuses concesionados, junto con su relevo, pidió su cambio al Metro Tacubaya, “se harta uno por la competencia porque no lo dejan trabajar a gusto, si vas adelante te van presionando, y si vas atrás de ellos se enojan porque la gente se va con uno”.¹²² El derrotero que les asignaron fue a Jesús del Monte (Cuajimalpa) y Santa Rosa Xochiac, es decir, los números de ruta 115 y 118, respectivamente. Lugares en lo que labora actualmente.

Más abierto comenta que con su relevo, Ignacio Tovar Rodríguez, duró más de 14 años, apenas en diciembre de 2011 él se pensionó y se retiró de la empresa, pero explica que desde 1997 cuando fue Consejo de Incautación y empezaron como pareja de trabajo congeniaron bien, ya que ninguno de los faltaba y si el camión tenía algún problema cada uno se lo comunicaba a su compañero.

Además, cuando empezó a trabajar con él su horario cambió al que encierra-saca; es decir, terminar en la noche y comenzar a laborar en la mañana, ya que antes era una semana en la mañana y otra en la tarde.

¹²¹ Quintero Foglia, Guadalupe. 19 de febrero de 2012. Entrevista personal. *Servicio Ordinario de la RTP*. Operador de Autobús de la RTP. México, Estado de México.

¹²² *Ibid.*

Explica que el horario que más le gusta es el matutino; sacar entre las 5 y 6 am, debido a que no madruga tanto y descansa un poco más. Las vueltas son más tranquilas y es menos pesado el tráfico, tal vez a excepción de la última por la salida de los estudiantes; mientras que en la tarde está caluroso, hay más pasaje y por supuesto más tránsito, al respecto dice “acabas estresado”. Añade que en la noche, después de las 9 pm, está más “desahogado”.

3.12.1 Operador de pasajeros: responsabilidad muy grande

Estos 35 años como operador de autobús siempre ha manejado camiones amplios y comenta que es una responsabilidad muy grande, porque no sólo debe cuidar a los pasajeros sino a los automovilistas, los peatones, los concesionarios; con respecto a estos últimos ser más precavidos ya que “siempre quieren ser los únicos, que no los pases, los quieres rebasar y se meten, no sé por qué son así, nosotros agarramos nuestro paso, no nos pagan por comisión, cubrimos un rol de trabajo”.¹²³

Además, al traer un camión su visibilidad es mayor que la de otro medio de transporte, por ello no debe “echarles el carro”, porque como le han dicho en cursos: siempre debe tratar de evitar accidentes.

También como operador de autobús debe usar su criterio, “si veo que hay mucho pasaje en la esquina y traigo el camión lleno, pues me paro antes y bajo a la gente. Sé que también tengo una responsabilidad con los que están abajo, pero no puedo dejar que se cuelguen en las puertas, mi prioridad son los de arriba”.¹²⁴

Agrega que se siente orgulloso de su trabajo, ya que no cualquier persona se anima a manejar un autobús, además de tener los cuidados necesarios durante la jornada de trabajo como revisar la temperatura del motor, presión del aceite y aire. Comenta que él no ha tenido accidentes graves, tal vez sí tallones o se ha llevado los espejos, pero personalmente procura ser precavido.

Aunque también con el pasar de los años siente que se ha fastidiado, en parte porque la gente en ocasiones es muy grosera, luego agrede verbalmente por cualquier cosa; sea porque tardó en salir a ruta, en no pasar por alguna parada, etc. Dice que cuando entra a

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Ibid.*

trabajar lo hace dispuesto y con la mentalidad de trabajar bien, pero no falta alguna persona que se enoja y empieza a quejarse, motivo que provoca cambie su semblante.

Por otro lado, menciona que en México no tenemos educación vial, cada quien aplica el lema “primero yo, luego yo y al último yo”, hecho que causa accidentes, más tráfico y que cada uno vea para sí mismo, sin poner atención en los demás.

3.12.2 Un turno en la tarde

Me toca relevar a las 2:30 pm; sin embargo, mi relevo aún no llega. Me dirijo a la caseta ubicada por el Metro Tacubaya, sobre Avenida Jalisco, al lado de donde sale el Metrobús de la Línea 2. Saludo a mis compañeros de trabajo y al despachador de tiempo. Completo mi uniforme de camisa blanca y pantalón azul, con la corbata y chaleco de la empresa. Echo un ojo



al gato y otro al garabato, ya que río con mis colegas pero también estoy al pendiente de la llegada de mi compañero. A las 3:00 pm del 26 de febrero de 2012 hace su aparición.

Diez minutos más tarde el controlador, quien tiene como función vigilar el total de autobuses asignados a la ruta, registrar los tiempos de recorrido, el número de boletaje y destino asignado, me da salida a Santa Rosa Xochiac 15 minutos después de irse mi antecesor, y que espera mi retorno en un tiempo aproximado de dos a tres horas.

“Deberían contratar más transporte porque las personas ya llevan mucho tiempo esperando. También quisiera que tuvieran más cuidado, que no hubiera tanta basura”.

Rebeca 19 años. Usuaría Ordinaria¹²⁵

¹²⁵ Opiniones recabadas el 1º y 15 de junio de 2014.

Manejo el 09-1143, uno de los cinco o siete camiones que están a disposición durante toda la semana. Suben señoras con bolsas, parejas que bien pueden estar casadas o ser sólo novios, madres con sus hijos, señores de la tercera edad y jóvenes. Un colorido de personas blancas, morenas, rizadas, lacias, altas y bajas que tan sólo por unos minutos comparten el mismo lugar, algunos sentados, otros parados. Quienes para acceder tuvieron que desembolsar la cantidad de dos pesos.

En la siguiente tabla se puede observar el promedio de servicio de autobuses diarios, la cual indica que ha aumentado, pese a que en 2002 el número el total es mayoritario. Cabe señalar que el Módulo 24 se cambió al 9 en 2006, por ello hay ceros en éste del 2001 al 2005:

MÓDULO	PROMEDIO DE AUTOBUSES EN SERVICIO AL DÍA					
	Días Hábiles					
	2001	2002*	2003*	2004	2005	2006
3	112	151	149	132	133	135
8	176	233	230	209	216	234
9	0	0	0	0	0	118
12	93	120	127	121	122	129
15	160	206	200	177	166	131
23	145	192	192	164	146	142
24	92	108	107	100	113	0
34	122	135	136	131	132	128
TOTAL	900	1,145	1,141	1,034	1,028	1,017

* Incluye autobuses en SEFI.

Fuente: Página RTP Estadística del servicio

Este camión es una casa rodante de aproximadamente 10 metros que permite unir a seres de diferentes formas de pensar, vestir y actuar. En la que cada uno, pese a esa cercanía espacial, se pierde en el ambiente externo, en sus preocupaciones, inquietudes o bien, en conversaciones que mientras para los oyentes pudieran parecer triviales, para los hablantes es información esencial.

“Tenemos media hora esperando el servicio y les preguntamos a los choferes, pero nunca nos dan una respuesta. Me gustaría que se diera un servicio más continuo”.

José Ávila, 30 años, Usuario Ordinario

Escuchar un “mami me gusta mucho tu comida” de una pequeña, tiene diferentes significados para los habitantes de ese hogar. La receptora de las palabras se sentirá orgullosa y agradecida, mientras que los demás continuarán en su recorrido, en espera de dejar a los familiares de algunos minutos, de tal vez encontrarse por una única ocasión en la vida.

Se desahoga un poco “la sala” cuando descienden frente a una tienda departamental; sin embargo, no dejan de llegar visitantes que aunque quisieran ser bien recibidos, deben permanecer a pie. Aunque no faltan aquellos que aprovechan un poco de la comodidad, para dormirse un rato y tratar de descansar por algún tiempo.

“El servicio es barato y rápido, eso es básico para muchas personas, pero también tarda mucho. Me gustaría que hubiera más unidades para que sea más constante el paso de los camiones”.

Julio César Rodríguez, 37 años. Usuario Ordinario

Bajan nuevamente otros más sin siquiera despedirse, simplemente se van y abandonan el hogar. Cada vez más se queda sola la sala. Fortuna de aquellos que todavía permanecen en el lugar cuando alrededor de las 3:50 pm comienza a llover. Se oye un trueno, nadie habla, permanecen silenciosos, a excepción de las gotas que caen en la casa.

“El servicio ya no es como cuando empezó, ahora es muy escaso. Me gustaría que se mejorara porque así no hacemos mucho tiempo. Es lo que deseáramos yo creo que no nada más yo, si no todo el usuario”.

Santos Santiago, 67 años. Usuario Ordinario.

Dentro de esa quietud en el interior, el sonido de un celular rompe con ella. El dueño del objeto responde y dice unas palabras, que poco o nada importan a los cerca de 15

“conocidos” que quedan. A los pocos minutos desciende acompañado posiblemente de su esposa e hija.

A las 4:13 pm llego al cierre de circuito en Santa Rosa Xochiac. El total de boletos vendidos es de 86. Se me complica dar la vuelta, ya que circulan otros autos y algunos están estacionados. Giro, me echo de reversa, acomodo el camión y me estaciono. Debido a que no hay caseta ni controlador en este lugar, yo apunto la hora de llegada y boletaje en mi tarjeta de trabajo. En el letrero ubicado en la parte de arriba, cambio el destino al Metro Tacubaya.

“Lo he ocupado hacia acá (Toreo), no tardó mucho, pero por ejemplo ahora estamos esperando y eso te quita tiempo para hacer tus demás actividades en el día. Si se evita el tráfico, el servicio es bueno. En cuanto a los camiones que haya más”.

Alejandro, 23 años. Usuario Ordinario

Minutos más tarde salgo. Suben alrededor de ocho pasajeros, entre ellos una familia, que se unirán a otra por algún período. Todos están sentados y distantes. Algunos de atrás ríen, un par de jóvenes conversa; uno le explica al otro que este camión pasa por Santa Fe. También suben dos señores de la tercera edad, uno de ellos muestra su credencial del INAPAM (Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores) y agradece.



“Ahorita esperamos y no hay camiones, la otra vez me tardé más de una hora esperándolo y nunca llegó, y me tuve que ir en el Metro a otro lado. Eso nos proporciona molestia y pérdida de tiempo, ojalá y hubiera más camiones”.

Telma Rodríguez, 53 años. Usuaría Ordinaria

Folio G 205016		
		
2010		
TALON DEL OPERADOR		
FECHA		MÓDULO
DÍA	MES	AÑO
26	FEB	2010
CREDENCIAL		ECONÓMICO
1295		1076
BOLETOS RECIBIDOS		
N° GANCHO		
SERIE		
FOLIO(S) NÚMEROS(S)		
DEL		AL
TOTAL		
N° EXTINTOR: 202		
OBSERVACIONES: 1143		

Las casas, tiendas y personas en el exterior se alejan del panorama para poco a poco observar edificios altos. Un padre con un niño y niña asciende, “hasta atrás papi” dice la, al parecer, hermana mayor; un tajante “no” se oye, los tres se sientan al pasar la puerta trasera. Los pequeños juegan y se dejan llevar con las frases “que sí y que no”. Por ser domingo casi no hay tráfico ni usuarios, avanzo sin mayores dificultades. El contraste de afuera se hace notar cuando ese lugar popular, cambia por uno de escuelas amplias y grandes, torres y obras brillantes, un estacionamiento amplio y lleno de automóviles que a su alrededor tiene comercios de diversos tipos, es el Centro Comercial Santa Fe.

A las 4:50 pm me toca un semáforo, en dirección contraria pasa un camión de la misma empresa y a mi lado hay un concesionario, así como autos. Arranco y

más adelante me hallo otra vez ante viviendas y seres que caminan. La sala vuelve a recibir y despedir pasajeros, en esta vuelta todos tuvieron la oportunidad de sentarse. Comienzo a encontrarme con otros camiones y puestos ambulantes. A las 5:28 pm llego al cierre de circuito en Tacubaya.

Como el despachador de mi ruta se retira en fines de semana a las 5 pm, debo ir a la caseta ubicada en la antes Escuela Militarizada, en la calle Arquitecto Luis Ruíz, para que otro controlador registre mi llegada y salida. Esta vez vendí 26 boletos, y ahora me toca ir hacia Cuajimalpa.

“El servicio es barato y por la distancia que tomo no hay tráfico. Me gustaría que hubiera más camiones”.

Rodrigo Vázquez, 26 años. Usuario Ordinario

El PITV 2007-2012 señala que en el horario de los desplazamientos, el período matutino de máxima demanda comprende el 26.8% de los viajes entre las 6:00 y 8:59 horas, tiempo en el que la mayoría de población se traslada al trabajo o a la escuela. Asimismo, el período de medio día de máxima demanda abarca el 19.3% de los traslados entre las 13:00 y 15:59 horas, lapso durante el cual las personas salen a comer o bien, los estudiantes terminan sus clases. Finalmente, el vespertino concentra el 17.3% entre las 17:00 y 19:59 horas, momento en que los trabajadores regresan a sus hogares o al esparcimiento.

3.12.3 Segunda vuelta

La forma de ocurrir la siguiente vuelta no cambia mucho respecto a las anteriores, aunque quizá algunos visitantes tuvieron que ir a pie. Sin embargo, ahora al terminar el recorrido estaciono y paro el camión para comer durante 30 minutos. Al pasar este tiempo, nuevamente registro mi hora de salida, las 7:24 pm.

Cuando llego a Tacubaya, 8:30 pm, mi destino vuelve a ser el anterior. Al terminar esta vuelta, me dirijo al Módulo 09, ubicado en la Delegación Cuajimalpa, en la calle Camino a Huizachito Número 1, Colonia La Navidad. El total de boletos vendidos fue de 221.

3.12.4 En el módulo

Al llegar entrego la tarjeta de circulación del camión, el extinguidor y mi boleta de trabajo, en la cual me checan la hora de entrada, 9:35 pm. Después voy a la zona de recaudación, donde me quitan la alcancía, revisan que el seguro no esté violado y colocan una vacía, asimismo regreso el paquete de boletos recibidos en la mañana.¹²⁶

“Como no hay muchas paradas siempre está lleno y lo que pasa es que hay pocos autobuses para este servicio. Luego aquí se tardan bastante, yo digo que la única solución

¹²⁶ Marín Mollinedo, Rafael. *Op. cit.* explica que el proceso de recaudación es de la siguiente forma: “los operadores reciben al inicio de la jornada un paquete de boletos numerados, y una alcancía instalada en el autobús que se encuentra sellada y con una llave especial a la cual solamente tiene acceso personal de la Tesorería (...) Las alcancías cuentan con un dispositivo de seguridad (trampas), que no permite que el operador pueda sustraer las monedas o billetes depositados en ellas”.

es que hubiera más transporte, de lo demás no tengo ninguna queja porque inclusive ellos ni aumentaron el pasaje”.

César Becerril, 58 años. Usuario Ordinario

Posteriormente me dirijo a las bombas donde se carga el diesel, colocan en una lista los litros con los que se llenó el autobús y firmó; también apunto en mi tarjeta el total de kilometraje. El operador de patio se encarga de acomodar el autobús, de preferencia busca que su salida al otro día sea de fácil acceso, de acuerdo con el rol del operador. Por mi parte voy al despacho de operación, apuntan mi hora de retirada, 10:02 pm, y me proporcionan mi Talón del operador. En este momento mi responsabilidad con el camión termina.



PQC

3.12.5 Hora de descansar

Voy a los dormitorios, lugar en el que ya se encuentran otros compañeros, que en ocasiones son más fáciles de ubicar por su apodo que por su nombre. Los saludo, tomo un café y acomodo mi cama. Los demás ven televisión o juegan, yo por mi lado duermo, ya que mi hora de entrada es a las 3:50 am.

“Se tardan demasiado y nosotros viajamos cada ocho días aquí, y luego tardan una hora. Me gustaría que haya más autobuses para que la gente no esté aquí, luego llueve o hace calor”.

Pedro Martínez, 34 años. Usuario Ordinario

Al amanecer, me presento en el despacho de operación. Tengo de nuevo otra tarjeta de trabajo y extinguidor, también otra vez me asignan una unidad de postura, ya que mi

camión de planta, 1076, se encuentra fuera de servicio por falla de balatas. Ello me lleva a poner más cuidado en él, por lo tanto, reviso que esté bien el aceite, el anticongelante, las llantas o bien, si tiene algún tipo de golpe para reportarlo.

“La verdad esta línea se tarda mucho. Me gustaría que el servicio fuera más rápido”.

Gabriela León, 19 años. Usuaría Ordinaria

Después voy a recaudación, lugar donde me dan un paquete de boletos que se usarán durante mi rol de trabajo y el de mis compañeros, ya que durante este mes (marzo) trabajaré en el primer y tercer turno, con alguien intermedio. Minutos después me encuentro nuevamente en la Ciudad para desempeñar mi labor como operador de autobús.

3.12.6 “Tienen capacitación año con año”

El entonces encargado de la dirección general de la RTP, Arturo González Vega, opinó respecto a sus operadores que son “las personas más capacitadas que hay en la Ciudad, la verdad creo que son los mejores, de hecho tienen capacitación año con año, de todo tipo, no siempre la misma. Son de manejo del estrés, derechos humanos, protección civil y varios cursos más que se dan año con año. Yo creo que son los mejores y todos interactúan de la mejor manera. La persona que siempre se ve en la calle es el operador y también un tanto el controlador, de ahí en fuera los mecánicos, las personas de administrativo pues nunca nos vemos, salvo que haya algún problema o haya que apoyar al Metro, o algún operativo pues aparecemos, pero de ahí en fuera en el servicio normal, la primera persona que ve el usuario es el operador y es la imagen del organismo”.¹²⁷

Arturo González comentó que él se sube en ocasiones a los autobuses de su empresa, tal vez no siempre, pero de su casa a las oficinas en Serapio Rendón toma dos transportes, añadió que los camiones se tardan en pasar; sin embargo, es un servicio bueno, rápido y dinámico, ya que un día hizo la comparación entre RTP y los concesionarios.

¹²⁷ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

“Pasaron como 10 microbuses en un lapso de 10 minutos y no pasa el RTP, total que decidí subirme a un microbús, yo creo que al dar la vuelta, paso el RTP, nos rebasó, porque el microbús venía vuelta de rueda. En un trayecto te puedo decir que de 15 metros vi como el RTP fue avanzando y el microbús se fue quedando; y dices con razón la gente se molesta porque es una pérdida de tiempo en este transporte. A veces por eso luego no se quieren ir en autobús o microbús, dices pues si me voy a tardar de mi casa a mi trabajo dos horas, no me subo al transporte, mejor me voy en el carro, me paro las dos horas en mi carro, y la verdad, por ejemplo, nuestro transporte ahorra muchísimo tiempo y el tiempo es importantísimo”.¹²⁸

El director que durante la entrevista se comportó accesible y atento mencionó que ha tenido infinidad de experiencias, tanto buenas como malas, de éstas últimas cuando llegan a agredir a los operadores, las unidades o a cerrarles la calle, porque los concesionarios los catalogan como la competencia desleal por cobrar dos pesos: “no es competencia desleal es dar un servicio bueno de calidad y accesible para la gente. Ahora sí que somos la diferencia entre el transporte concesionado y el transporte público. Yo creo que por uno de nosotros pasan 10 y pues está bien, pero si dan un buen servicio; la (gente) que se quiere ir con ellos se va a ir con ellos y la que se quiere ir con nosotros nos va a esperar, porque así pasa, el que se quiere ir en RTP se espera 10, 15 minutos, se espera”.¹²⁹

Añadió, por ejemplo, cuando prestan servicios especiales porque hay algún accidente de microbús en alguna ruta y la sancionan por una o dos semanas, por determinación de la Setravi, la RTP cubre el derrotero y relató que cuando la gente conoce el servicio prefiere que ellos lo sigan ofreciendo, ya que el operador da un trato distinto: no toma, no fuma, no se echa “carreritas” y porta uniforme.

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ *Ibid.*

Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal




388460
UN VIAJE / SERIE BM

CONSERVE ESTE BOLETO | ES SU SEGURO DE VIAJERO

Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal



red de transporte de pasajeros del D.F.

CONSERVE ESTE BOLETO | ES SU SEGURO DE VIAJERO

0507711
UN VIAJE / SERIE BY1

Quejas y Sugerencias:
Tel: 5566-5891
o en la Página Web: www.rtp.gob.mx



red de transporte de pasajeros del D.F.

10 Años a su servicio

Quejas y Sugerencias:
Tel: 5566-5891
www.rtp.gob.mx

0278456
UN VIAJE / SERIE BNU

CONSERVE ESTE BOLETO | ES SU SEGURO DE VIAJERO



CIUDAD DE MÉXICO
Decidiendo Juntos

Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal



red de transporte de pasajeros del D.F.

CONSERVE ESTE BOLETO | ES SU SEGURO DE VIAJERO

0061509
UN VIAJE / SERIE CCH

Quejas y Sugerencias:
Tel: 5566-5891
o en la Página Web: www.rtp.gob.mx
Apuntando la hora y el No. Económico de la Unidad

SERVICIO ATENEA

3.13 ACOSO SEXUAL DE MUJERES EN EL TRANSPORTE: “Ese mismo señor sigue ahí”

Es domingo. Visitaré a mi familia que vive en Coatlinchan, Texcoco. Me levanto temprano para llegar a buena hora a mi destino. Tomo un baño. Visto pantalón de mezclilla y una blusa de color azul. Arreglo mi cabello y le doy algunos toques de maquillaje a mi rostro. Desayuno algo ligero.

Espero a que los demás acompañantes, mis padres y hermano, terminen sus rutinas para juntos salir a la luz del ambiente. Minutos después, todos listos para partir. Caminamos hacia la avenida, a lo largo de casas, establecimientos fijos y gente. Más adelante, abordamos un camión.

Los pasajeros van sentados. Sólo dos de nosotros tuvieron oportunidad de ir juntos, los dos restantes encontramos un lugar en distintos espacios. Yo pido permiso para ubicarme en uno de los asientos altos, es decir, en aquellos en los que puedes recargar la cabeza y espalda, del lado de la ventanilla, en la parte izquierda donde maneja el operador.

El conductor trae el radio; se oyen canciones románticas. Observo que mis acompañantes que se sentaron juntos conversan, mientras que el otro va metido en los anuncios, coches y personas de fuera, o al menos me da esa impresión. El tiempo y las paradas pasan. Este medio de transporte de pasajeros se vacía poco a poco. A mi lado ya no me acompaña nadie, se ha bajado ese hombre con el que compartí asiento.

Voy tranquila y prefiero quedarme ahí, más atrás de donde se ubican los tres seres que también van al mismo destino. Recargo mi rostro en el asiento. Hago un poco de caso a la música elegida por el operador, pero también veo hacia el exterior, me entretengo en ropa que presentan algunos establecimientos. Nos toca un semáforo. Quedan pocos pasajeros.

Minutos más tarde, veo que un señor, de canas, tez blanca y con mochila, se para. Imagino que se va bajar, permanece de pie a mi lado, sujetándose de los tubos, mira para adelante y los lados como ubicándose en el lugar que descenderá. Deslizo mis ojos hacia la ventanilla, luego volteo, me percató de que ese mismo señor sigue ahí, agarrado y viendo

para adelante; sin embargo, ahora mostrándome una parte media o bien baja, de su cuerpo, lo sujeta con la mano derecha y a la vez lo cubre con su morral.

Me pongo nerviosa ¿realmente me está pasando esto? Me hago la desentendida y miro para afuera, mis manos sudan. Volteo y la imagen sigue ahí. Me siento indefensa, ubico a mis familiares, los que se sentaron juntos se encuentran hasta adelante, tres pares de asientos lejos del mío, el otro, va de lado derecho, sólo veo su cabello.

Me quiero levantar, pero me siento abrumada. Mis manos siguen sudando. Quisiera llamar por sus nombres a mis familiares, pero no puedo, siento que a mi garganta se le ha hecho un nudo. El hombre inmutable, sigue en su cometido. Agarro valor y me paro, pero él muy listo se da cuenta de mis intenciones y como puede guarda lo expuesto.

Es tan afortunado, o tal vez ya lo había contemplado, que la puerta trasera está abierta y aprovecha que el camión se detiene para deslizarse fácilmente y bajarse. Permanezco de pie, un poco temblorosa. Una señora que estaba pasos adelante me observa, tal vez mi rostro un poco pálido y de confusión. No me dice nada, se voltea para otro lado.

Quisiera dirigirme hacia mis familiares y contarles, pero decido no preocuparlos. Me vuelvo a sentar donde me encontraba minutos, eternos y largos, antes. Llegamos al Metro Cuatro Caminos. Los que quedamos y yo, descendemos. Abajo me reúno con mis tres acompañantes. Nos vemos e intercambiamos unas palabras. Caminamos hacia el Metro, mientras recuerdo lo que me sucedió recientemente; no digo nada, permanezco callada.

3.14 ESTADÍSTICAS SOBRE ACOSO SEXUAL EN MUJERES

El acoso sexual de mujeres en el transporte es una realidad, sólo un porcentaje lo hace del conocimiento público y denuncia, mientras que otro lo deja como un recuerdo desagradable que tal vez comparte con alguien cercano, pero que no informa a alguna dependencia.

La publicación “Recomendaciones para la intervención sobre problemáticas de violencia sexual en el transporte público” especifica, mediante encuestas realizadas por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) en el Metro de la Ciudad de México,

que de mujeres atacadas, el 86% aseguró no haber denunciado por desconfianza hacia las autoridades (24%), no tener tiempo (16%) y por no saber que podían denunciar (15%).¹³⁰

Al ser el transporte público un medio en el que convergen personas de diferentes edades, personalidades y aptitudes, se habla también entonces de que comparten el mismo espacio hombres y mujeres, y aunque mediante leyes se vele por sus derechos, no cabe duda de que ellas siguen siendo el blanco más susceptible de acoso sexual.

Según datos del PITV 2007-2012 la población femenina es mayoritaria, ya que de cada 100 personas, 53 son mujeres y 47 hombres; sin embargo, entre los viajeros las cantidades se invierten, 53 hombres y 47 mujeres, lo que representa una mayor desventaja para éstas al momento de utilizar el transporte.

De entre las leyes que protegen a la mujer se encuentra la Ley del Instituto de las Mujeres del DF (Inmujeres), que en su Artículo 4º señala que “el objeto general del Instituto es promover, fomentar e instrumentar las condiciones que posibiliten la no discriminación, la igualdad de oportunidades, el ejercicio pleno de todos los derechos de las mujeres y su participación equitativa en los ámbitos público y privado”.¹³¹

Asimismo la Ley de Igualdad Sustantiva entre Hombres y Mujeres del DF, menciona en el Artículo 1º que “tiene por objeto regular, proteger y garantizar el cumplimiento de las obligaciones en materia de igualdad sustantiva entre el hombre y la mujer, mediante la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer en los ámbitos público y privado”.¹³²

O bien, la Ley de Acceso de las Mujeres a una vida libre de violencia del DF cuyos objetivos son similares a las anteriores. El Artículo 2º señala “el objeto de la presente ley es establecer los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orienten las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres

¹³⁰ http://www.ctsmexico.org/sites/default/files/Mujer%20y%20transporte_1.pdf recuperado el 4 de marzo de 2012.

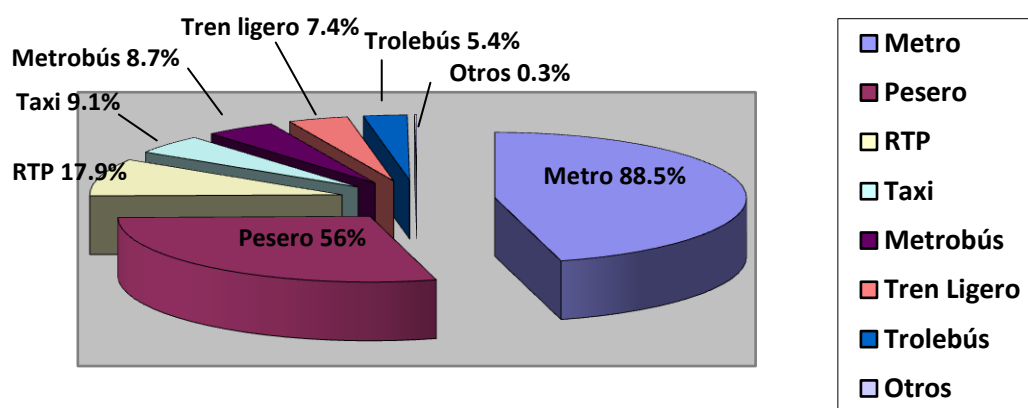
¹³¹ Ley del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en marzo de 2012. Disponible en: http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/legislacion/ley_del_instituto_de_las_mujeres_del_distrito_federal.pdf

¹³² Ley de Igualdad Sustantiva entre Hombres y Mujeres del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en marzo de 2012. Disponible en: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/ley_de_igualdad_sustantiva_entre_mujeres_y_hombre

a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres”.¹³³

Cada una de las leyes específica el cuidado y participación activa de la mujer; sin embargo, las cifras también demuestran que el acoso sexual en el transporte sigue presente. Ejemplo de ello es un estudio cuantitativo desarrollado por el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (Inmujeres) titulado “La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2008-2009”, realizado a mil 579 mujeres, de 15 años o más, que utilizan el transporte público regularmente y que transitan específicamente en los Centros de Transferencia Modal (CETRAMS) de Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña en días laborables regulares.

Los resultados fueron que el lugar donde ocurre mayor violencia sexual es el Metro con 88.5%, en segundo el pesero con 56%, seguido de los autobuses RTP con 17.9%, el taxi 9.1%, el Metrobús 8.7%, el tren ligero 7.4%, y el trolebús 5.4%, mientras que otros medios un 0.3%.



Fuente: *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2008-2009*

¹³³ Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en marzo de 2012. Disponible en: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/ley_de_acceso_a_las_mujeres_a_una_vida_libre_de_vi

De tal forma que las formas específicas de acoso sexual y el porcentaje en estos transportes quedó de la siguiente manera:

	Piropos ofensivos u obscenos	Le dijeron cosas despectivas sobre las mujeres	Le miraron morbosamente el cuerpo	La tocaron o la manosearon con intenciones de carácter sexual	Se tocaron los genitales frente a usted	Le mostra- ron los genitales	Se le recarga- ron con el cuerpo	Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentim iento	Le hicieron sentir miedo de un ataque o abuso sexual	La persiguieron con intenciones de atacarla sexualmente	Obligado a tener relaciones sexuales
Metro	92.20%	90.90%	90.70%	92.00%	90.80%	90.90%	92.90%	89.00%	92.60%	90.90%	91.20%
Metrobús	9.80%	10.10%	8.70%	10.30%	11.20%	7.10%	9.20%	11.00%	8.90%	11.20%	11.80%
Tren ligero	8.20%	8.70%	8.10%	8.80%	10.30%	9.80%	8.60%	10.20%	9.60%	11.50%	2.90%
Pesero o Microbús	61.40%	61.40%	61.00%	60.50%	63.50%	63.40%	60.80%	57.50%	65.70%	67.80%	44.10%
Trolebús	6.00%	7.10%	6.30%	7.00%	7.90%	4.70%	6.60%	10.20%	8.10%	7.90%	8.80%
Camión RTP	20.40%	22.80%	19.50%	20.70%	21.50%	21.30%	20.20%	20.50%	23.20%	23.10%	26.50%
Taxi	10.40%	11.60%	9.50%	9.80%	13.90%	13.40%	10.20%	15.70%	15.70%	20.20%	23.50%
Otros transport es	0.30%	0.30%	0.40%	0.50%	0.40%	0.40%	0.40%	0.00%	0.40%	0.00%	0.00%

Fuente: *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2008-2009*

3.15 PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS

El Gobierno del DF valiéndose del Artículo 23° de la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, el cual dice que el Sistema de Transporte Público del DF “deberá generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia”¹³⁴, lanzó el 4 de octubre de 2007 y comenzó su implementación en 2008, el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México.

Su objetivo general consiste en realizar acciones institucionales coordinadas entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres viajen más seguras y libres de violencia, además de promover el acceso a la justicia y la sanción a los agresores de manera rápida y efectiva.

Las instituciones que participan son:

- Procuraduría General de Justicia del DF (PGJ).
- Secretaría de Seguridad Pública del DF (SSP).
- Secretaría de Transportes y Vialidades del DF (SETRAVI).
- Instituto Nacional de las Mujeres del DF (Inmujeres).
- Instituto de la Juventud del DF (INJUVE).
- Sistema de Transporte Colectivo Metro (SCT).
- Metrobús.
- Red de Transporte Público de Pasajeros (RTP).
- Sistema de Transporte Eléctrico (STE).
- LOCATEL.
- Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuraduría de Justicia del DF.

¹³⁴ *Ibid.*

3.16 “PROGRAMA ATENEA” SERVICIO EXCLUSIVO PARA MUJERES

Atenea es una de las principales diosas griegas, el historiador Ángel María Garibay dice que esta divinidad era guerrera, pacífica, tutora de los hogares, destructora de los pueblos, así como “amparo de sabios y artistas, patrocinadora de jueces, defensora del derecho y la justicia, y era también la que castigaba con crueles tormentos al malvado, pero defendía al delincuente que había caído ofuscado por la pasión, y vencido por un principio más alto”.¹³⁵

Este es el nombre del programa que inauguró la RTP el 14 de enero de 2008 con el fin de proteger la integridad de las mujeres mediante viajes libres de violencia, además de brindar un servicio seguro, cómodo y económico.

El costo es de dos pesos y su horario es de 6:00 a 21:00 horas. Las mujeres pueden subir con niños menores de 12 años, también pueden usarlo hombres con niños en brazos y la edad mencionada. El público que puede abordar sin costo son: mujeres embarazadas, personas de la tercera edad y con discapacidad, que en caso de no ser visible ésta última se debe contar con una credencial emitida por una dependencia autorizada: DIF, INAPAM, IMSS.

El Programa Atenea circula por 23 de los principales corredores de la Ciudad de México como: Paseo de la Reforma, Anillo Periférico, Calzada de Tlalpan, Picacho, Ermita, San Ángel, Revolución, Niños Héroes, Circuito Interior, Avenidas Instituto Politécnico Nacional, México-Tacuba, Tláhuac y Nuevo León; Tamaulipas, Zaragoza, Coyoacán, Eje 2 y 3 Oriente, Eje 6, 7 y 10 Sur, y Eje 1 y 5 Norte.

En un principio se destinaron dos rutas, de un total de 15 para ese año, del Centro Comercial Santa Fe a La Villa y del Salto del Agua al Reclusorio Norte con un total de cinco y tres autobuses, mientras que en las horas pico, 6:00 a 9:00 am y 6:00 a 9:00 pm, siete y cinco camiones, respectivamente. Las unidades se identificaban por una calcomanía rosa con la leyenda “Exclusivo para mujeres”.

El director general de este organismo, Arturo González Vega, mencionó que la incorporación de este programa a la RTP significó un cambio muy bueno y positivo, “el

¹³⁵ Garibay, K., Ángel María. *Mitología Griega. Dioses y Héroes*. 8ª ed. México, Porrúa, 1980, p. 19.

hecho de que vayan puras mujeres en los autobuses le da un mejor trato a la persona y pueden viajar más seguras y más tranquilas”.¹³⁶

Añadió que representó un reto, ya que su servicio era mixto y los hombres en ocasiones se molestan, “de repente implementamos un servicio exclusivo para mujeres, pues los hombres en las paradas dicen „¿a mí por qué no me dejan subir?“ Se molestan y es una cuestión de que la gente vaya entendiendo esa situación. A la fecha te puedo decir que se siguen molestando, y los entiendo porque de repente ven el camión que a lo mejor no va al 100%, y dicen „¿y por qué ellas van más vacías y nosotros no?“ No tiene nada que ver, es para que las mujeres vayan transportadas de las mejor manera, no tengan ningún problema”.¹³⁷

Para enero de 2009 el servicio contaba con 23 rutas y 67 unidades, por otro lado, transportó a más de 6.5 millones de usuarias desde el inicio del programa a dicho año.

El 24 de noviembre de 2010 con motivo del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución cambió el color y la imagen de los autobuses, a rosa mexicano con retratos de mujeres que participaron en la construcción del México del Siglo XXI.



“En las trincheras de las ideas y de las armas, aportaron sus mejores oficios para contribuir al éxito de sus ideales. Fueron compañeras de vida y lucha; madres, víctimas, enfermeras, espías, estafetas y correos; periodistas y propagandistas; contrabandistas de pertrechos que

¹³⁶ González Vega, Arturo. *Op. Cit.*

¹³⁷ *Ibid.*

igual trasladan suministros, periódicos, pólvora, agua y alimentos; de manera simultánea se especializaron en el manejo de explosivos y preparación de comida”.¹³⁸

Tanto en los costados como en el interior del autobús se plasmaron historias de mujeres que formaron parte de estos



PQC

procesos, en los primeros una de cada lado, mientras que por dentro cuenta con 38 historias en pequeños carteles. Asimismo, se editó el libro *Homenaje a las mujeres del Bicentenario 1810-2010* que mediante 74 páginas habla de forma breve la vida de 200 mujeres que forjaron el México actual.

La ex directora general de la RTP, Ariadna Montiel Reyes, expresó que incluirlas en los autobuses se hizo con el fin de que las pasajeras conozcan estas mujeres, algunas poco conocidas para hacerlas presentes; a la vez de que los usuarios en general, que esperan el autobús, o bien transitan por la calle puedan leer estos fragmentos “son historias muy breves de 20 y 60 palabras para que los usuarios pudiesen tener una lectura muy amena, y al paso del autobús también pudiese ser leído de manera muy rápida”.¹³⁹

Por otro lado, el 3 de enero de 2011 se ampliaron las rutas de 25 a 50 y se incrementó a 100 el número de unidades; además de que transportó desde su inicio de operaciones a esta fecha 17 millones 300 mil usuarias, mientras que hasta febrero de dicho año a 18 millones 500.

De acuerdo con la RTP y con motivo del Día Internacional contra la violencia hacia las mujeres, el 25 de noviembre de 2011, en un comunicado se emitió que los autobuses

¹³⁸ Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. *Homenaje a las Mujeres del Bicentenario 1810-2010*. México DF, RTP, Gobierno del Distrito Federal, 2010, p. 1.

¹³⁹ Arista, Lidia. “Mujeres revolucionarias plasmadas en libro de RTP”. *El Universal* [en línea], recuperado el 12 de marzo de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversaldf.mx/home/nota19876.html>

Atenea trasladaron de enero de 2008 a ésta fecha 25 millones de usuarias, y en promedio diario a 35 mil.

En marzo de 2012 se anexó otra ruta de Santo Tomás Ajusco al Metro Universidad y transportó a más de 32 millones de usuarias de enero de 2008 a esta fecha, de las cuales cinco millones fueron viajes gratuitos en apoyo a las personas de la tercera edad y con discapacidad.

González Vega señaló que el hecho de ampliar las rutas es en función de cómo lo soliciten las zonas donde no se tiene el servicio porque no en todas las comunidades de la Ciudad aplica, “por ejemplo hay lugares donde dicen quiero un servicio de Atenea porque pasa esto, y es donde dice la comunidad no, porque yo cuando salgo voy al trabajo, a la escuela, voy con mi esposo o con mis hijos. Y el hecho de que venga un Atenea nada más voy a poder subir yo, y si mis hijos son menores de 13, 12 años subirán al autobús con su mamá, pero si son más grandes ya no van a poder subir, y van a tener que esperar otra unidad. Hay comunidades que dicen que no, nosotros seguimos igual con el servicio, que sea mixto”.¹⁴⁰

Para marzo de 2013 movilizó a más de 41 millones de usuarias, de las que más de seis millones fueron con gratuidad a personas de la tercera edad o con discapacidad.

Así, el total de usuarias transportadas, rutas y unidades del servicio Atenea, a partir de su implementación a la fecha son las siguientes:

Enero	2009	2010	2011	2012	2013
Usuarias transportadas	Más de 6.5 millones*	Más de 16.5 millones*	Más de 17.3 millones*	Más de 32 millones*	Más de 41 millones*
Rutas	23	25	50	51	51
Unidades	67	67	100	100	100

*Datos de enero de 2008 al año indicado

Fuente: Elaboración propia por medio de datos incluidos en comunicados de prensa de la RTP

3.16.1 Comodidad vs espera

Me encuentro en el parabús Reforma Rubén Darío, sobre la Avenida Paseo de la Reforma cerca del Metro Auditorio. Son las 11:00 am del 16 de marzo de 2012. Hay señoras de la

¹⁴⁰ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

tercera edad, mujeres y jovencitas que cargan su bolsa de mano, así como señores con mochilas, portafolios o bolsas de plástico. La mayoría viste casual con pantalón de mezclilla, blusa o camisa; otros van más formales con traje o ropa de vestir. Parece que se dirigen a su trabajo, la escuela o las compras.

A pesar de ser una avenida en la que pasan transportes de todo tipo: camiones concesionados y de gobierno, taxis, microbuses; un conglomerado de gente espera en este parábús; sólo ocho pueden sentarse, cuatro de cada lado, debido a que hay dos. Los demás están parados, tapándose un poco del sol, y observan los letreros de los diversos medios para deslizarse en el que mejor les conviene.

Un microbús se dirige a Defensa, Toreo, Satélite, Valle Dorado; mientras que un camión ofrece el destino Palmas km 13, Bosques. Algunos suben a estos servicios y pese a que se desahoga, hay gente que sigue en espera. A las 11:20 am se para un camión Reforma Bicentenario y muestra km 13 Metro Hidalgo, minutos después también un Expreso de la RTP específica: Centro Comercial Santa Fe-Reforma. Y estos transportes, que aunque ya van llenos, reciben cada vez más pasajeros.

El paradero está un poco más tranquilo. Se oye decir a una muchacha con pantalón negro de vestir, blusa y bolsa café, cabello castaño y tez un poco oscura: “tenía que estar a las 10:00 y ya son las 11:25, imagínense”, mientras observa el reloj de mano y se mueve de un lado a otro, dirigiéndose a una pareja de ancianos. La señora o en todo caso esposa, le responde “ya se le hizo tarde”.

Aprovecha los autobuses que se paran y pregunta si la dejan en la Universidad Iberoamericana. Ninguno de los conductores contesta afirmativamente. Cinco minutos después, 11:30 pm, pasa un camión rosa, un Atenea de la RTP. Esta vez tuvo suerte y deposita dos pesos para poder recibir un boleto, su seguro de viajero, y sentarse en uno de los asientos disponibles sólo para mujeres. Asimismo sube una señora con su hijo, tras la pregunta “si puede subir el niño” y respuesta del conductor “sí, sólo menores de 12 años”; y un señor de la tercera edad que mostró su credencial del INAPAM.

3.16.2 Mujeres del pasado y del presente: hacia Santa Fe

Carlota Bravo 1878-¿? Activista política

Originaria del estado de Guanajuato.

Con Cándido Navarro, su compañero de vida y lucha, se unió al maderismo. Era socia activa del Club Político Antirreeleccionista Femenil Hijas de Cuauhtémoc, por lo que fue apresada en la Alhóndiga de Granaditas. En 1912, nuevamente fue encarcelada por reclamar la liberación de Navarro, a quien se acusó de conspirar a favor del zapatismo.¹⁴¹

El autobús con número económico A12-0556 con destino al Centro Comercial Santa Fe, lleva 14 pasajeras, más un niño y anciano. La mayoría tiene la posibilidad de elegir dónde acomodarse, ya sea en asientos dobles o individuales. Van tranquilas, cómodas y seguras, ellas lo expresan. Pueden compartir el mismo asiento y el mismo lugar sin sentirse agredidas.

“Me parece bien porque es más seguridad para la mujer y también para los niños, porque luego a veces hay hombres que se pasan de graciosos, luego vienen muy llenos los camiones y aprietan a uno. Sí me gustaría esperarlo siempre y cuando no tardara mucho”.

Blanca Estela Santiago, 50 años. Usuaría

Atenea¹⁴²

En este mundo en el que hasta la alcancía es rosa, las usuarias esperan llegar a su destino. Por esta ocasión o vuelta, permanecen calladas,



observan para afuera, dos escuchan música por auriculares, una se maquilla. Sólo se oye

¹⁴¹ Los fragmentos que se presentan a continuación son tomados del libro: *Homenaje a las mujeres del Bicentenario 1810-2010*. Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Gobierno del DF Noviembre 2010.

¹⁴² Opiniones recabadas el 8 de marzo de 2012.

cómo suena el motor cuando el conductor, un señor de canas, delgado, de tez oscura y con bigote, pisa el acelerador; o bien, el sonido seco y largo del timbre para avisar la bajada cerca de las 11:47 am.

Por un momento, esa agilidad con la que avanza el camión se detiene. Hay tráfico. Recorre poco a poco. Va a la par con coches y otros transportes. Se observa cómo una señora que maneja su automóvil se ve en un espejo y se depila la ceja, más adelante un acompañante de una camioneta voltea hacia el autobús rosa y ve la imagen de Guadalupe Aguilar; fortuna de él, ya que por el interior ya no se cuenta con ningún cartel, a pesar de que al inaugurarse este medio, se incluyeron.

Guadalupe Aguilar y Mora 1895-¿? Activista revolucionaria

Originaria de la Ciudad de México.

A raíz de los asesinatos de Francisco I. Madero y José María Pino Suárez, se afilió al Club Femenino Lealtad donde prestó servicios a la causa. Distribuyó propaganda y proclamas revolucionarias. En 1914, Venustiano Carranza la nombró responsable de los servicios confidenciales y jefa de Archivo del periódico oficial El Pueblo.

Una de las mujeres que trae auriculares habla por teléfono y expresa “llego como en media hora”, conversa durante algunos segundos y al terminar, vuelve a romper el silencio, ahora con letras y música de algún cantante que salen de la bocina de su celular. Lo deja así por unos minutos. Más adelante baja el señor de la tercera edad que subió al principio, ahora sólo quedan féminas, a excepción del conductor.

“Sí lo he usado. Me siento segura, nada más que tardan mucho, pero sí me ha beneficiado”.

María de los Ángeles Vega, 48 años. Usuaría Atenea

En el parabús Prolongación Reforma Laureles sube una pareja mayor de 60 años, ya que ambos muestran su credencial. El camión continúa en el cometido de permitir elegir lugar y la señora se decide por el lado izquierdo donde da el sol, mientras que su esposo un poco



calvo y con bolsa de mandado en mano, toma el derecho. A las 12:04 pm cerca del Centro Comercial Santa Fe, dos mujeres bajan, se escucha como al unísono dicen “gracias”.

Quedan siete mujeres, más el señor. Minutos más

tarde el autobús se detiene. El operador al ver que nadie baja expresa “hasta aquí llego, no puedo llevarlos a la base”. Entonces las pasajeras descienden, mientras oyen los pitazos de los conductores de coches desesperados porque no avanza el camión. Al partir éste se alcanza a visualizar la imagen de Anselma Ramos:

Anselma Ramos Combatiente de la Revolución Mexicana

Originaria del estado de Nuevo León.

Era nieta de Mariano Escobedo. Combatió en Ciudad Juárez al lado de su esposo, el destacado revolucionario Alberto Fuentes Dávila. Cuando éste era gobernador de Aguascalientes, lo ayudó a expedir leyes sobre el reparto agrario, salario mínimo, sindicalismo y tribunales del trabajo. Fue perseguida y encarcelada por órdenes de Porfirio Díaz. Acompañó a su esposo en el destierro.

3.16.3 El regreso

En el paradero del Centro Comercial Santa Fe se encuentran camiones de los servicios Ordinario y Eco Bus, filas de pasajeros que esperan su salida y la caseta donde los operadores llevan su tarjeta de trabajo. Ahí conversan con sus compañeros mientras también aguardan su retirada.

El camión Atenea que llegó hace unos momentos se forma en la parada de en medio, es decir, en el lugar de los que se dirigen a La Villa, ya que de lado izquierdo están los que van hacia el destino Puerta Grande, y de lado derecho el Eco Bus que se desliza al Metro Balderas.



Hay una fila mixta, pero al irse a su destino sólo pueden subir las mujeres. Parte el autobús; permanecen los hombres y usuarios de las otras rutas. Llegan otros camiones, a la vez que algunos salen del cierre de circuito. Cuando parece quedarse solitario el lugar, se acercan nuevos pasajeros.

Alrededor de la 1:00 pm, casi 30 minutos después de haberse ido su similar, se ve acercarse a la base otro Atenea. En esta ocasión es el A09-1328.

“Me siento más segura. Me parece más cómodo, más eficiente, cuando los veo parados (en cierre de circuito) sí los espero”.

Erika López, 23 años. Usuaría Atenea

Ascienden tres mujeres y un señor de la tercera edad. A la 1:05 pm el autobús se aleja del lugar. El operador, muy similar al anterior, delgado, canoso, con el uniforme de la empresa, pero esta vez con tez clara y sin bigote, sube más adelante a otras pasajeras que también pueden sentarse. En esta ocasión un hombre tiene intenciones de pagar pero tras la frase del conductor “puras mujeres”, desciende apenado.

Ana María Ruíz Reyes 1807-¿? Enfermera y combatiente de la Revolución Mexicana Originaria del Estado de México.

Distribuía el periódico El Renovador y se convirtió en destacada activista del Club Hijas de Juárez. Colaboró en las prensas clandestinas que enfrentaban a través de incendiarios escritos al usurpador Huerta. Se desempeñó como enfermera de la Cruz Blanca Neutral y acompañó a Venustiano Carranza en la resistencia hasta Veracruz.

El camión avanza lentamente ya que hay tránsito, de tal forma que el operador aprovecha para recargar su brazo derecho en el tubo que delimita su espacio y se encuentra un poco arriba de la alcancía, mientras que con el izquierdo detiene el volante. Debido al sol y la posibilidad de cambiarse de lugar, dos mujeres se dirigen a los asientos individuales que están del lado del conductor. Se proyecta la imagen de tres mujeres juntas, cada una en su asiento. La primera observa para afuera, la segunda tiene inclinada la cabeza hacia enfrente, la tercera come frituras.

A la 1:23 pm se escucha la plática de una usuaria por celular que comenta “voy a ir a comer con mis amigas, a las seis, digo a las cinco”. Durante varios minutos sigue bajo el mismo tenor, el de compartir con los demás lo que hará más tarde “con tranquilidad comemos y les ayudamos con la limpieza”. Por su parte, el autobús circula con lentitud, avanza cada vez que los automóviles o camiones de adelante hacen lo mismo.

“Me gusta porque te da más confianza, realmente te sientes más segura, sí me beneficia. Lo único malo que le veo es que se debe esperar demasiado para que pase un camión y otro”.

Diana Hernández, 23 años. Usuaria Atenea

A una pasajera de blusa y chaleco azul con cabello rubio, no le importa que le dé un poco el sol en la espalda y que a su vista haya una infinidad de carros, pareciera estacionados, y aprovecha para dormirse. La mujer que comparte un poco de su vida continúa en ello “¡ay! el tráfico”, mientras que las demás permanecen silenciosas y con calma, a la espera de su destino.



PQC

sientan juntas y conversan. Parece que salieron de trabajar.

Pasados 20 minutos el camino está más desahogado. Se siente como el conductor *le mete pata* para recuperar parte del tiempo perdido y alejarse de ese acaloramiento y embrollo de coches. Hace parada, comienzan a ocuparse casi todos los lugares, aproximadamente 20 de 28.

A su vez, dos féminas que llevan blusa gris del mismo modelo, se

Hermila Galindo Acosta 1896-1954 Periodista y feminista

Originaria del estado de Durango.

Colaboró con el gobierno maderista y apoyó a Carranza en la reconstrucción de México. Solicitó al Congreso Constituyente de Querétaro el derecho al voto para las mujeres, propuesta que fue desechada. Siempre trabajó para ganar igualdad de derechos para mujeres y hombres.

Adelante sube un señor, al que el conductor le menciona “muéstreme su credencial del INAPAM y pasa”. Motivo por el cual hace más largo su pase al autobús, ya que coloca su portafolio en el suelo, saca su cartera y presenta su tarjeta, dándole gusto al operador, y de paso, acostumbrarlo a traerla a la vista la próxima vez.

En la siguiente parada, ascienden adolescentes, mujeres jóvenes, maduras y de la tercera edad. Una de éstas paga, debido a que no cuenta con credencial, sin importarles que no le den cambio y es una de las que aún pueden sentarse, porque algunas ya van paradas, de entre ellas cuatro son estudiantes que llevan mochila y uniforme escolar.

A la 1:57 pm el camión se encuentra frente al Auditorio Nacional, avanza unos metros y esta vez se haya a lado del Bosque de Chapultepec, en donde se visualizan personas que disfrutan del lago en lanchas, así como las rejas verdes que presentan cuadros de una

exposición fotográfica. Durante este trayecto son más las que descienden y provocan el vacío del autobús.

“Se me hace bueno porque van puras mujeres. Es un poco tardado, pero también vas bastante cómoda”.

Verónica Romero Ramírez, 25 años. Usuaría Atenea

Trece minutos después el autobús está por la Diana Cazadora; sin embargo, la ruta que debe seguir el conductor es desviada por patrullas y policías, hacia la calle Sevilla. Algunas usuarias se levantan rápidamente y dicen al operador si pueden bajar, las demás permanecen en su lugar y mientras avanza deciden en dónde es mejor descender. Una se molesta ante la negación del operador por no saber indicarle el lugar que mejor le deja para bajar.

El conductor toma el Circuito Interior para después incorporarse a la Avenida Ribera de San Cosme cerca de las 2:35 pm. El paso otra vez se hace lento y pesado. Las usuarias no hablan, aguardan entre el calor, coches y semáforos. Algunas personas al ver el letrero Metro Hidalgo La Villa quieren subir, pero el conductor no los deja, ya que está fuera de ruta. Mientras se deslizan las llantas del autobús se observa como una mujer lee el fragmento:

María de la O 1882-1956 Activista política

Originaria del estado de Guerrero.

Fue llamada la Abogada de los Pobres, porque con su compañero de vida y lucha, el litigante Antonio Rodríguez y Castañón, organizó y defendió gratuitamente a obreros y campesinos, a los que incitaba a luchar contra la dictadura porfirista. Fundó escuelas de educación básica y oficios, además de crear la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicatos Campesinos de Guerrero y la Unión Fraternal de Mujeres Trabajadoras de Acapulco.

Al pasar por el Metro San Cosme una mujer con su niña desciende. Cuadras adelante en el cruce por la Avenida Insurgentes, un Metrobús pasa con la leyenda en su exterior

“Tecnología de punta Articulado 160 pasajeros Biarticulado 240 pasajeros”. Al dar el semáforo en verde, el conductor cruza y avanza.

Metros adelante se halla por el Metro Hidalgo. Un semáforo lo detiene. Al cruzar la avenida, la observadora de este paisaje diverso en el exterior, pero parecido en el interior debido al género, desciende. Comparte la parada con otra usuaria que cerca de las 2:53 pm le dice “hasta dónde nos va a llevar el chofer”, con voz y rostro de queja; ello porque el parabús inmediato sólo se aleja de nuestras vistas por las puertas traseras que se abren pasos más adelante.

Descendemos, vuelven a subir mujeres. Al partir se observa la imagen en la parte trasera del autobús la imagen del Ángel de la Independencia con el logotipo de la RTP y la frase en amarillo Homenaje a las Mujeres del Bicentenario.

*Amalia Hernández 1917-2000 Incansable promotora de la danza mexicana
Originaria de la Ciudad de México.*

Fundadora del ballet folclórico de México. En los años 60, se dedicó exclusivamente a la coreografía y la organización de su compañía. Logró renombre internacional y se avocó al rescate de los bailes regionales y tradiciones dancísticas mexicanas, desde su expresión precolombina hasta sus manifestaciones revolucionarias.

3.17 OPERADORA DE AUTOBÚS ATENEA: “Somos más precavidas”

El 24 de junio de 2008 la RTP lanzó una convocatoria para seleccionar tanto a operadores como operadoras de autobús, en la que por primera vez se amplió la participación a mujeres que tuvieran conocimientos y habilidad para conducir, además de tener experiencia en el transporte público de pasajeros.

Las indicaciones de la empresa fueron: edad mínima de 25 años, estudios mínimos de secundaria, preferentemente contar con licencia tarjetón tipo “C”, poseer experiencia en el manejo de transporte público y no tener antecedentes penales.

Cabe señalar que, se buscó integrar a las mujeres al Servicio de Transporte Escolar; sin embargo, en este mismo año comenzaron su participación en el Programa Atenea. Para

octubre de 2008, 30 mujeres habían sido contratadas y 60 más se encontraban en capacitación.

Las edades de las operadoras se encuentran entre los 20 y 60 años, “aunque 32% tiene entre 41 y 45, y 25% entre 31 y 35. Todas han tenido alguna experiencia en el manejo del transporte público de pasajeros, ya sea microbuses, taxis, unidades de emergencia y hasta transporte de carga. En cuanto a su grado de escolaridad, 45% cuenta con estudios de bachillerato. El programa de capacitación incluye cursos de manejo, primeros auxilios, reglamento de tránsito, protección civil, derechos humanos y perspectiva de género, durante dos meses.”¹⁴³

Las mujeres que manejan los camiones son conocidas como “Ateneas” debido al nombre del programa. Laura Bolaños Vázquez es una de ellas, pertenece a la ruta 52C del Metro Santa Martha al Metro Zapata, tiene 25 años de edad y tal como lo pedía la empresa, experiencia en el manejo de autobuses. Actualmente, tiene bajo su responsabilidad el autobús con número económico A08-1534.

Tranquila, abierta y sonriente comentó que le llamó la atención trabajar en esta empresa por la oportunidad que le están dando a la mujer en el transporte, además de que le



satisface manejar, “me siento bien, lo hago con amor mi trabajo porque me gusta y me gusta desempeñarlo lo más que se pueda”.¹⁴⁴

Mencionó que el horario, de las 6:00 am a las 2:00 pm, y los días de trabajo son muy estables, por ello, lo considera un trabajo cómodo y con sus propias palabras, bonito.

¹⁴³ Pantoja, Sara. “Ponen amas de casa al volante”. *El Universal* [en línea]. Recuperado el 4 de abril de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/91583.html>

¹⁴⁴ Bolaños Vázquez, Laura. 23 de marzo de 2012. Entrevista personal. *Servicio Atenea*. Operadora de autobús de la RTP. México, DF.

De rostro redondo, tez apiñonada, con los ojos delineados de negro, las cejas de café y aretes, dijo que no es algo común ver que la mujer maneje; sin embargo, con este tipo de autobuses las usuarias viajan más seguras y contentas, ya que no hay acoso por parte de los hombres.

Su cabello con luces rubias y peinado de media cola, que alcanza a cubrir parte de su uniforme, el cual consta de blusa blanca, chaleco azul, pañoleta verde con el logotipo de la RTP y pantalón azul, explicó que el tráfico es estresante pero que también se acostumbran las personas, además algo que le desagrada es cuando un usuario asciende por equivocación “hay veces que un despistado se sube y nos dice de groserías, aunque el autobús es rosita”.¹⁴⁵

Respecto al color del autobús dijo que es padre porque nunca se había visto algo así y mucho menos mujeres que manejen, y niega la frase conocida *mujeres al volante, peligro constante*, con un “eso no es cierto”; además rió al preguntarle si es verdad que las mujeres son descuidadas al manejar, y segura contestó “no, somos más precavidas”.¹⁴⁶

Sus uñas pintadas de rosa con un toque de blanco combinan con la alcancía del autobús, añadió que es ama de casa, está casada y tiene una niña de ocho años. En el caso de su familia comentó que al principio le dijeron que “estaba loca”, pero de que comenzó a laborar a la fecha, la apoyan mucho.

El trato con sus compañeros es bueno y tranquilo. Indicó que al principio es difícil convivir sólo con hombres, un ejemplo es cuando son las asambleas en las que en ocasiones hay como 100 operadores y nada más dos mujeres, añadió que es un poco raro, pero nunca ha recibido una grosería por parte de ellos, incluso en ocasiones la ayudan a revisar aspectos que no conoce del autobús.

3.18 DOCTORA MARÍA CRISTINA CASAS: “Haya respeto entre las personas, no solamente hacia la mujer”

La doctora María Cristina Casas Flores, por parte de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Xochimilco en Ciencias Sociales, especialidad en Sociedad y

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Ibid.*

Territorio, y actualmente profesora de la asignatura Sociología Urbano Industrial en la Facultad de Estudios Superiores Acatlán (FESA), consideró que es importante para la sociedad contar con transporte público porque es más económico que usar un automóvil, además de evitar mayor congestionamiento en la ciudad.

Su opinión sobre la RTP es que es una empresa que sí cumple con su función social, ello por ser un transporte de gobierno, aunque señaló que sería conveniente añadir más unidades.

Respecto a los servicios que se ofrecen a las mujeres en el transporte explicó que es una medida; sin embargo, el problema es más amplio que únicamente incluir, por ejemplo, vagones en el metro, “más bien lo que necesitamos es una educación, una cultura diferente de que haya respeto entre las personas, no solamente hacia la mujer, también ella tiene que respetar al hombre”.¹⁴⁷

Recalcó que lo que se necesita es el respeto a todas las personas y no sólo protegerlas a ellas, sino que sea mutuo, es decir, que también al hombre se le considere.

Agregó que lo anterior comienza en cada persona y se puede ampliar a nuestros círculos de amistad, ya que a veces se deja toda la responsabilidad a la familia, por ello, lo que se requiere es formar una cultura en escuelas, que existan foros o incluso que el gobierno promueva una educación de cuidado al otro, sin dar mayor importancia a la mujer, si no hacerlo con los individuos en general.

3.19 DOCTOR BERNARDO NAVARRO: “El acoso sexual no lo inventó el transporte”

Por su parte, el doctor Bernardo Navarro Benítez señaló que “el acoso sexual no lo inventó el transporte, lo han ido promoviendo patologías sociales, que tiene que ver con muchos procesos, uno de ellos importante es la pauperización de la población, otro vinculado a ello es la deserción social, la erotización que promueven los medios de comunicación, ante una sociedad que está muy polarizada, heterogénea y en donde se están promoviendo valores

¹⁴⁷ Casas Flores, María Cristina. 25 de mayo de 2012. Entrevista personal. *El transporte y la RTP*. Dra. en Ciencias Sociales, especialidad en Sociedad y Territorio UAM Xochimilco. México, Estado de México.

que no son el respeto, no son la armonía en las relaciones, no son valorización del papel de la mujer”.¹⁴⁸

Explicó que debido a que el transporte se presta para el acoso sexual y principalmente en las horas pico, era importante crear alternativas en las que las mujeres fueran separadas; sin embargo, añadió “el transporte no va a solucionar cosas que la sociedad no soluciona, hay otras razones que están vinculadas. Es una pena que la Ciudad de México necesite un transporte especializado para mujeres, pero es más pena que Guadalajara, Monterrey y Juárez lo necesitan también, y más porque son más machistas, y no lo tengan”.¹⁴⁹

Respecto a que en la RTP se incluyeran operadoras comenta que era importante que la entonces directora general fuera mujer, ya que eso ayudó mucho a impulsar esta medida.

¹⁴⁸ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre 2012. *Op. cit.*

¹⁴⁹ *Ibid.*

SERVICIO EXPRESO

3.20 CONSECUENCIAS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (*Intergovernmental Panel on Climate Change*, IPCC), creado en 1988 por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), es el equipo encargado de analizar información científica y evaluar sus consecuencias ambientales y socioeconómicas pertenecientes al problema del cambio climático. Su fin es ayudar a gobiernos e instituciones públicas o privadas para que generen soluciones adecuadas a dicho problema.

En su informe de síntesis “Cambio Climático 2007” explica que “el calentamiento del sistema climático es inequívoco, como evidencian ya los aumentos observados del promedio mundial de la temperatura del aire y del océano, el deshielo generalizado de nieves y hielos, y el aumento del promedio mundial del nivel del mar”.¹⁵⁰

Del tal forma que, el aumento de la temperatura está distribuido por todo el planeta, principalmente en regiones terrestres. Además, las variaciones en las concentraciones de Gases Efecto Invernadero (GEI), de aerosoles, de la cubierta terrestre y la radiación solar alteran el sistema climático.

Así según este documento, el dióxido de carbono (CO₂) es el gas de efecto invernadero más importante, el cual ha aumentado entre 1970 y 2004 en un 80%, ello por el uso de combustibles de origen fósil, como el petróleo, carbón y gas natural, y de los cambios en el uso de la tierra. Aunado a este gas se encuentra el metano (CH₄) y el óxido nitroso (N₂O), los cuales también han aumentado por el uso de estos combustibles y la agricultura.

Definitivamente, el cambio climático también está ligado a causas antropogénicas, es decir, por actividades humanas, las cuales generan emisiones de cuatro GEI: CO₂, CH₄, N₂O y halocarbonos, es decir, gases que contienen flúor, cloro o bromo. Los tres primeros aumentaron desde 1750 y actualmente exceden el intervalo natural de valores de los últimos 650 mil años.

¹⁵⁰ http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_sp.pdf recuperado el 23 de abril de 2012.

El crecimiento más representativo de las emisiones de GEI proviene de los sectores de energía, transporte e industria, y en menor cantidad por la vivienda, el comercio, el cultivo de bosques y la agricultura.

3.20.1 Efecto invernadero

Al Gore, ganador del premio Nobel de la Paz en 2007, en su publicación *Una verdad incómoda. La crisis planetaria del calentamiento global y cómo afrontarla* explica que la energía del Sol penetra en la atmósfera en forma de ondas de luz que calientan la tierra, después dicha energía es esparcida de nuevo al espacio en forma de radiación infrarroja, una porción de ésta es atrapada por la ionosfera, capa de la atmósfera, de manera beneficiosa por un lado, ya que regula la temperatura de la tierra, pero por otro también es dañina porque no permite que regrese al universo.

Lo anterior debido a que dicha capa se ha vuelto más espesa a causa de las cantidades de gases que produce el hombre, principalmente dióxido de carbono, de tal forma que impiden el paso de la radiación infrarroja y generan una temperatura en la atmósfera más alta de la normal. A esto se le conoce como crisis climática o bien, efecto invernadero.

3.20.2 Gases de Efecto Invernadero (GEI)

El autor citado también menciona que aunque estos gases no permiten que salga parte de la radiación infrarroja, también son benéficos para la temperatura:

(...) si bien permiten que la luz que proviene del Sol atraviese la atmósfera, no dejan salir una parte de la radiación infrarroja rebotada por la Tierra, y esta radiación calienta el aire.

Cierta cantidad de gases invernadero resulta beneficiosa. Sin ellos, la temperatura rondaría los -18 °C: un clima nada agradable para vivir. Los gases invernadero contribuyen a mantener la superficie terrestre en un promedio mucho más hospitalario: casi 15 °C.¹⁵¹

¹⁵¹ Gore, Al. *Una verdad incómoda. La crisis planetaria del calentamiento global y cómo afrontarla*. España, Gedisa, 2007, p. 28.

El problema consiste en los gases producidos por los seres humanos, es decir, en gases ya existentes en la tierra pero que debido a su uso han aumentado la temperatura de la atmósfera, entre ellos se encuentra el dióxido de carbono (CO_2) a través de la quema de combustibles fósiles en los hogares, el transporte y las fábricas, el cual es el responsable de un 80% del total de emisiones de gases invernadero.

De igual forma, el metano (CH_4) que proviene de los basureros, la cría de ganado, el tratamiento de aguas residuales, procesos industriales y quema de combustibles fósiles, el 60% es generado por el hombre.

Por su parte, el óxido nitroso (N_2O) que es producido por fertilizantes, quema de bosques, residuos de cosechas y también quema de combustibles fósiles, alcanza un 17% más agregado por los individuos.

Entre los gases producidos netamente por las actividades humanas se encuentran el hexafluoruro de azufre (SF_6) y los perfluorocarburos (PFC) liberados por medio de tareas industriales como el soldado de aluminio y la fabricación de semiconductores, además de la electricidad.

También existen los hidrofluorocarburos (HFC) que se utilizan como sustitutos de los clorofluorocarburos, los cuales se usan como refrigerantes, solventes y lubricantes; sin embargo, debido a sus repercusiones en la capa de ozono su uso es casi totalmente prohibido.

Además de los gases originados por actividades, está el vapor de agua, un gas invernadero natural que incrementa su volumen a temperaturas mayores, lo cual afecta en el impacto de los gases artificiales.

3.20.3 Zona Metropolitana del Valle de México: Emisiones de GEI

Para el caso de México, según el Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y carbón negro 2008 realizado por la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), estimaciones dadas a conocer por la autoridad federal del país, se generó en el 2006 un total de 711.6 millones de toneladas equivalentes a CO_2 , lo que contribuye con 1.5% de las emisiones mundiales provocadas por el consumo de combustibles fósiles.

El documento explica que debido a que la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) está rodeada por una cadena montañosa situada a una altitud de dos mil 240 metros sobre el nivel medio del mar, ésta impide el libre paso del viento y de los contaminantes; aunado a esto, los procesos de combustión son deficientes y provocan mayor cantidad y acumulación de ellos.

Además al ser una zona céntrica y de desarrollo industrial, el uso de la energía, los combustibles y el suelo, entre otros, influyen también en la generación de gases de efecto invernadero; y el carbón negro, que aunque no entra en esta categoría, se consideró en el inventario por ser tóxico y contribuir al cambio climático.

3.20.4 GEI por tipo de sector y vehículo

La SMA señala que en la ZMVM en 2008 se produjo un total de 51.5 millones de toneladas equivalentes de CO₂, de las cuales específicamente 43.7 millones de toneladas fueron de dióxido de carbono (CO₂), 291 mil 97 toneladas de metano (CH₄) y mil 500 toneladas de óxido nitroso (N₂O), las cuales son generadas principalmente por el uso de gasolina, diesel, gas natural y licuado de petróleo, así como la descomposición de la basura en los rellenos sanitarios.

Tabla 3.1 Emisiones totales de GEI, ZMVM, 2008

Sector	Emisiones de GEI [ton /año]		
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
Industrial	14,805,764	351	53
Comercial-servicios	1,096,550	24	2
Habitacional	4,686,980	141	7
Transporte carretero	22,290,505	3,080	1,411
Otras fuentes*	889,249	287,501	27
Total	43,769,048	291,097	1,500

*Incluye operación de aeronaves, locomotoras (foráneas/patio), terminales de autobuses, distribución y almacenamiento de gas LP, incendios forestales y rellenos sanitarios.

Fuente: *Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero y Carbón Negro de la ZMVM 2008*

Por tipo de fuente el que genera mayor GEI es el transporte con 22.7 millones de toneladas equivalentes de CO₂, es decir, el 44% de las emisiones en el Valle de México; la industria 14.8 millones, igual al 29%, mientras que el habitacional y comercial 9% y 2%, respectivamente.



Gráfica 3.1 Emisiones de GEI por tipo de fuente

Fuente: *Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero y Carbón Negro de la ZMVM*

Así, de los 4.5 millones de vehículos que transitan en la ZMVM, el 64% pertenece al DF, y el 36% al Estado de México; el primero contribuye con el 58% de las emisiones de GEI; específicamente por tipo de vehículo, el automóvil es el mayor generador de GEI con 54%, le sigue el transporte público de pasajeros y finalmente el de carga, con 30% y 16%, respectivamente.

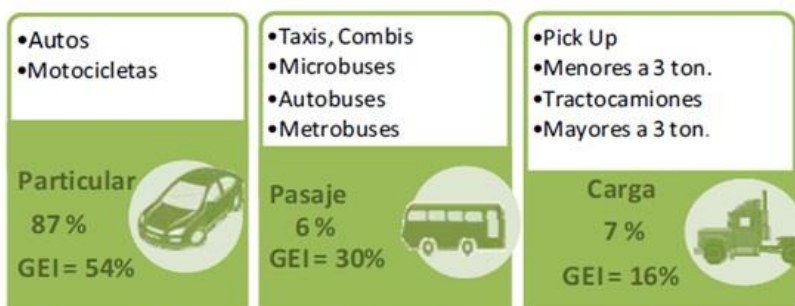


Figura 4.3 Emisiones equivalentes de CO₂ por tipo de vehículo

Fuente: *Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero y Carbón Negro de la ZMVM 2008*

En el caso de los autobuses provocaron dos millones 261 mil 578 emisiones de CO₂, 475 de CH₄ y dos mil 682 de N₂O; mientras que los metrobuses generaron 18 mil 232 de CO₂.

Por su parte, el carbón negro que participa en procesos de combustión incompleta en la quema de combustibles fósiles, alcanzó mil 671 toneladas anuales. Se considera que el del transporte carretero es el más contaminante, para el caso del DF sobresale por las emisiones provenientes de tractocamiones y autobuses, ya que utilizan diesel.

3.20.5 GEI por tipo de combustible

Asimismo, el 95% de los vehículos utilizan gasolina, el 4% diesel y el restante 1% gas licuado de petróleo (GLP) y gas natural (GNC), y generan emisiones de GEI en un 74%, 18% y 8%, respectivamente.

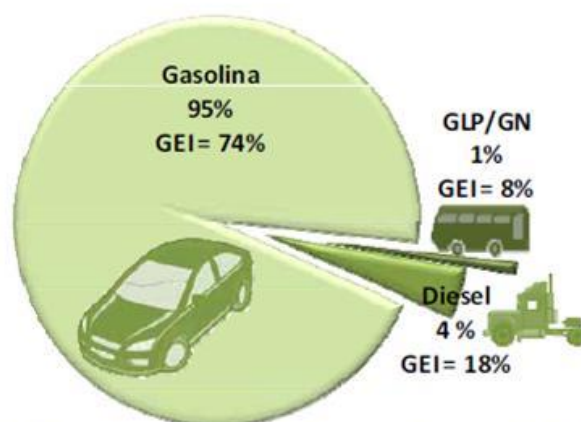


Figura 4.4 Flota por combustible y emisiones de GEI

Fuente: *Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero y Carbón Negro de la ZMVM 2008*

3.21 LEY AMBIENTAL DEL DISTRITO FEDERAL

Esta ley, publicada en la Gaceta Oficial del DF el 13 de enero de 2000, es la encargada de regular las condiciones ambientales en esta entidad, ello mediante la conservación, prevención, restauración y mejoramiento de áreas verdes, suelo, aire y agua, entre otros.

Su Artículo 1º dice que es una ley de orden público e interés social y tiene por objeto, según la fracción primera, definir los principios mediante los cuales se habrá de formular,

conducir y evaluar la política ambiental en el DF, así como los instrumentos y procedimientos para su aplicación.

El Artículo 2º especifica que se aplicará en la prevención y control de la contaminación atmosférica proveniente de fuentes fijas y móviles sujetas a la jurisdicción local, de tal forma que las fuentes móviles se definen como los vehículos automotores que emitan contaminantes al ambiente.

Asimismo, el Artículo 6º especifica que las autoridades en materia ambiental en el DF son:

- I. El Jefe de Gobierno del Distrito Federal;
- II. El Titular de la Secretaría del Medio Ambiente;
- III. Los Jefes Delegacionales del Distrito Federal; y
- IV. La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal.

Para el ámbito de los vehículos, en el Artículo 131 fracción II se aclara que las emisiones de todo tipo de contaminantes a la atmósfera, sean de fuentes fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para la salud y bienestar de la población y el mantenimiento del equilibrio ecológico.

Por su parte, la sección III, control de emisiones provenientes de fuentes móviles del capítulo 3, trata sobre la vigilancia, verificación y prevención del manejo de vehículos, sean particulares, de pasajeros o de carga, para el cuidado del medio ambiente.

3.22 SERVICIO EXPRESO

El Reglamento de Transporte del DF en el Artículo 40 explica que el servicio público de transporte colectivo de pasajeros podrá prestarse de acuerdo con las categorías: ordinario, directo, exprés y extraordinario. El servicio exprés es el que se presta a través de una ruta específica, con paradas cuya distancia mínima sea de 1.5 kilómetros entre cada una de ellas.

El 26 de mayo de 2009 Marcelo Luis Ebrard Casaubon, ex jefe de Gobierno del DF, realizó la presentación de 145 autobuses pertenecientes al servicio Expreso de la RTP en el Monumento a la Revolución, los cuales fueron puestos en marcha el 8 de junio de dicho año y distribuidos en 10 rutas.

Además de éstas se añadió otra que se estableció en el Circuito Interior denominada “Circuito Bicentenario” con un total de 50 unidades a partir del 30 de julio de 2009, ello por la modernización que se realizaba en dicha vía, como especificó Ariadna Montiel, ex directora de la RTP, “el día de hoy (8 de junio de 2009) inician operaciones 90 unidades, quedan



PQC

pendientes las del Circuito Interior, que son 50, y cinco de reserva técnica”.¹⁵²

El servicio Expreso tiene una cobertura de 535 kilómetros. Su costo es de cuatro pesos y está dirigido a toda la población. Los que pueden subir gratuitamente son: mujeres embarazadas, niños menores de cinco años y personas con discapacidad, en el caso de las incapacidades no visibles se debe mostrar una credencial emitida por una dependencia autorizada: DIF, INAPAM o IMSS.

Los autobuses fueron fabricados por Mercedes Benz con una inversión de 250 millones de pesos a una tasa fija de 13.46%, mediante un contrato de arrendamiento puro a pagar en un lapso de cinco años. Tienen una capacidad de 28 pasajeros sentados y 62 parados. Sus dimensiones generales son una longitud de 10,980 mm, un ancho de 2,480 mm, y una altura de 3,125 mm.

Además, 75 de las unidades tienen atención especial para las personas con discapacidad motriz y visual, ya que cuentan con rampas para ascenso y descenso de sillas de ruedas, espacio para transportar perros guía y señalización en Braille para invidentes. Al inaugurarse el servicio se dijo que las unidades “están equipadas con un sistema de radiocomunicación, localizador satelital, botón de pánico, llantas radiales, piso antiderrapante y letrero electrónico de ruta”.¹⁵³ Su cromática es verde con imagen

¹⁵² Ramírez, Bertha Teresa. “Inicia el servicio de transporte exprés con 145 autobuses, a lo largo de 11 rutas”. *La Jornada*. México DF, 9 de junio de 2009. Sección Capital. p. 32.

¹⁵³ *Ibid.*

ecológica, cumplen con la norma EPA 04 y forma parte del Plan Verde de la Ciudad de México.

Durante la primera semana del servicio de lunes a viernes, el transporte fue gratuito, ello con el fin de familiarizar a los usuarios con las paradas exclusivas, además de que según el acuerdo por el que se determinó la tarifa diferenciada del Servicio Expreso, cuatro pesos, se puso en vigor a partir del 15 de junio de 2009.

Marcelo Ebrard, ex mandatario del DF, especificó que este programa fue implementado con el fin de disminuir los tiempos de traslado, así como parte de las medidas para modernizar la Ciudad en el tema del transporte público. En cuanto al aumento de la tarifa mencionó que es un sistema distinto con unidades mejor equipadas “no es un ajuste, es un servicio nuevo que recorre largas distancias. Es más barato que cualquier otro servicio alterno”.¹⁵⁴



PQC

La RTP reporta que el servicio Expreso transporta 65 mil usuarios diarios, y de 2009 al 2011 movilizó a 33 millones de personas, mientras que en 2012 a poco más de 60 millones de usuarios.

Arturo González Vega, director general de la RTP, comentó que se han alcanzado algunas ventajas con la implementación de este servicio, “depende de la ruta, pero en algunos casos se ahorran hasta 30 minutos al hacer menos paradas. Por lo regular tenemos las paradas en una disposición de 350 y 500 metros; en el Expreso es más de mil, mil 500 metros. Se buscaron lugares más estratégicos para que funcionaran los puntos de ascenso y descenso más separados, para no ir deteniéndonos en el trayecto, y con eso ganarle tiempo”.¹⁵⁵

Por su parte, el doctor Bernardo Navarro expresó respecto a los beneficios de este tipo de transporte: “lograr que una persona en esta Ciudad gane una hora de su vida es uno de los

¹⁵⁴ Robles, Johana. “Ebrard justifica mayor tarifa de RTP expreso”. *El Universal* [en línea], recuperado el 27 de abril de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/603248.html>

¹⁵⁵ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

mejores triunfos que se puede tener, lograr que esa hora adicionalmente sea en buenas condiciones es un triunfo mayor, lograr que esa persona cuando viaje no contamine a los demás ciudadanos como lo venía haciendo, lograr que adentro de las unidades no vaya respirando porquería es muy importante (...) la inhalación de dióxido de carbono dentro de un micro es peor que si estuvieras abajo oliendo humo, no en todos, eso no pasa en esos que tienen tecnología EPA 04”.¹⁵⁶

3.22.1 Reducción de emisiones GEI

El Informe de Avances 2011 del Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACCM) 2008-2012 menciona que con la incorporación de las 145 unidades con tecnología EPA 04 en la RTP, la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del 2008 al 2011 ha disminuido de mil 378 a dos mil 68, como lo demuestra la siguiente tabla:

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Reducidas (Ton CO₂eq)	
2008	1,378
2009	4,136
2010	4,136
A junio de 2011	2,068

Fuente: *Informe de Avances 2011 del PACCM 2008-2012*

3.23 SERVICIO EXPRESO CIRCUITO BICENTENARIO

El 30 de julio de 2009 comenzó a operar este servicio con 50 autobuses, de los 145 pertenecientes al Expreso, los cuales dan la vuelta completa a los 43 kilómetros del Circuito Interior y transitan por carriles centrales con ascenso y descenso en los laterales. Ariadna Montiel, ex directora general de la RTP, especificó que “el servicio está regulado desde el centro de control de la RTP mediante la recepción de la señal satelital del dispositivo GPS y

¹⁵⁶ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre 2012. *Op. cit.*

la radio comunicación de los operadores, además de que cuenta con 24 paradas fijas en el sentido oriente-poniente”.¹⁵⁷

Recorre 10 delegaciones del DF: Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Iztacalco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza.

Asimismo tiene conexiones con otros medios de transporte como las líneas del Metro 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9 y B; con las líneas 1 y 2 del Metrobús, y con el corredor “Cero Emisiones”.

Este transporte brinda accesibilidad a personas con discapacidades, ya que como se mencionó en el servicio Expreso, las unidades cuentan con rampas para ascenso y descenso, habitáculo para perro guía y señalización en Braille. La capacidad por unidad es de 27 usuarios sentados y 62 parados.



El servicio fue gratuito durante los primeros cuatro días y el lunes 3 de agosto de 2009 la tarifa también fue de cuatro pesos.

Respecto al objetivo de este tipo de transporte, Montiel Reyes mencionó que “es recobrar la importancia que tiene este anillo interior de la ciudad, articulando los distintos corredores y vialidades provenientes de los cuatro puntos cardinales, sin tener que cruzar el centro”.¹⁵⁸

Por su parte, Arturo González Vega señaló que “en el Circuito Bicentenario tenemos menos paradas y damos la vuelta más rápida, y la gente, por ejemplo, en la zona oriente de la Ciudad le encanta el servicio porque saben que es más rápido que irse en el microbús”.¹⁵⁹

¹⁵⁷ S/a. “Inicia transporte expreso Circuito Bicentenario”. *Crónica* [en línea], recuperado el 5 de mayo de 2012. Disponible en: http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=448595

¹⁵⁸ Romero Sánchez, Gabriela. “Estrena Circuito Interior nueva red de transporte”. *La Jornada* [en línea], recuperado el 5 de mayo de 2012. Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2009/07/31/capital/031n2cap>

¹⁵⁹ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

3.23.1 Reducción de emisiones GEI

De igual manera, el Informe de Avances del PACCM indica que con las 50 unidades del servicio Circuito Bicentenario las emisiones de GEI durante el 2009 fueron de 475 toneladas equivalentes a dióxido de carbono, en el 2010 de mil 426, mientras que en el 2011 de 713.

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Reducidas (Ton CO₂eq)	
2009	475
2010	1,426
A junio de 2011	713

Fuente: *Informe de Avances 2011 del PACCM 2008-2012*

3.24 ACUERDO POR EL QUE SE DETERMINA LA TARIFA DIFERENCIADA DEL SERVICIO EXPRESO

Este documento considera, en primer lugar, que es de utilidad pública e interés general la prestación de los servicios públicos de transporte en el DF, y es obligación de la Administración Pública proporcionarlos sea por medios descentralizados o mediante concesiones; de tal forma que corresponde al jefe de gobierno del DF determinar las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades.

Además congruente al Eje 7 *Nuevo Orden Urbano: servicios eficientes y calidad de vida para todos* del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, que entre una de sus estrategias incluye buscar que los ciudadanos se desplacen con fluidez, seguridad y reducción de tiempo, se llevó a cabo el fortalecimiento de la RTP mediante el arrendamiento de 145 autobuses de última tecnología que cumplan con la norma EPA 04, así como con localización y regulación satelital para ofrecer mayor seguridad y comodidad a los usuarios.

Por último, considera que los estudios técnicos demuestran que la calidad y propiedades del servicio expreso de la RTP con estos autobuses, se permitirá a través de un menor

número de paradas en las rutas específicas, una disminución en el tiempo de traslado, mayor calidad y seguridad en la operación.

Así, el Acuerdo por el que se determina la tarifa diferenciada del servicio expreso de la Red de Transporte de Pasajeros y se autoriza la exención del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican, especifica:

Primero: La tarifa diferenciada al usuario del servicio expreso de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal será de \$4.00 (cuatro pesos 00/100 M.N.) por viaje.

Segundo: Se autoriza la exención del pago de la tarifa al usuario del servicio expreso que brinda la Red de Transporte de Pasajeros cuando se trate de:

I. Personas con setenta años de edad en adelante, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición;

II. Personas con discapacidad, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición o que sea evidente la disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales de tal manera que limiten la realización de sus actividades normales; y

III. Niños o niñas menores de cinco años de edad.

3.25 DIESEL

El diesel es una mezcla compleja de hidrocarburos, es decir, compuestos que contienen átomos de hidrógeno y carbono, el cual es derivado de la destilación atmosférica del petróleo crudo. Se utiliza en motores de combustión interna como los de camiones de carga, autobuses y locomotoras. Éste se caracteriza por su índice de cetano, es decir, medida de la calidad de quema y capacidad de dicho combustible, que permite indicar su eficacia para aprovechar al máximo la cantidad de energía producida.

Debido a que en la combustión de un motor a diesel se generan monóxidos de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (PM), los contaminantes que más se deben controlar son estos dos últimos, principalmente los NOx a causa de la alta temperatura en la que trabajan estos motores.

De tal forma que, las emisiones en motores de tecnología antigua son mayores que los de nuevas tecnologías como es la EPA 04 y EURO IV, además de que reducir el azufre en el diesel ayuda a disminuir la contaminación y permite una mejor operación de los convertidores catalíticos, ya que de lo contrario la máquina se desgasta más.

3.25.1 Diesel Ultra Bajo en Azufre (UBA)

El 30 de enero de 2006 la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), junto con las Secretarías de Energía y Economía, publicó la norma oficial mexicana NOM O86-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005 “Especificaciones de los combustibles fósiles para la protección ambiental” que para atender los problemas de contaminación contempló como necesario mejorar la calidad de los combustibles mediante la disminución del azufre, la cual es aplicable en todo el territorio nacional y se considera obligatoria para los encargados de producir e importar estos.

El documento indica que los combustibles fósiles líquidos y gaseosos son el gas natural y los derivados del petróleo, entre ellos, la gasolina, el diesel y el gas licuado de petróleo (LP).

Dicha norma presenta las especificaciones sobre su bajo contenido de azufre, tal como lo explica Pemex “se contemplan reducciones en el contenido de azufre de hasta 88 por ciento para la gasolina Pemex Premium; de entre 84 y 93 por ciento para la gasolina Pemex Magna que se distribuirá en las zonas metropolitanas, y del 92 al 96 por ciento en el resto del país; mientras tanto, para el Pemex Diesel la disminución será hasta del 98.5 por ciento”.¹⁶⁰

Según esta industria la modificación más importante fue al diesel, de 500 a 15 partes por millón de azufre, ya que es el mayor generador de partículas suspendidas, además aclara que combustibles con ultra bajo menor de azufre dan mayor durabilidad a unidades con tecnología moderna, disminución en las emisiones vehiculares y de contaminantes en la atmósfera, así como protección a la salud de la población.

¹⁶⁰ <http://www.ref.pemex.com/octanaje/o66/o.htm> recuperado el 4 de mayo de 2012.

3.25.2 Suministro de Diesel Ultra Bajo en Azufre

En octubre de 2008 la empresa Pemex, a través de un acuerdo con la Secretaría de Medio Ambiente del DF, abasteció de diesel ultra bajo en azufre (UBA) a 12 autobuses biarticulados con tecnología EURO IV del servicio Metrobús de la RTP.

De este mes a diciembre, Pemex surtió 400 mil litros de diesel: “Petróleos Mexicanos desde su planta de Ciudad Juárez, Chihuahua, será la encargada de suministrar 400 mil litros del combustible para los autobuses biarticulados, el cual será trasladado al Distrito Federal por la empresa Transportes Especializados Cantú Segovia SA de CV por un monto de medio millón de pesos”.¹⁶¹

El combustible se almacenó en un tanque con una capacidad de 50 mil litros ubicado en el Módulo 23 de la RTP. Para el 2010 el consumo registrado de este combustible fue de 1.5 millones de litros.

Según la RTP el uso de este tipo de combustible en su flota permite la reducción anual de siete mil 506 toneladas de CO₂ equivalente, de 846 toneladas de NO_x y de 20 toneladas de PM.

3.26 INGENIERO JAIME SILVA: “Que el automovilista prefiera irse en un tren suburbano o en lo que tú le llames”

El ingeniero Químico Industrial, Jaime Silva Toriz, por parte del Instituto Politécnico Nacional (IPN) consideró que el transporte ha mejorado en los últimos años, aunque en décadas pasadas la ciudad se ha contaminado mucho por su uso y la circulación de automóviles.

Mencionó que al llevarse a cabo una combustión interna, el combustible reacciona con el oxígeno del aire. Ejemplifica como cuando se quema una llanta, sale humo totalmente negro debido a los compuestos que contiene. Dentro de los contaminantes de una combustión se encuentran, por ejemplo, el bióxido de carbono, monóxidos de carbono, óxidos de nitrógeno y bióxido de azufre.

¹⁶¹ Robles, Johana. “Llega el Diesel UBA para autobuses biarticulados del Metrobús”. *El Universal* [en línea], recuperado el 12 de mayo de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/548256.html>

La aplicación de normas ambientales en el transporte es favorable, ya que comentó el ingeniero: “se han estado implementando en países desarrollados, como Estados Unidos, y Europa. En México el hecho de que las implementen y se cumplan, ayuda a mejorar la calidad del aire”.¹⁶²

De manera abierta aclaró que los pasos para fortalecer el transporte se llevan a cabo, tal vez no como se espera, pero sí se ha ampliado una Línea del Metro y se ha implementado el uso del tren suburbano; incluso opinó que se debería contar con un transporte 100% eléctrico o con motores que no generen gases.

Como se ha propuesto en los programas que incluyen al transporte, el especialista especificó que “lo más importante *pegue* en que el automovilista prefiera irse en un tren suburbano, en el Metro o en lo que tú le llames, pero que deje el automóvil, en realidad el automóvil es el peor contaminante en la ciudad”.¹⁶³

En su caso, él disminuiría su uso ya que si son las metas a seguir permitiría bajar la emisión de gases, y a la larga esto traería más beneficios para la población, que en ocasiones no alcanza a percibir el tipo de contaminación en la que vive, por ejemplo, las partículas suspendidas que no somos capaces de sentir.

Como indica el Instituto Nacional de Ecología (INE) los contaminantes atmosféricos que mayoritariamente se asocian con efectos en la salud de las personas son las partículas de menos de 10 micras (PM₁₀) y el ozono (O₃), los cuales se han asociado con reacciones alérgicas, mortalidad prematura, infecciones respiratorias, empeoramiento de asma y bronquitis crónica.

Por otro lado, Silva Toriz agregó que el hecho de que se use diesel bajo en azufre o gas natural en el transporte repercute en la salud, ya que como también señala el INE con la introducción de diesel UBA en el país, se evitarían 56 mil muertes prematuras, 166 mil casos de bronquitis crónica, 5.6 millones de días de trabajo perdidos y 78.4 millones de días de actividad restringida por enfermedades respiratorias durante los años 2006-2030.

Para el ingeniero la expectativa es que el transporte mejore, ya que si el gobierno tomó unas decisiones, el rumbo va encaminado hacia algo; aunque añadió que lo conflictivo es la

¹⁶² Silva Toriz, Jaime. 7 de mayo de 2012. Entrevista personal. *Transporte y contaminación*. Ingeniero Químico Industrial. Instituto Politécnico Nacional (IPN). México, Estado de México.

¹⁶³ *Ibid.*

proliferación de combis y microbuses, y lo considera un aspecto en el que también se debe poner atención, por ejemplo, sustituirlas por autobuses, con horarios y vueltas específicas, ya que de esta forma no habría lucha por el pasaje, se respetarían reglas y habría sanciones. El problema es que no hay un control adecuado.

Asimismo agregó que el uso de la motocicleta como medio de transporte sería buena idea, ya que por tener un motor pequeño emite menos contaminantes, consume menos gasolina y se ahorra en recursos naturales; sin embargo, las vialidades de la ciudad no se prestan para ello, mencionó que lo que haría falta sería desarrollar carriles exclusivos. No descarta el uso de este medio en el futuro y explica que lo principal es que “contaminamos menos y gastamos menos, a la gente lo que le importa es que gaste menos y llegue bien y puntual a su trabajo”.¹⁶⁴

Por su parte, el experto en transporte Bernardo Navarro Benítez señaló que si se fomentara el uso de la motocicleta como en España sería conveniente, pero como se hace en México no, ya que “lo que entran son motocicletas chinas de porquería, entonces son tan malas que al año de uso intenso están contaminando por pasajero, en ciertos contaminantes, más que un auto. Segundo, están metidas al país en forma tan rara que no hay un control de ellas, entran partes y aquí las arman (...). En México están arriesgando la integridad jurídica del automovilista, porque ellos por una mala maniobra que hacen y un riesgo de su vida absurdo, te arruinan a ti la vida, es más te vas a la cárcel por su culpa”.¹⁶⁵

Por ejemplo, explicó el caso de Barcelona en donde cambiaron el 10% de los viajes automovilísticos a motocicletas, las personas usan casco y tienen una línea especial, y en caso de no usarlo o no respetar su ruta, obtienen una multa.

3.27 “El conductor controla la rampa”

Me encuentro en el paradero del Metro Cuatro Caminos letra C. Camino hacia la caseta color verde militar con el logotipo de la RTP. Me presento con el controlador de tiempo, quien está sentado y hace anotaciones en unas hojas blancas. Al escucharme, se levanta de

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ Navarro Benítez, Bernardo. 26 de octubre *Op. cit.*

su lugar para bajar el volumen al aparato de radio que escucha y regresa a su silla. Son alrededor de las 5:30 pm del 18 de mayo de 2012.

Le comento que realizo un reportaje sobre el servicio Expreso que ofrece la RTP y me interesa saber el tiempo de diferencia en ruta que hay entre



éste y un servicio Ordinario, responde que el tiempo es relativo debido a las obras de construcción que se realizan sobre periférico; sin embargo, añade que para el derrotero Metro Cuatro Caminos-Metro Constitución de 1917, en el Expreso la duración de una vuelta es de aproximadamente dos horas, mientras que para el Ordinario de entre tres a tres horas y media, según el tráfico. Menciona también que el aproximado total de camiones con los que cuenta esta ruta es de 35 por cada turno, en este caso, dos.

“Yo vengo de Álvaro Obregón y sí me acorta el tiempo de irme en el Metro a irme en este. El único problema es que luego se tardan mucho. Yo le cambiaría los tiempos o a lo mejor ponerle horarios”.

Jorge Guerra, 30 años. Usuario Expreso¹⁶⁶

Minutos más tarde me explica que la rampa para silla de ruedas con la que cuentan los camiones de este servicio se usa por medio de control remoto y que el operador tiene la obligación de hacer la parada a la persona con discapacidad en un lugar aunque no haya señalización.

Posteriormente, si el usuario está en silla de ruedas, el conductor controla la rampa desde su asiento y la baja, para en seguida subirlo al espacio destinado para éste, en la parte de en

¹⁶⁶ Opiniones recabadas el 17 de mayo de 2014.

medio del camión, y después procede a ponerle los cinturones de seguridad, añade que se le debe preguntar dónde hará su parada, aunque también cuenta con su propio timbre.

El controlador de tiempo de estatura media y tez morena se muestra accesible, responde que lleva cinco años de trabajo en esta empresa, su nombre es René Camacho y tiene 37 años de edad. Respecto a los problemas que enfrenta en su trabajo menciona que son con el usuario, ya que “la gente piensa que a lo mejor tiene que llegar (la unidad) en 10 o 15 minutos y esos 15 minutos se convierten en media hora y es cuando la gente viene a decir „oiga ¿por qué no ha llegado el carro?“. ¹⁶⁷

“Sí me funciona, pero se tarda mucho. Me gustaría que metieran más camiones porque varios han preguntado: „¿por qué se tardan tanto?“, „pues es que no hay tantos camiones“. Entonces de expreso luego ya no tiene nada”.

Rocío Rodríguez, 54 años. Usuaría Expreso

A la cuestión de si este problema podría ser porque hacen falta autobuses, responde que con el parque vehicular asignado a la ruta no hay dificultades y asegura que el inconveniente es el tráfico y las obras en construcción. Mientras contesta llega un camión del servicio Expreso y se estaciona pasos atrás de donde se ubica la caseta. El operador baja y le entrega su tarjeta al controlador, quien regresa a su asiento y se pone a escribir en unas hojas.

“El servicio sí me ha funcionado. Ahorita viajo hasta la delegación Iztacalco y esta es la vía más directa. Además como es Bicentenario se supone que va más rápido, si no hubiese tanto tráfico. Me gustaría que fuera más continuo y que también si tuviera una forma de evadir el tráfico que lo hiciera”.

Mariana, 20 años. Usuaría Expreso

El conductor toma unas llaves dentro de la caseta y se dirige a uno de los baños portátiles azules. Por su parte, el controlador vuelve a contestar y opina que todos los autobuses, a

¹⁶⁷ Camacho, René. 18 de mayo 2012. Entrevista personal. *Servicio Expreso*. Controlador de tiempo de la RTP. México, Estado de México.

corto o largo plazo, pudieran ser sustituidos, ya que la finalidad de la empresa y del Gobierno es que éstos sean menos contaminantes.

“El traslado me ayuda en cuestión de tiempo, más que nada porque el camión no hace paradas continuas. Me gustaría que mejoraran el abastecimiento de autobuses. Al principio sí había demasiados, pero últimamente hay que esperar, tardan demasiado”.

Sonia Pérez, 38 años. Usuaria Expreso

Al regresar el operador, le comento que el controlador me ha explicado parte del proceso para transportar una persona en silla de ruedas, pero si él, que lo vive, pudiera explicarme mejor, entonces responde que donde hay señalización, hace la parada, frena el camión en alto total y utiliza un control que maneja la rampa.

“Se me hace padre porque le da toda la vuelta a lo que es la Ciudad (Circuito Bicentenario). Al principio sí era rápido, ahorita se tarda un buen en pasar. Me gustaría que pasaran más seguido”.

Daniel, 24 años. Usuario Expreso

Se ofrece a mostrarme detenidamente, de tal forma que se dirige a las puertas traseras del camión y posteriormente las abre, y pese a que quiere enseñarme el control con el que manipula la rampa no puede, ya que indica no traerlo. Continúa en su explicación y dice que al estar el autobús en alto total, procede a bajar la máquina hasta el piso, después el usuario acomoda su silla y se sujeta de unos tubos laterales, para luego ser subido al camión, y ya en su lugar designado le coloca unos cinturones, agrega que tiene su propio timbre para avisar su descenso.



“El Circuito Bicentenario es más seguro, ya una vez tomándolo es rápido. Me gustaría que los camiones pasaran más seguido”.

Thalia, 31 años. Usuaría Expreso

Debido a que me interesa tomarle una foto mientras me explica, el operador cambia de actitud y me dice que en la empresa pueden enseñarme mejor el proceso y más adelante me proporciona un boleto para llamar al teléfono que trae impreso. Le pregunto si funcionan las rampas y contesta que sí; sin embargo, en otra ocasión al investigar sobre este servicio, otro conductor expresó que algunas de las rampas no funcionaban. Al respecto el director de operación, Arturo González señaló “sí se les da su mantenimiento, pero a veces los mismos usuarios no cuidan las rampas y a veces se ponen a jugar con las rampas y si nos iban a durar 10 años pues nos duran cinco, por lo mismo, porque el usuario no cuida las cosas. Es como luego dicen, es que la unidad viene sucia, sí, pero la basura no se subió sola ¿verdad? Alguien subió y la tiró en la unidad”.¹⁶⁸

“Sí me ha servido el Expreso, nada más que se tardan mucho para pasar. Me imagino que sí hay camiones, pero no sé a qué se deba por qué se tarde. A mí me gustaría que pasaran más seguido”.

María de la Luz Martínez, 46 años. Usuaría Expreso

Más tarde le comento al operador que el camión cuenta con GPS y le pregunto cómo es el monitoreo. Me responde que en la calle Serapio Rendón, donde se encuentran las oficinas centrales de la RTP, están las pantallas con los mapas de todas las rutas. Después le cuestiono si tienen comunicación con la empresa y responde que estos autobuses cuentan con radio y el conductor se comunica cuando tienen alguna urgencia, aunque en ese momento mencionó no traerlo.

¹⁶⁸ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

“Me ha ayudado a llegar más rápido a mi destino, obviamente cuando no hay tráfico porque a veces está muy congestionado el Circuito. Me gustaría que aumentaran más camiones”.

Marcos, 26 años. Usuario Expreso

Descendemos del autobús y mientras me comenta que esta empresa realiza servicios especiales, el controlador le regresa su tarjeta, se despide, sube al autobús y parte. Éste último me da otra vez la oportunidad de cuestionarlo y menciona que ellos también tienen radiocomunicación con la empresa y se



da cuando en el centro de monitoreo necesitan información del porqué alguna unidad está fuera de ruta o bien, porque requieren camiones para atender otros servicios.

“Ahorro más tiempo porque para menos. Si hubieran más autobuses, sería mejor”.

Roberto Aguilar, 78 años. Usuario Expreso

De acuerdo con Brenda Montes, coordinadora de Igualdad y No Discriminación del Instituto Mexicano de Derechos Humanos y Democracia (IMDHD), especificó respecto a los autobuses que cuentan con acceso para las personas con discapacidad (término dado por la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad), que son pocos al igual que las rutas.

“Sí me ha funcionado. Sale mucho más económico y para el trabajo me queda de paso. Depende del tráfico, en las mañanas es rápido, pero ya en las tardes es un poco tardado”.

Andrés Romero, 48 años. Usuario Expreso

“Los autobuses para personas con discapacidad son escasos en cuanto a número y rutas, eso no garantiza un libre desplazamiento de las personas con discapacidad porque para poder tomar los pocos que hay, se tienen que desplazar a los pocos puntos en donde estos transitan. Si hay una ruta que transita Insurgentes de norte a sur pero las personas que requieren algún desplazamiento se encuentran por Iztapalapa ¿cómo le hacen para desplazarse hasta Insurgentes sin un transporte que cuente con esas características?”¹⁶⁹

Por ello, lo que se necesitaría es una mayor cobertura en el número de unidades, así como en las rutas por donde transitan.

“Me ha funcionado por lo rápido y la eficiencia de los operadores, son muy amables. Lo único que no está bien es que se tardan, hay muy pocas unidades. Quisiera que hubiera más camiones porque tardan para pasar y luego van llenos”.

Ana María de la Luz, 75 años. Usuaria Expreso

3.28 CENTRO DE CONTROL DE SERVICIO DE LA RTP

El 8 de enero de 2009 la RTP compró un centro de monitoreo, cuyo costo fue de 10 millones de pesos, ello con el fin de controlar el servicio de todas las unidades del organismo, además de que les incluyó dispositivos GPS de localización para conocer su ubicación exacta y velocidad en la que circulan en tiempo real, y que cuentan con un botón de alarma que el operador puede oprimir en caso de presentar alguna dificultad.

Ariadna Montiel, ex directora de este organismo, expresó que “la finalidad del centro de monitoreo es verificar las condiciones de servicio, por ejemplo, durante un choque vamos a poder determinar la velocidad con la que iba nuestro autobús, que no pueda rebasar los 60 kilómetros por hora, para determinar quién tuvo la culpa”.¹⁷⁰

¹⁶⁹ Montes, Brenda. 27 de febrero de 2013. Entrevista telefónica. *Personas con discapacidad*. Coordinadora de Igualdad y No Discriminación del Instituto Mexicano de Derechos Humanos y Democracia (IMDHD). México, DF.

¹⁷⁰ S/a. “Compra RTP centro de monitoreo”. *Ciudadanos en red* [en línea], recuperado el 21 de mayo 2012. Disponible en: <http://ciudadanosenred.com.mx/node/8832>

Por otro lado, el 27 de agosto de 2009 Marcelo Ebrard Casaubon, entonces jefe de Gobierno del DF, y la ex directora general mencionada presentaron dicho Centro de Control de Operación en las oficinas centrales de la RTP.

Estos sistemas GPS de localización permiten administrar las flotas para programar las frecuencias y atender la demanda en los lugares donde se requiere, además de brindar mantenimiento a las unidades y medir el kilometraje.

Asimismo, este centro de monitoreo ayuda a la RTP a responder en forma inmediata ante contingencias que llegaran a registrar otros sistemas de transporte público como el Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús, así como para brindar apoyos coordinados por la Secretaría de Gobierno en materia de protección civil y eventualidades.

Por su parte, González Vega indicó respecto al centro de monitoreo que cada una de las unidades, que tienen en ruta y las que no, tienen un transmisor GPS, un Sistema de Posicionamiento Global, que manda la señal a un satélite y éste se las rebota a las instalaciones de la empresa e indica dónde está el autobús. Esto les ha servido para detectar dificultades y optimizar el tiempo.

“Tenemos 93 rutas que recorren distintas avenidas de la Ciudad, y a veces hay un bloqueo, un accidente o la unidad va a una velocidad más de lo que debe circular y ahí detectamos a ver esa unidad por qué se desvió o se metió a otra calle. ¿Qué pasó? Y ahí vemos que es porque en esta calle hay un bloqueo, una inundación, mil cosas pasan, hay un accidente y la unidad se tuvo que desviar, porque no podemos estar desviándonos cada que queremos, tenemos que irnos por nuestro recorrido tal cual, entonces nos ha servido para eso; para optimizar los tiempos también, para reducir hasta cierto punto en algunas ocasiones, el uso de combustibles.



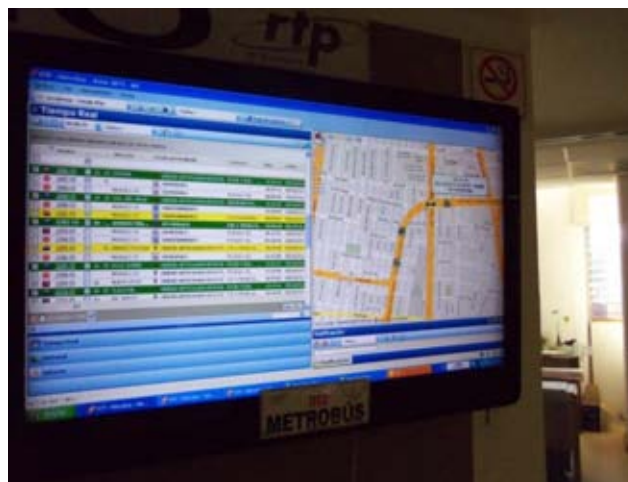
Antes que hacía el operador, dejaba la unidad prendida, ahora vemos que esa unidad lleva 10 o 15 minutos encendida. ¿Qué pasa? Porque a lo mejor está en su toma de alimentos pero la dejó prendida, entonces ¿sabes qué?, procura, compañero, apagar tu unidad para que no estés consumiendo diesel. Ahorramos dos, tres litros que generan un ahorro para el organismo.”¹⁷¹

Al entrar en el área del centro de monitoreo se pueden visualizar nueve pantallas colocadas sobre una pared con el título “Centro de Control del Servicio”, en esa ocasión las tres primeras y dos últimas estaban encendidas. Al frente había un escritorio amplio con tres hombres que trabajaban en sus respectivas computadoras. Uno de ellos de tez morena, cabello oscuro y camisa azul, mencionó que se puede investigar sobre algún golpe con el número del autobús, ya que en la memoria se guardan años de información.

Judith Coronel, encargada del área de Comunicación Social, comentó que dicho sistema les ha ayudado a evitar robos y secuestros de las unidades.

Al estar cerca de las dos últimas pantallas se observa que de lado derecho aparece un recuadro que muestra en tiempo real las unidades que están en ruta, en el módulo o en mantenimiento, y de lado izquierdo el mapa por dónde transitan.

Por ejemplo, la pantalla que muestra el control del servicio de los autobuses del Metrobús, si van a su velocidad normal aparecen en color verde las líneas que indican cada unidad; sin embargo, en caso de ir a exceso de velocidad se muestran rojas. Al suceder esto se comunican con el operador del autobús para que disminuya su paso.



¹⁷¹ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

SISTEMA METROBÚS

3.29 SISTEMA BRT: METROBÚS

Este sistema de transporte de autobús de tránsito rápido, denominado BRT (*Bus Rapid Transit*, por sus siglas en inglés) cuenta con carriles exclusivos, estaciones específicas de plataforma elevada para ascenso y descenso de los pasajeros, sistemas de cobro automatizados mediante tarjeta inteligente, y autobuses de alta capacidad con tecnología de punta con bajas emisiones contaminantes y múltiples puertas de acceso.

Estos sistemas “no se diseñan alrededor de una tecnología específica, si no de acuerdo a las necesidades y características que presentan las ciudades; sin embargo, cualquiera que sea su diseño, en todos ellos se puede encontrar velocidad, comodidad, conveniencia social, costo y seguridad”.¹⁷²

La publicación *Movilidad Amable* en su artículo “El modelo BRT” explica que para la implementación de este tipo de transporte se requieren cuatro aspectos: técnicos, tales como la planeación, infraestructura, vehículos y operación; institucionales, en los que se defina el nivel de participación y responsabilidades de cada sector, además de incluir un marco que regule; económicos y financieros, en ellos se debe considerar que la operación de este sistema sea autosostenible; y urbanos y sociales, que consideren el correcto aprovechamiento del espacio público y que el transporte garantice la accesibilidad a todas las personas.

Este medio de movilidad urbana nació en Curitiba, Brasil, en 1974 con el nombre Sistema Integrado de Transporte Colectivo, luego de la creación del Plan Maestro en 1966, y del Instituto de Investigación y Planeación Urbana de dicha ciudad una década después, éste último con la supervisión del alcalde Jaime Lerner.

Su éxito ha sido tal, que ha tenido réplicas en otras ciudades de América del Sur como Bogotá, Colombia mediante el Trasmilenio; Guayaquil, Ecuador con el Metrovía; Santiago,

¹⁷² Rodríguez Santiago, Guadalupe. “El Metrobús como alternativa a la problemática de transporte público de pasajeros en la zona metropolitana de la Ciudad de México (1998-2008)”. Tesis de Licenciatura en Economía, México, UNAM Facultad de Estudios Superiores Aragón, 2010, p. 68.

Chile mediante el Transantiago; Lima, Perú con El Metropolitano y en Guatemala el Transmetro.

También existe este tipo de transporte en otras ciudades del país como el Sistema Integrado de Transporte Optibús en León, Guanajuato; el Macrobús en Guadalajara, Jalisco; el Transmetro en Monterrey, Nuevo León; el Sistema Transbus-Transmetropolitano en Villahermosa, Tabasco; el Conejobus en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; el Mexibus en el Estado de México; y la Red Urbana de Transporte Articulado en Puebla, Puebla.

Para el caso del Metrobús en la Ciudad de México tuvo sus antecedentes en un conjunto de acciones encaminadas a la creación de un sistema de transporte ambientalmente sustentable, realizadas por la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), las cuales se incluyeron en el Programa para Mejorar la calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010 (ProAire).

De tal forma que en 2002 el Gobierno del DF negoció con el Banco Mundial para obtener recursos del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (*Global Environment Facility* GEF, por sus siglas en inglés), con el objetivo de financiar una estrategia integral de transporte sustentable. El resultado fue la aprobación el 28 de octubre de 2002 de una donación de 5.8 millones de dólares para realizar los estudios del proyecto “Introducción de Medidas Ambientalmente Amigables en Transporte”, así como la firma de un convenio entre la SMA y el Banco Mundial, en el que se establecieron las condiciones financieras, operativas y de ejecución de dicho plan.¹⁷³

Gracias a ese financiamiento se desarrollaron estudios que permitieron diseñar un Sistema de Corredores Estratégicos de Transporte. Entre las metas del proyecto se encuentran mejorar el servicio de transporte público de pasajeros y priorizarlo ante el privado, ordenar el sector transporte de manera espacial, organizacional y jurídica, así como colocar un sistema financiero que permita al sector autonomía y sustentabilidad económica.

Asimismo para la creación del Metrobús hubo participación y donaciones por parte de otras empresas internacionales tales como la Fundación Shell, Fundación William and Flora Hewlett, Embarq-World Resources Institute (WRI) y el Centro de Transporte Sustentable (CTS) México, quienes en 2009 junto con la instancia Metrobús y el ya citado GEF,

¹⁷³ <http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/antecedentes.htm> recuperado el 12 de junio de 2012.

recibieron el premio *Roy Family Award* de la institución John F. Kennedy (School of Government) de la Harvard University por desarrollar este medio.

El CTS México es un organismo no gubernamental creado mediante Embarq-WRI y el Gobierno del DF. Funge como uno de los cinco Centros de Transporte Sustentable que existen en el mundo (Brasil, India, Turquía y Región Andina). Su objetivo es generar un transporte que mejore la forma de vida en las ciudades, reducir las emisiones contaminantes e introducir espacios públicos seguros.

Como señala Nancy Kete, directora de Embarq, en la publicación *Metrobús: Una Fórmula Ganadora*, “en 2002, cuando Embarq vino a México, iniciamos una asociación público-privada para enfrentar los problemas de tráfico en la ciudad. Esa asociación creó a CTS México e impulsó el Metrobús, entre otros grandes logros (...)”.¹⁷⁴

Así, el Metrobús se convierte en una instancia que combina lo público y lo privado, cuya implementación ha sido posible con la ayuda y colaboración de organismos no gubernamentales e internacionales; además de empresas locales como el Gobierno del DF, la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), la Secretaría de Transportes y Vialidades (Setravi) y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi).

3.30 IMPLEMENTACIÓN DEL METROBÚS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

En la Ciudad de México el 19 de junio de 2005 comenzó a operar el primer corredor Insurgentes de norte a sur, específicamente de Indios Verdes a Doctor Gálvez con un total de 36 estaciones y dos rutas; una de Indios Verdes a la glorieta de Insurgentes, y la otra de Indios Verdes a Doctor Gálvez. Su longitud en un principio fue de 19.4 kilómetros, para el 13 de marzo de 2008 se amplió en la parte sur, de Ciudad Universitaria a El Caminero, de la que se registra un total de 30 kilómetros, 43 estaciones y tres terminales: Indios Verdes, Caminero y Buenavista II.

Elegir la Avenida Insurgentes para implementar el Metrobús en parte tuvo que ver con la falta de planeación por parte del transporte concesionado y el exceso de autobuses de mediana capacidad y su poca efectividad:

¹⁷⁴ Centro de Transporte Sustentable. “Un nuevo concepto de transporte” *Metrobús: Una fórmula ganadora*. [PDF en línea]. Año 0. Núm. 0. México, noviembre 2009, p.45.

Uno de los argumentos del gobierno capitalino para implantar este servicio es que el corredor Insurgentes registra una sobreoferta de transporte público colectivo de pasajeros, con valores de ocupación que raramente superan 55% de la capacidad disponible, lo que implica un exceso del parque vehicular en operación, compuesto de unidades de mediana a baja capacidad que generan saturación y una baja eficiencia en la captación de usuarios.¹⁷⁵

El 12 de octubre de 2004 el Gobierno del DF emitió una convocatoria para licitar las adecuaciones geográficas para la construcción del carril confinado, de plataformas para las estaciones y la contratación de la obra civil. Los ascensos y descensos en las estaciones estaban previstos que fueran cada 800 metros, donde los pasajeros podrían acceder por medio de una rampa debido a que la altura del Metrobús sería de un metro.

Este proyecto tuvo previsto un presupuesto de 250 millones de pesos, el cual fue administrado por el Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación (Fimevic).

Por otro lado, se especificó que el cobro del pasaje sería por medio de dispositivos especiales, para ello era necesario adquirir una tarjeta inteligente prepagada. El 14 de enero de 2005 la empresa elegida para concretar el servicio de recaudo fue Inbursa, tras la invitación del Gobierno del DF a 10 empresas para presentar sus propuestas.

Para el caso de los autobuses las especificaciones que se dieron fueron que circularían a una velocidad promedio de 23 kilómetros por hora, serían 80 vehículos articulados de 18 metros de largo con capacidad para 160 pasajeros, utilizarían diesel bajo en azufre y cumplirían con la norma EURO III. Su frecuencia de paso se programó entre dos minutos en el norte y cuatro en la parte sur, el recorrido sería aproximadamente de una hora y el servicio atendería a un total de 250 mil pasajeros.

La administración y control de este modo de transporte sería a través de un organismo público descentralizado, por ello, el 9 de marzo de 2005 se publicó en la Gaceta Oficial del DF el decreto por el que se creó el Metrobús, el cual considera que con este medio se apoyará a la disminución de emisiones contaminantes y preservación del medio ambiente,

¹⁷⁵ Cardoso Tierra, Laura. "Metrobús, nueva opción". *Vértigo*. Vol. 4. Núm. 188. México, octubre 2004, pp. 18-19.

además de motivar un transporte limpio que brinde a los habitantes de esta Ciudad, la seguridad de contar con un servicio oportuno, continuo, permanente y a la vanguardia mundial.

Sus dos primeros artículos especifican:

Artículo Primero.- Se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía técnica y administrativa denominado Metrobús, el cual estará sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

Artículo Segundo.- El Metrobús tendrá por objeto:
La planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús.

En un principio la operación del servicio se conformó en dos empresas: una privada y otra pública. La primera por medio del Corredor Insurgentes SA de CV (CISA), es decir, concesionarios pertenecientes a la Ruta 2 y que se constituyeron como organización; y la segunda por medio de la RTP. Su participación se dividió en 75% (60 autobuses marca Volvo) y 25% (20 autobuses marca Scania), respectivamente.

El 14 de junio de 2005 cada empresa recibió por un lado el título de concesión, y por otro la autorización para operar los respectivos autobuses que estarían a disposición en el corredor Insurgentes.

En el caso de CISA el cambio que sufrieron los trabajadores de concesionarios a empresarios no fue fácil, debido a la forma tradicional en la que estaban acostumbrados a laborar, en la que prácticamente ellos tenían el control sobre el servicio; sin embargo, luego de reuniones y acuerdos con el gobierno del DF se conformó oficialmente el 8 de octubre de 2004 con 220 empleados, de los cuales 160 fueron contratados como conductores.

3.30.1 Inauguración del Metrobús

Las obras del Metrobús tuvieron un costo de 300 millones de pesos, que incluyeron el cambio del alumbrado público sobre la Avenida Insurgentes, la puesta de semáforos, la

chatarrización de microbuses, así como el retiro de las estatuas de Izcóatl y Ahuízotl del paradero Indios Verdes. Cabe señalar que para el caso de los autobuses, el costo total de los 80 articulados fue de 220 millones de pesos.

Una semana antes de su implementación se realizaron pruebas de Buenavista a Chilpancingo con 20 unidades de CISA y 10 de la RTP para conocer el tiempo entre una y otra estación. Dicho recorrido ayudó a los operadores a determinar el tipo de velocidad que emplearían, así como la distancia de acceso a las puertas de ascenso y descenso.

La inauguración de este sistema de transporte se realizó con el entonces jefe de Gobierno del DF, Andrés Manuel López Obrador, quien pese a la polémica y los argumentos de aplazarla por parte de diputados locales del PAN y PVEM debido a que ponían en riesgo la seguridad de los usuarios por obras inconclusas, invitó a los habitantes a conocer el domingo 19 de junio de 2005 lo que sería el primer corredor de transporte en la Ciudad.

Ese día, López Obrador mencionó que el Metrobús requeriría un periodo de prueba para que pudiera funcionar correctamente, ello por los cambios en la Avenida Insurgentes y la sustitución de 352 autobuses y microbuses. Dijo además que para apoyar a los usuarios, las secretarías de Seguridad Pública y Transportes y Vialidad, los orientaban para utilizar mejor este servicio.

Respecto a los beneficios del Metrobús indicó que este servicio constituyó una mejoría en el transporte público, ya que “se trata de un transporte moderno, funcional, que va a reducir los tiempos de traslado de la gente que utiliza esa avenida, la cual atraviesa la ciudad de norte a sur”.¹⁷⁶ Además de que con éste se estimó reducir el 60% de la contaminación.

Por su parte la secretaria del Medio Ambiente en ese período, Claudia Sheinbaum Pardo, expresó que con este medio se sustituyó el servicio ofrecido de manera tradicional, en la cual los autobuses son más contaminantes, ineficientes, existe competencia por el pasaje y provoca que estos se paren en dos o tres filas para obtener pasaje.

Entre las problemáticas a las que se enfrentó la puesta en marcha del Metrobús fue la falta de servicio en algunas estaciones, de puentes peatonales, de infraestructura para las personas con discapacidad, así como el carril confinado inconcluso y la invasión de los automovilistas a éste:

¹⁷⁶ Ramírez, Bertha Teresa. “López Obrador pide tiempo para que el Metrobús rinda resultados”. *La Jornada*. México DF, 20 de junio de 2005. Sección La Capital, p. 42.

Falta de servicio en cuatro estaciones, incremento de 50 por ciento en el tiempo de recorrido, tres autobuses descompuestos, el carril de confinamiento inconcluso, tapas de registro de agua mal colocadas cables de luz sujetos con *fierritos*, en Indios Verdes la reja perimetral no estaba acabada, presencia de ambulantes en las paradas Chilpancingo y Doctor Gálvez, así como carencia de semáforos peatonales en varios cruces.¹⁷⁷

Tal y como lo indicaron ingenieros y supervisores, el avance de esta obra al inicio de actividades fue de un 80%, “aún falta la colocación de nomenclatura y confinamiento, pintado de líneas amarillas de seguridad, arreglo de la instalación eléctrica y drenaje, ubicación de postes de luz y señalización”.¹⁷⁸

Cuestionado sobre la inauguración del Metrobús, el ex jefe de gobierno López Obrador señaló que significó un nuevo modo de transporte, el cual se mejoraría y requeriría de 15 días de prueba, en los que se orientaría a los usuarios y conductores, además de que se corregirían las fallas propias que implican todo proyecto.

Para el 22 de junio, Claudia Sheinbaum expresó que la demanda contemplada para 250 mil pasajeros, que antes usaban microbuses y autobuses de la RTP, aumentó en un 40%, “lo que significa que unas 100 mil personas más demandaron el lunes el servicio, e incluso usuarios habituales de la línea 3 del Metro, que va de Indios Verdes a Universidad, optaron por el Metrobús, y hubo gente que dejó sus vehículos para conocer el nuevo servicio”.¹⁷⁹

Tras cinco días de la utilización de este servicio los usuarios expresaron que había una leve mejoría, aunque el recorrido seguía lento y continuaban problemas como la inadecuada cercanía entre las unidades y las plataformas de las estaciones.

El 28 de junio se informó que continuaría el servicio gratuito una semana más, y no del 19 de junio al 3 de julio como se tenía programado, ello debido a los problemas de instalación del sistema de peaje, el cual constó en un principio de 53 taquillas para venta de

¹⁷⁷ Gómez, Laura. et al. “Circula el Metrobús con numerosos pendientes”. *La Jornada*. México DF, 20 de junio de 2005. Sección La Capital. p. 52.

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ Bolaños Sánchez, Ángel. “Llama López Obrador a no hacer juicios sumarios sobre el Metrobús”. *La Jornada*. México DF, 22 de junio de 2005. Sección La Capital, p. 53.

boletos univiaje y más tarde de 68 máquinas expendedoras de tarjetas. El costo individual de éstas fue de ocho pesos y por la tarifa de viaje 3.50 pesos.

La venta de boletos comenzó el 7 de julio, cuyo primer tiraje fue de un millón como informó la secretaria del Medio Ambiente, Claudia Sheinbaum, quien además sugirió a los usuarios que tuvieran sus precauciones, ya que el 11 de julio el servicio el sistema comenzaría a cobrar.

Para el 18 de julio se habían vendido “en total un millón 652 mil boletos, lo que representa un ingreso de 5 millones 782 mil 451 pesos”.¹⁸⁰ Asimismo, tres días más tarde comenzó la venta de tarjetas recargables, que permitirían acceder al servicio, cuya primera etapa fue la obtención de 20 viajes por un costo de 70 pesos.

A 22 de días de entrar en funcionamiento el servicio, el entonces director general de Transporte, Luis Ruíz Hernández, detalló que:

(...) en esas tres semanas fueron transportados por el Metrobús más de 4 millones 500 mil usuarios. Circularon en promedio 72 autobuses, el tiempo promedio de recorrido entre las estaciones terminales de Indios Verdes a Doctor Gálvez fue de 67 minutos, la velocidad promedio fue de 17.3 kilómetros por hora y ocurrieron 11 accidentes por invasión de otros vehículos del carril confinado, por la separación de la plataforma de las estaciones a la entrada del autobús y por el cierre de puertas en el ascenso y descenso de pasajeros.¹⁸¹

Por otro lado, debido a la demanda del servicio por el inicio del ciclo escolar en 2005, la RTP reconvirtió cinco de sus unidades articuladas para incorporarlas al Metrobús, las cuales tuvieron un costo de 400 mil pesos por la modificación de motores e instalación de nuevas partes. El lunes 22 de agosto entraron en servicio e incrementaron el total del parque vehicular. Como indicó el director general de este transporte, Guillermo Calderón Aguilera:

¹⁸⁰ Bolaños, Ángel, Gómez, Laura y Romero Gabriela. “El Metrobús ya opera con 99% de eficiencia, asegura su director”. *La Jornada*. México, 21 de julio de 2005. Sección Capital, p. 38.

¹⁸¹ Bolaños, Ángel y Ramírez, Bertha. “Metrobús gratis, sólo para los ancianos del Padrón del GDF”. *La Jornada*. México DF, 13 de julio 2005. Sección Capital, p. 38.

a 60 días de haber sido inaugurado el servicio se tiene un promedio de 74 unidades en funcionamiento, que a partir del lunes se incrementará a 79. La frecuencia de paso entre un autobús y otro es de 2 a 3 minutos, con una velocidad de poco más de 18 kilómetros por hora y tiempo de recorrido de una estación terminal a otra de entre una hora 20 minutos y una hora 40.¹⁸²

Fue a partir del 16 de octubre de 2005 que el acceso a este sistema de transporte sólo se dio por medio de tarjeta electrónica, de tal forma que para entonces se habían vendido más de 250 mil.

3.31 FUNCIÓN ACTUAL DEL METROBÚS

El Metrobús es el organismo público descentralizado que planea, administra y controla el sistema de corredores de transporte, es definido como un órgano de gestión, que tiene bajo su mando aspectos administrativos y operativos. Cuenta con una Dirección de Operación, Administración y Planeación, así como un área jurídica.

En opinión del director del Metrobús, Guillermo Calderón, al empezar sus funciones este sistema en 2005, es que debe tener una estrecha comunicación con las demás empresas que operan: “Metrobús es un organismo que debe trabajar cercanamente con CISA y RTP para mejorar constantemente el servicio del corredor, al tiempo que reporta sus actividades a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal”.¹⁸³

Existen nueve empresas transportistas que se encargan de operar el servicio, mantener y comprar los autobuses, éstas son:

- Corredor Insurgentes SA de CV (CISA).
- Red de Transporte de Pasajeros del DF (RTP).
- Rey Cuauhtémoc SA de CV (RECSA).
- Corredor Oriente - Poniente (COPSA).

¹⁸² Bolaños Sánchez, Ángel. “Desde el lunes darán servicio en el Metrobús 5 camiones más”. *La Jornada*. México DF, 19 de agosto de 2005. Sección Capital, p. 46.

¹⁸³ Centro de Transporte Sustentable. “Para marchar sobre ruedas”. *Movilidad Amable*. Año I. Núm. 1. México, septiembre 2005, p. 63.

- Corredor Tacubaya - Tepalcates (CTTSA).
- Transportes Sánchez Armas José Juan SA (TSAJJ).
- Corredor Eje 4 - 17 de Marzo (CE4-17M).
- Movilidad Integral de Vanguardia SA (MIV).
- Conexión Centro Aeropuerto SA de CV (CONEXIÓN).

Por otro lado, existen empresas de recaudo encargadas de instalar, operar y conservar, por ejemplo, las máquinas expendedoras de tarjetas, los torniquetes, las cámaras de vigilancia, las antenas de radiofrecuencia y la instalación de comunicación GPRS para contar con información en línea. Dichas empresas son:

- Grupo Financiero Inbursa.
- IDEAR Electrónica SA de CV (BEA).
- Movilidad Integral de Diseño SA de CV (MID).

También cuenta con un fideicomiso, el cual ofrece un servicio de peaje y control de acceso. Su fin es administrar los ingresos que se generan por el costo de la tarifa al usuario, además de pagar a las respectivas empresas que ofrecen el servicio.

Actualmente, el sistema Metrobús cuenta con cuatro líneas que ofrecen servicio a lo largo de 95 kilómetros. Cubre 11 delegaciones del DF y brinda servicio diariamente a 800 mil personas, según especifica su portal de Internet.

La Línea 1 Corredor Insurgentes cuenta con una longitud de 30 kilómetros, 47 estaciones y atiende a 440 mil pasajeros por día. Como ya se dijo, fue puesta en marcha el 19 de junio de 2005.

La Línea 2 Eje 4 Sur (Tacubaya-Tepalcates) inició operaciones el 16 de diciembre de 2008 con un total 20 kilómetros y 36 estaciones, la cual atiende a 170 mil usuarios por día. La Línea 3 Eje 1 Poniente (Tenayuca-Etiopía Plaza de la Transparencia) comenzó a funcionar el 8 de febrero de 2011, cuenta con un total de 17 kilómetros y 34 estaciones que atienden a un total de 140 mil pasajeros diariamente.

La Línea 4 (Buenavista-San Lázaro) inició labores el 1º de abril de 2012, ofrece 28 kilómetros y 34 estaciones con extensión a las terminales 1 y 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, da servicio a 50 mil usuarios por día.

Éstas tienen conexión con otros medios de transporte como son el Metro y el Tren Suburbano, así como los corredores Reforma y Cero Emisiones.

La línea 5 Eje 3 Oriente (Río de los Remedios-San Lázaro) comenzó su construcción el 27 de marzo de 2013 y se previó que terminaría el 25 de septiembre del mismo año; sin embargo, se puso en marcha el 5 de noviembre. Cuenta con 10 kilómetros, 18 estaciones y carril confinado con vida útil de 20 años. Atiende a 55 mil pasajeros y su uso permitirá una reducción de 12 mil toneladas de contaminantes por año.

Guillermo Calderón, director general de este sistema, informó que saldrán de circulación más de 99 microbuses pertenecientes a la Ruta 7, que ya están constituidos como organismo, y se retirarán 45 autobuses de la RTP; quienes participaran como empresas operadoras en 70% y 30% de los autobuses, respectivamente.

La tarifa subió de 5 a 6 pesos por viaje a partir del 3 de abril de 2013 y es necesario adquirir una tarjeta electrónica para acceder al servicio, cuyo costo es de 16 pesos, que incluye el pago de un traslado. Las ventajas de esta forma de pago para el usuario son evitar largas filas y pagar rápidamente, mientras que para las empresas, los ingresos son contados de manera precisa.

Por otro lado, el importe para el caso de la Línea 4 de la estación San Lázaro a las terminales del Aeropuerto es de 30 pesos.

Actualmente, también existe la Tarjeta del Distrito Federal, que comenzó a usarse a partir del 17 de octubre de 2012 en el sistema Metro y Metrobús, de la que

informó el Gobierno del DF el 13 de agosto del mismo año, se realizaron actualizaciones de software y se agregaron chips para su identificación y compatibilidad con los dos medios.

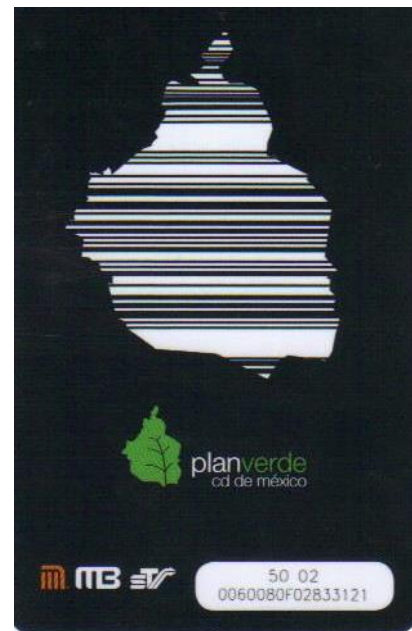




Respecto a la tarjeta multimodal el especialista Bernardo Navarro opinó que en primer lugar les dan comodidad a las personas, ya que en vez de recargar tres, sólo se recarga una; además de que es muy práctica en el manejo cotidiano y el usuario se trasborda más rápido. En segundo lugar, es buena en su economía porque ayuda a planear: “más cuando ya se incorpore el Servicio de Transportes Eléctricos y en un plazo corto RTP, le va a permitir a las familias planear su gasto, o sea ¿cómo es hoy? El día de quincena vámonos en taxi, al otro día ya viene la cruda y a estas alturas de la quincena ¿dónde puedo agarrar el Metro? Porque es lo más barato y espérate a la RTP aunque se tarde tres días. Cosa muy diferente que si yo ya ingreso en mi tarjeta el dinero que puedo racionalizar”.¹⁸⁴

Además, añadió que permite conocer con exactitud cuántos viajes hace cada modo de transporte, “vas a saber su productividad, su eficiencia y cuánto dinero líquido le corresponde y también en consecuencia cuánto subsidio. Ya no va a ser que tú directora del Metro me digas que tanto, que dices que tienes tal afluencia. Yo ahora voy a saber que afluencia tienes. Es una herramienta de transparencia para la sociedad, en qué se están usando los recursos de transporte, eso es una maravilla”.¹⁸⁵

El horario del servicio del Metrobús es de lunes a sábado de las 4:30 a las 24:00 horas, mientras que los domingos y días festivos de 5:00 a 24:00 horas. Las personas exentas de pago en este medio son adultos mayores de 70 años, personas con discapacidad y menores de cinco años.



¹⁸⁴ Navarro Benítez, Bernardo. 26 de octubre 2012. *Op. cit.*

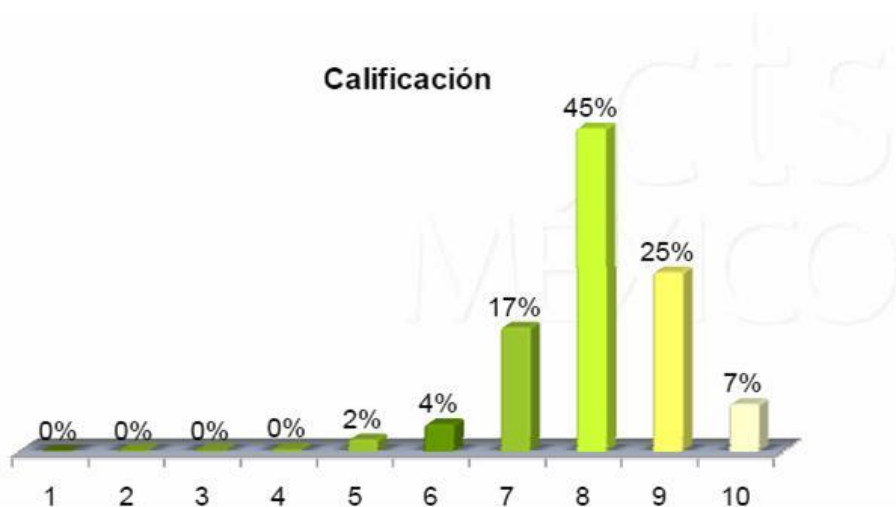
¹⁸⁵ *Ibid.*

Existe un total de 377 autobuses, 296 articulados de dos vagones y capacidad para 160 personas, y 27 biarticulados de tres vagones con cupo para 240 usuarios. En la línea 4 existen 54 autobuses, 46 de piso bajo con capacidad para 90 pasajeros, y ocho son modelos híbridos, que cuentan con motor eléctrico y a diesel.

Con motivo del séptimo aniversario del Metrobús el 19 de junio de 2012, el director general, Guillermo Calderón, expresó que este sistema “ha transportado a 820 millones de pasajeros y traslada diariamente a 760 mil, cuando en 2006 trasladaba a 220 mil, (...) con la puesta en marcha de las cuatro líneas de la red y con una flota de 362 unidades, de las que 21 son biarticulados, se han dejado de hacer 115 mil viajes en automóvil”¹⁸⁶

3.32 EL METROBÚS EN CIFRAS

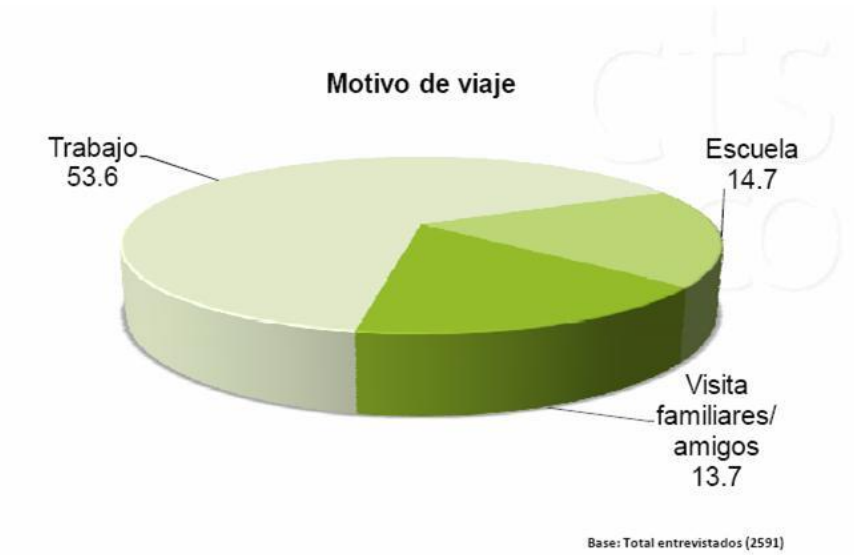
De acuerdo con la sexta encuesta de opinión del Metrobús, aplicada del 16 al 22 de mayo de 2011 por el Centro de Transporte Sustentable (CTS) México a un total de dos mil 591 encuestados, el 76.7% califican a este sistema de transporte con un ocho o más, dando como resultado una calificación promedio de 8.1.



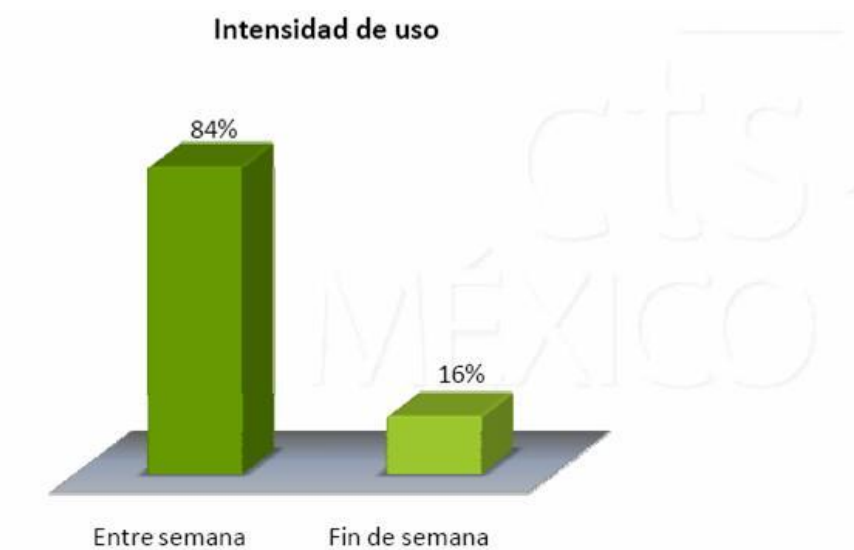
Fuente: Sexta encuesta de opinión de Metrobús CTS México

¹⁸⁶ Montes, Rafael. “Metrobús ha transportado a 820 millones en siete años”. *El Universal* [en línea], recuperado el 14 de agosto de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/112111.html>

Los principales motivos de viaje en el Metrobús son por trabajo con un 53.6%, escuela 14.7%, mientras que visitas a familiares y amigos 13.7%. Por su parte, la intensidad de uso entre semana es de un 84% y en los fines de semana un 16%.

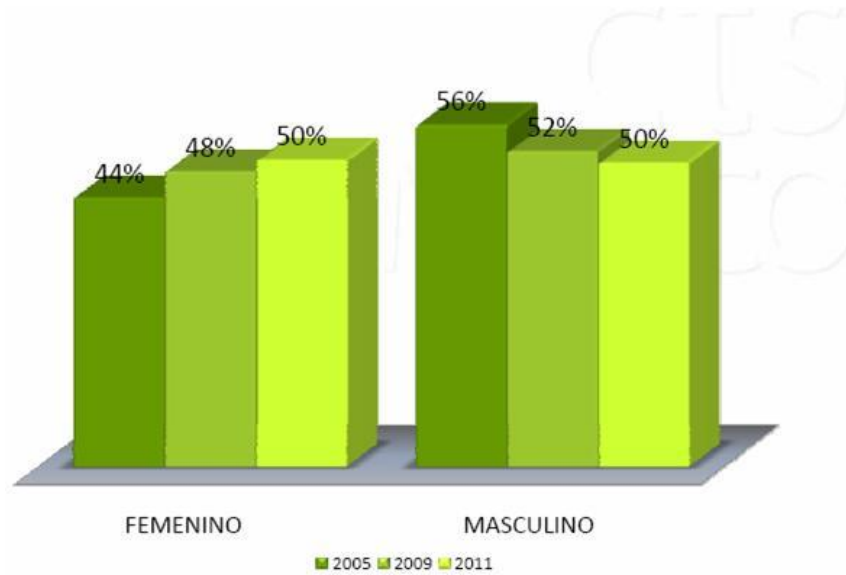


Fuente: Sexta encuesta de opinión de Metrobús CTS México



Fuente: Sexta encuesta de opinión de Metrobús CTS México

De los usuarios el 50.2% son mujeres, lo cual indica que desde que se lleva a cabo este tipo de muestra, 2005, por primera vez este medio de transporte es más utilizado por ellas que por hombres, ya que de 44% en éste año pasó a 48% en 2009 y a la cifra mencionada en 2011.



Fuente: *Sexta encuesta de opinión de Metrobús CTS México*

En referencia al precio anterior de cinco pesos, cuando fue hecha la encuesta en mayo de 2011, el 66.7% lo clasifica como aceptable, el 15.2% barato y 16% como caro.

Por otro lado, la limpieza en estaciones y autobuses son calificadas como altas con un 96.4% y 92.9% respectivamente; sin embargo, en cuanto a la cantidad de las unidades el 68.2% de los encuestados manifestó que es insuficiente y el 50.6 % que el servicio es incómodo; lo anterior significa que pese a que se percibe un buen mantenimiento en el Metrobús, se considera que existe una falta de unidades.

3.33 SERVICIO POR PARTE DE LA RTP EN EL SISTEMA METROBÚS

Actualmente la RTP ofrece servicio en las Líneas 1 y 2 del Metrobús, cuenta con un total de 63 unidades, específicamente 51 son articuladas y 12 biarticuladas, de las cuales según su Informe de Avance Trimestral enero-marzo 2012, 49 (38 biarticuladas y 11 biarticuladas), operan en el Corredor Insurgentes y otorgan una cobertura de 27 kilómetros.

Por otro lado, 28 unidades articuladas operan en la línea 2 Eje 4 Sur que ofrecen el servicio en las rutas Tepalcates-Tacubaya, Tepalcates-Etiopía y Tepalcates-Poliforum, con 28 kilómetros.

El reporte de la empresa indica que durante el período enero-marzo alcanzaron un kilometraje total de 286,376.73 y transportó a más de 31 millones de usuarios.

Los módulos en los que los autobuses son encerrados son el 15 y 23 ubicados en las delegaciones Álvaro Obregón y Azcapotzalco, respectivamente. Según un comunicado de la empresa, en el Metrobús cuentan con 197 operadores y 36 especialistas en el área de mantenimiento. Su horario de servicio es de 4:30 a 00:30 horas.

Como se mencionó, en 2005 la RTP comenzó su participación como empresa operadora en este medio de transporte a través de 20 unidades articuladas marca Scania, un año más tarde añadió 10 unidades, las cuales cumplen con la norma ambiental Euro III, como señaló la entonces secretaria del Medio Ambiente, Claudia Sheinbaum Pardo, “el mes que entra (octubre) se recibirán los 10 nuevos autobuses adquiridos por el gobierno de la ciudad para reforzar el parque vehicular de metrobuses (...) sin embargo, será hasta principios del año que entra cuando se integrarán al servicio en el corredor de la avenida Insurgentes”.¹⁸⁷

En 2008 también adquirieron 12 autobuses articulados de acuerdo con la norma Euro III, los cuales cuentan con una configuración de extractor-ventilador para un buen funcionamiento del aire al interior de la unidad.

Las unidades utilizan diesel bajo en azufre que fue introducido en octubre de 2008, debido a la también adquisición de 12 biarticulados con tecnología EURO IV marca Volvo, los cuales tuvieron una inversión de 65 millones de pesos. Este tipo de diesel fue proporcionado por Pemex, mediante un acuerdo con la Secretaría del Medio Ambiente y la RTP, como se menciona en el apartado referido al suministro de diesel UBA.

El 20 de octubre de 2008 se pusieron en marcha en la estación Indios Verdes de la Línea 1, en presencia del Secretario de Transportes y Vialidad, Armando Quintero; del director general del Metrobús, Guillermo Calderón; y de la ex directora de la RTP, Ariadna Montiel.

¹⁸⁷ Alcaraz, Yetlaneci. “Llegan nuevas unidades para el Metrobús”. *El Universal* [en línea], recuperado el 11 de julio de 2012. Disponible en: http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_notas=304655&tabla=notas

Las características que se dieron sobre los autobuses biarticulados fueron que tienen una longitud de 25 metros y capacidad para transportar 240 personas, utilizan cuatro ejes con 14 llantas, tienen tracción delantera, carrocería armada en México y radiocomunicación, los cuales:

a partir de este lunes correrán en la ruta 1, de Indios Verdes a la colonia Del Valle, de las 5:30 a las 22 horas, donde se concentra 90 por ciento de la demanda de servicio, con una frecuencia de paso de 45 segundos y una velocidad promedio de 18 kilómetros por hora.¹⁸⁸

También en el año mencionado se añadieron nueve unidades articuladas con cupo para 160 usuarios.

Por otro lado, en enero de 2010 debido a que el Metrobús alcanzó la cifra de 400 millones de pasajeros transportados, la RTP así como directivos de otras empresas operadoras de este medio, fueron reconocidos por su destacado desempeño y participación en este sistema de transporte.

En junio de 2010 la empresa de gobierno había transportado a 118 millones de usuarios y recorrido 12 millones de kilómetros en las Líneas 1 y 2.

Arturo González, director general de la RTP, indicó que el operador que maneja una unidad articulada o biarticulada es de una categoría mayor y su responsabilidad es distinta que en el servicio Ordinario; por ejemplo, el Contrato Colectivo de Trabajo de esta empresa de transporte especifica que el operador de autobús biarticulado pertenece a la categoría “AAA”, el del articulado “AA”, mientras que el operador de autobús a la “A”.

Mencionó que RTP debe cumplir en tiempo y forma las reglas puestas por el Metrobús, ya que es la empresa que administra el servicio. Tienen que respetar la llegada al corredor, el intervalo y la separación entre unidades.

Además el servicio es diferente, ya que en el Metrobús es por corridas, mientras que en el servicio Ordinario los despachos son distintos, “en el Metrobús se maneja sobre kilometraje, recorrido; en el sistema ordinario es sobre la transportación, sobre un recorrido, pero donde vamos transportando gente. Acá en el caso del Metrobús nosotros

¹⁸⁸ Gómez Flores, Laura. “El Metrobús sacó de Insurgentes 50 mil autos particulares en 3 años”. *La Jornada*. México, 20 de octubre de 2008. Sección Capital. p. 41.

podemos subir una persona o podemos subir 100, pero vamos sobre un kilometraje que tenemos que cubrir diariamente, si no cubrimos eso incumplimos y eso genera una sanción”.¹⁸⁹

También añadió que cuando comenzó la Línea 2 de Tepalcates a Tacubaya, la RTP capacitó a dos empresas para ofrecer el servicio y aunque ahora ya existen organismos encargados de instruir, la empresa demostró la experiencia que cuenta en este ámbito.

3.34 REPERCUSIONES AMBIENTALES Y DE TRÁNSITO

Con la implementación del Metrobús en Insurgentes, la Secretaría del Medio Ambiente del DF informó que se dejarían de emitir 73 mil 46 toneladas anuales de dióxido de carbono, 144 toneladas de hidrocarburos, mil 466 toneladas de monóxido de carbono, 35 toneladas de óxidos de nitrógeno y cuatro toneladas de partículas menores de 10 micras.

Debido al cambio tecnológico realizado en este sistema, es decir, la sustitución de autobuses de baja capacidad por otros de alta capacidad con menos emisiones contaminantes, se considera que evita más de 100 mil toneladas de Gases Efecto Invernadero (GEI) al año, mientras que para el 2006 la reducción era equivalente a 30 mil, en parte porque sólo había una línea en operaciones.

La siguiente tabla contempla las reducciones de GEI en toneladas de CO₂ equivalente durante 2011 y las acumuladas desde la puesta en marcha del Metrobús para las primeras tres líneas, de la que se observa una reducción total de 368 mil 332:

Corredor	Reducción 2011	Reducción Emisiones Total
Insurgentes	43, 724	258, 007
Insurgentes Sur	9, 618	36, 453
Eje 4 Sur	19, 160	57, 644
Eje 1 Poniente	16, 228	16, 228
TOTAL	88, 730	368, 332

Fuente: Secretaría del Medio Ambiente

¹⁸⁹ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

Por otro lado, los usuarios que comenzaron a usar este medio disminuyeron su exposición a ciertos contaminantes, ya que un estudio por parte del Instituto Nacional de Ecología (INE) denominado *Exposición Personal a Contaminantes Atmosféricos en Pasajeros de Transporte Público* permitió medir la reducción de los niveles de exposición personal al monóxido de carbono (CO), benceno y partículas suspendidas, antes y después de la puesta en marcha del Metrobús.

El proyecto se realizó en dos etapas, la primera de junio a agosto de 2004 que evaluó la contaminación en microbuses y autobuses que anteriormente transitaban por la Avenida Insurgentes; y la segunda de agosto a octubre de 2005, ya con el Metrobús en funcionamiento.

Los resultados obtenidos indicaron una reducción significativa en la exposición personal a bordo de las unidades de este sistema de transporte, en comparación con la obtenida al interior de microbuses y autobuses que circulaban antes.

Para el caso del monóxido de carbono la reducción respecto a los microbuses fue de 53% mientras que en los autobuses de 34%; en cuanto al benceno de 59% y 53% respectivamente, y las partículas menores a 2.5 micras de 35% y 23%, respectivamente.

CONTAMINANTE	MICROBUSES → METROBÚS	AUTOBUSES → METROBÚS
CO	53%	34%
Benceno	59%	53%
PM_{2.5}	35%	23%

Fuente: Instituto Nacional de Ecología (INE)

Asimismo, el artículo “Distrito Federal, reto y realidad” de la publicación *Movilidad Amable* explica que los habitantes de la Ciudad de México invierten cinco años de sus vidas en trasladarse, quienes destinan en promedio alrededor de 2.5 horas por día. El Metrobús consideró este aspecto, ya que se planeó que el tiempo de traslado en las líneas fuera 40% menor, aunque el sistema también enfrenta problemáticas como la afluencia de usuarios y la poca capacidad de los autobuses.

También existe el cambio modal, es decir, aquellas personas que tienen automóvil pero deciden dejarlo estacionado para utilizar este transporte, ellas representan el 15% de los usuarios, lo que se traduce en 115 mil viajes menos diarios y que influye directamente en la calidad del ambiente y un menor tránsito.

3.35 DOCTOR BERNARDO NAVARRO: “El éxito del Metrobús es su problema”

El doctor Bernardo Navarro explicó que el Metrobús pasó de ser un “cacho” de línea a un sistema establecido, “se pasó de 19 kilómetros a casi 100, es un proyecto muy grande y ha demostrado que sí puede ser un sistema; probablemente la Ciudad necesite impulsar otras alternativas de Metrobús, pero no se puede meter en todos lados; un Metrobús requiere básicamente una vialidad larga, sin interrupciones y homogénea”.¹⁹⁰

Consideró que a pesar de que la Línea 1 está en el límite en número de unidades, probablemente se puedan añadir más biarticuladas, de tres bloques; sin embargo, piensa que próximamente este medio de transporte va a tener que ser sustituido por una opción eléctrica de alta capacidad: “Metrobús lo asociamos a camión, no tiene que ser eso, no hay una maldición, así nació, pero es increíble que tengamos evolución tecnológica en todo y en esto no (...), el éxito de Metrobús uno es su problema. La única solución que hay es que metas transporte eléctrico ahí con las mismas estaciones y todo, pero eléctrico, porque el transporte eléctrico tiene más capacidad, le puedes meter los motores en la plataforma, ningún espacio necesitas, su capacidad de carga es mayor”.¹⁹¹

Añadió que llevar esto a la realidad es lo más recomendable, aunque por ser un sistema que incluye una inversión público-privada, poner de acuerdo a los agentes de ambas entidades no es fácil.

Por otro lado, en mención a la tarjeta de prepago que dijo permite obtener información sobre la cantidad y la manera de trasladarse de los usuarios, ayuda a saber en el caso del Metrobús cuántas unidades añadir, “tú vas a saber casi en tiempo real a dónde, cómo, en qué tiempo, a qué costo se transportan las personas que usan la tarjeta. Esa información hoy no la tenemos, entonces es un instrumento de planeación valiosísimo. El Metrobús necesita

¹⁹⁰ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre 2012. *Op. cit.*

¹⁹¹ *Ibid.*

más autobuses, en qué cantidad, de qué longitud, de qué manera, ya no puede con autobuses y necesita vehículos eléctricos, entonces hay que hacerlo, pero ya lo vas a saber con exactitud, con toda objetividad”.¹⁹²

Mencionó que aunque la Ciudad de México sí estaba preparada para implementar el Metrobús, lo que necesita es que haya una diversidad de medios de transporte, por ejemplo, corredores como el de Reforma y el que existe en Tlalpan con autobuses tipo foráneos.

Además, agregó que así como el Metrobús está tomado de Curitiba, se van a necesitar otros servicios que se aplican en otras ciudades para posiblemente implementar transportes eléctricos en este sistema “porque a base de autobuses no se va a poder y por razones ambientales son muy importantes”.¹⁹³

3.36 OPERADOR DE METROBÚS: “Nosotros ya no batallamos con la gente ni con las monedas”

Se visualizan botes de basura intercalados en color verde y gris. Hay cuatro de un lado al subir y la misma cantidad al bajar del pasillo perteneciente a la terminal Tacubaya de la Línea 2 del Metrobús. Este nombre es representado con la imagen de una vasija blanca dentro de un cuadro morado; le acompañan también en la parte de arriba las indicaciones de venta y recarga de tarjetas, un policía, una flecha verde, la señal de no fumar, no mascotas y no alimentos, el número de la línea y depositar la basura en su lugar.

También se muestran dos carteles, uno con todas las estaciones, cruces con las líneas, rutas, transbordos, conexiones, horario de servicio y teléfonos, y correos para atención a usuarios; el



¹⁹² Navarro Benítez, Bernardo. 26 de octubre 2012. *Op. cit.*

¹⁹³ *Ibid.*

otro con las estaciones específicas que recorre el Metrobús en esta Línea. Asimismo, existen indicaciones en braille y canaletas para personas con discapacidad.

Algunas personas sacan de su bolsa o cartera una tarjeta roja recargable que dice MB Metrobús o una amarilla con negro y la leyenda “La Tarjeta del Distrito Federal”, que es tanto para este sistema de transporte como para el Metro y el Tren Ligero; ambas con el logotipo del Ángel de la Independencia. Otros antes de acceder se detienen en una de las cinco máquinas de venta y recarga de tarjetas, las cuales especifican cómo comprar y recargarlas, para ello es posible insertar monedas de 50 centavos a 10 pesos y billetes de 20 a 200 pesos.

“Este servicio en realidad sí funciona bien porque tiene varias rutas a las cuales puedes llegar en corto tiempo, pero siempre está lleno”.

Sandra, 27 años. Usuaría Metrobús¹⁹⁴

Este instrumento, de casi 5.5 centímetros (cm) de ancho y 8.5 cm de altura, una vez colocado en el sensor disponible en los torniquetes de entrada permite a cada uno de los usuarios entrar, en esta ocasión, a la terminal Tacubaya. Al colocarla en la pantalla que muestra el día y la hora, 27 de marzo de 2013 14:52 horas, se escucha un sonido y prende en verde.



“Lo uso casi todos los días. Es bueno el servicio. Me ha reducido el tiempo, es más rápido. Están bien las tarjetas de prepago”.

Víctor Olivares, 32 años. Usuario Metrobús

Ingresan mujeres, hombres, adultos, jóvenes y niños. Varios van acompañados, otros solos con su respectiva bolsa o mochila.

¹⁹⁴ Opiniones recabadas el 27 de marzo de 2013.

También pueden adentrarse adultos mayores de 70 años, pero ellos por una puerta denominada garita, ya que no pagan. De acuerdo a las indicaciones:

Garita

Personas exentas de pago

ADULTOS MAYORES DE 70 AÑOS

Se acreditan con documento oficial original (por ejemplo: IFE, INAPAM, INSEN, GDF)

PERSONAS CON DISCAPACIDAD EVIDENTE O QUE...

Se acrediten con documento oficial original

PERSONAL AUTORIZADO POR METROBÚS

Que porte gafete vigente

Además se muestra que los únicos autorizados para abrir esta puerta de garita y permitir el ingreso son el personal de seguridad y supervisores de Metrobús. De tal manera que una mujer con uniforme azul es la encargada de dejar pasar a estos señores y señoras una vez mostrada la credencial pertinente. Adentro de la terminal hay una división entre mujeres y hombres, ya que las primeras pueden esperar en la parte delantera, mientras que los segundos en el espacio restante. La espera es tranquila. Los autobuses llegan aproximadamente entre cada cinco u ocho minutos. Todos son rojos con el logotipo MB Metrobús y la leyenda “plan verde Cd. de México” acompañada de la imagen de un hoja verde, también en la parte trasera indican la empresa a la que pertenecen: TSA, CTT, RTP, CE4-17M o COP.

“Este transporte es bastante rápido. Está mucho mejor usar tarjeta para ingresar por las filas, utilizamos la misma del Metrobús que para el Metro. Sí tiene un buen servicio. En ocasiones ha habido que han empezado a fallar las puertas, pero fuera de eso, bien”.

Carmen de Jesús, 25 años. Usuaría Metrobús

Alrededor de las 3:08 pm se acerca un autobús con las siglas RTP-090. Los pasajeros descienden y ascienden. Todos los asientos son ocupados, pero aquellos que no alcanzaron

lugar deben ir a pie. Al partir la unidad, 3:10 pm, se visualiza en las puertas la frase en rojo “la puerta cerrará en 5 segundos” junto con el sonido de un timbre.

En el interior del autobús se visualizan anuncios del Programa Viajemos Seguras y las estaciones de las Líneas 1 y 2. El operador llega a las estaciones sin mayor dificultad, en promedio, entre uno y dos minutos.

“Es bueno. Me ha beneficiado. Creo que sí es rápido. La tarjeta es buena porque la puedes utilizar en el Metro y aquí en este servicio”.

Luis Pérez, 44 años. Usuario Metrobús

Cuando llega a la parada Etiopía/Plaza de la transparencia, cerca de las 3:27 pm, hace cruce con la Línea 3 de este sistema de transporte. Algunos pasajeros bajan y dejan desocupados lugares que son usados inmediatamente. En cada una de las estaciones, además de su nombre e imagen correspondiente, les acompaña la leyenda “Respetar espacios para personas con discapacidad y mujeres”.

Debido a que delante del carril confinado hay otro Metrobús, el operador disminuye su paso y permite que poco a poco se aleje para que tenga su respectivo espacio. Del otro lado, también pasan compañeros de la misma empresa y otras.

En la estación Leyes de Reforma, el autobús va más desahogado, solamente se encuentran seis personas a pie; mientras que en Canal de San Juan a pesar de que hay asientos disponibles, uno permanece parado. No es mucho el tiempo en el que está así, ya que a las 4:04 pm la unidad llega a la terminal Tepalcates. Todos los usuarios descienden.

En la plataforma de la estación tanto los que bajaron como los que se encontraban ahí esperan la llegada de algún autobús, que al llegar parten a la base ubicada del otro lado, y en pocos minutos, poder partir nuevamente.

“Uso el Metrobús todos los días. Es un poco más rápido que traer carro y más económico. Está bien por la tarjeta, pero yo creo que debería haber una taquilla porque luego hay mucha gente que no trae”.

Ana Legorreta, 26 años. Usuaria Metrobús

A las 4:11 pm regresa el articulado de la RTP. En esta vuelta es posible entrevistar al operador de la unidad, quien empezó su participación en este modo de transporte en junio de 2005 cuando se inauguró este sistema. Comentó que al principio no quería estar en este servicio porque no sabía cómo iban a trabajar, fue un cambio drástico para él y sus compañeros. “A



mí me dijeron te vas para allá. Me cambiaron de módulo, turno, estaba encierra-saca. Estaba en el 34, luego me cambian al 23, donde estuve cuatro años y después al 15”.¹⁹⁵

Su nombre es Víctor Manuel Rodríguez Barajas, tiene 39 años de edad, de los cuales 20 han sido como operador de autobús. Porta camisa blanca, corbata, chaleco y pantalón azul, además usa cinturón de seguridad. De manera accesible respondió que ya tenía experiencia en el manejo de autobuses articulados, cuando llegaron los primeros de este tipo a Ruta-100; y aunque perteneció poco a esta empresa consideró que los que llevaron a la quiebra a este organismo fueron los mismos trabajadores, ya que cobraban de más y no cuidaron su trabajo.

“Es bueno, pero creo que sí hacen falta carros; lo que es de Tepalcates para Tacubaya porque pasan muchos de La Colonia del Valle y el de Tacubaya se tarda mucho”.

Teresa Quintero, 33 años. Usuaría Metrobús

Ochos años son los que lleva como operador del Metrobús y dijo que en dicho sistema no tiene tantos conflictos con la gente, “fue un cambio bien drástico; nosotros ya no batallamos con la gente ni con las monedas. Sí fue un cambio mejor porque nos evitamos el pasaje. Aquí el que se subió, se subió”.¹⁹⁶ Agregó que él está como intermedio; su turno es

¹⁹⁵ Rodríguez Barajas, Víctor Manuel. 27 de marzo de 2013. Entrevista personal. *Servicio Metrobús*. Operador de autobús de la RTP. México, DF.

¹⁹⁶ *Ibid.*

de ocho horas y durante su jornada laboral ofrece tres vueltas completas, cada una con duración de dos horas.

De tez morena y con lentes, el conductor consideró que este transporte vino a ayudar a la población, ya que el usuario lo ubica y le permite llegar más rápido a alguna dirección.

Respecto al carril confinado expresó que es beneficioso, “pero no falta quien se atraviere (...) la cultura cívica que no tenemos. No leemos nunca un libro. Yo digo que es eso, la cultura que no hay en México. Lo quieren hacer de primer mundo pero no nos preparamos para eso”.¹⁹⁷

“Me parece que es un transporte que funciona muy bien. Principalmente casi siempre yo viajo 5:20 o 5:30 de la mañana, me parece muy seguro, es de fácil acceso. Se facilita mucho también para las personas con discapacidad. En la hora pico es como cualquier tipo de transporte, pero lo que más me gusta es que brinda mucha seguridad, puedo venir durmiendo y es tranquilo”.

Jenny Lozano, 32 años. Usuaría Metrobús

Él ha tenido percances con algunos automovilistas que se atraviesan y explicó que es mejor dar el golpe “me lo llevo porque muchas veces queremos frenar y es contra productivo porque frenamos y toda la gente se viene. Yo sí me los llevo, el golpe ya queda en los carros. Eso de frenarse no es bueno”.¹⁹⁸

El operador, a quien le gusta su trabajo, mencionó que es fácil conducir estas unidades, lo difícil es la reversa porque a veces la parte trasera se va para otro lado. Añadió que se ha querido incluir operadoras en el Metrobús, pero por esta cuestión no se animan, además expresó que ellas son más tranquilas al manejar.

“Se me hace un servicio seguro y eficiente. Las tarjetas de prepago a la vez sirven, pero a la vez no, porque si se te llegan a perder tienes que comprar otra”.

Giovanni, 17 años. Usuario Metrobús

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ *Ibid.*

Asimismo, cada media vuelta hay un supervisor que les revisa su hora de llegada y salida. En las terminales salen cada cinco o seis minutos. Comentó que en esta Línea es rápido el acceso; sin embargo, en la de Insurgentes a veces los usuarios tienen que esperar dos o tres unidades para subirse. Cree que sí hacen falta unidades, pero también el problema sería meterlas, ya que el espacio entre autobuses es de 20 metros o tres minutos.

También explicó que regularmente suben personas con discapacidad; sabe que debe acomodar bien el Metrobús en la plataforma de la estación porque antes de arribar ve la sirena encendida por el vigilante. Una vez que el usuario sube y se acomoda los cinturones, aprieta un botón rojo ubicado afuera a la altura de la ventana del operador para apagar la sirena.

“Se me hace un transporte rápido. Lo uso diario. Se me hace seguro y confiable sólo que a veces, por la conglomeración de la gente. Las tarjetas de prepago se me hacen muy efectivas y cómodas”.

Rodrigo, 25 años. Usuario Metrobús

El también padre de familia de dos niñas ha pertenecido a otros servicios de la RTP como el Ordinario, Escolar y Eco Bus. Opinó que lo que le hace falta a esta empresa es invertirle más dinero “porque hay un montón de camiones descompuestos, todos están tirados”.¹⁹⁹

En cuanto al aumento de tarifa en el Metrobús, y del transporte concesionado, de 5 a 6 pesos, publicado en la Gaceta Oficial del DF el 27 de marzo y puesta en marcha el 3 de abril de 2013, dijo que se le hace muy exagerada, ya que comentó sí hay ingresos como la publicidad que permiten mantener a flote la empresa.

Mencionó además, que a diferencia del servicio Ordinarios, ellos no tienen unidad de planta, es conforme salgan los autobuses.

Víctor Rodríguez, que manejaba atento a las señalizaciones de semáforos y cruces y también respondía a las preguntas realizadas, llega a las 5:02 pm a la terminal Tacubaya.

¹⁹⁹ *Ibid.*

Comentó que era su hora de salida, ya que por ser conductor intermedio su relevo ya se encontraba allí.

“Yo opino que es un gran avance de como estaba antes, respecto al reinado de los micros en Insurgentes. Ahorita ya es todo más ordenado, es más primer mundo. Es un trabajo que está en desarrollo, que no debe considerarse terminado, sobre todo porque creo que faltan unidades”.

Luca Panozzo. Usuario Metrobús²⁰⁰

²⁰⁰ Panozzo, Luca. 17 de mayo 2012. Entrevista personal. *Servicio Metrobús*. Usuario Metrobús. México, Estado de México.

SERVICIO ESCOLAR

3.37 VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN

El Programa General de Desarrollo del DF 2007-2012 reporta que en los últimos 16 años el parque vehicular tuvo un incremento del 45%, para el año 2000 existían cerca de 680 vehículos por kilómetro cuadrado, mientras que en 2006 alcanzó la cifra de 884, logrando una flota total de tres millones 145 mil 858 vehículos.

Actualmente circulan más de cinco millones de automóviles en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, cuya velocidad en horarios de mayor demanda se encontraban en 2006 en un promedio de 20 kilómetros por hora; sin embargo, según la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), de acuerdo con el estudio *Mexico City Vehicle Activity Study*, hoy en día la velocidad promedio es de 12 kilómetros por hora, lo cual se traduce en tiempo perdido en el tránsito a causa de la baja capacidad en la que es posible desplazarse.

El mismo Programa señala que el parque vehicular aumenta en un 10% al año y aunque sólo dos de cada 10 personas tienen automóvil, el 80% del espacio urbano es ocupado por éste. Según la SMA, del total de vehículos en circulación el 82% corresponde a vehículos particulares, los cuales realizan sólo el 16% del total de viajes diarios.

Aunado a esto, la emisión de contaminantes aumenta al reducir la velocidad y se estima que la velocidad para generar menor cantidad de hidrocarburos es a 88.5 kilómetros por hora.

Debido a la proliferación de vehículos y el aumento de contaminantes en la atmósfera que se vive actualmente, el Gobierno del DF generó en 2007 el Plan Verde de la Ciudad de México, mismo que es citado en el capítulo 1 del presente trabajo, y que entre uno de sus objetivos se encuentra la implementación de un programa de transporte escolar en los centros educativos de esta entidad.

Su puesta en marcha permitiría aumentar la velocidad y disminuir el uso de combustibles y la emisión de contaminantes, ya que según datos de la SMA, en el DF existen aproximadamente cuatro mil 200 escuelas públicas y mil 140 particulares de nivel básico, de éstas últimas entre un 45 y 50% de los estudiantes son transportados en automóvil, de tal

forma que en la hora de entrada y salida en las escuelas un 20 a 25% del total de estos autos representan el total de vehículos en circulación.

3.38 PROGRAMA DEMOSTRATIVO DE TRANSPORTE ESCOLAR DEL DISTRITO FEDERAL

A partir del 18 de agosto de 2008 comenzó la etapa demostrativa del Programa de Transporte Escolar Obligatorio durante el ciclo escolar 2008-2009 en 12 escuelas privadas que participaron de manera voluntaria. En esta fase piloto, la SMA realizó mediciones ambientales y de tránsito, antes y después de su aplicación, para conocer sus resultados.

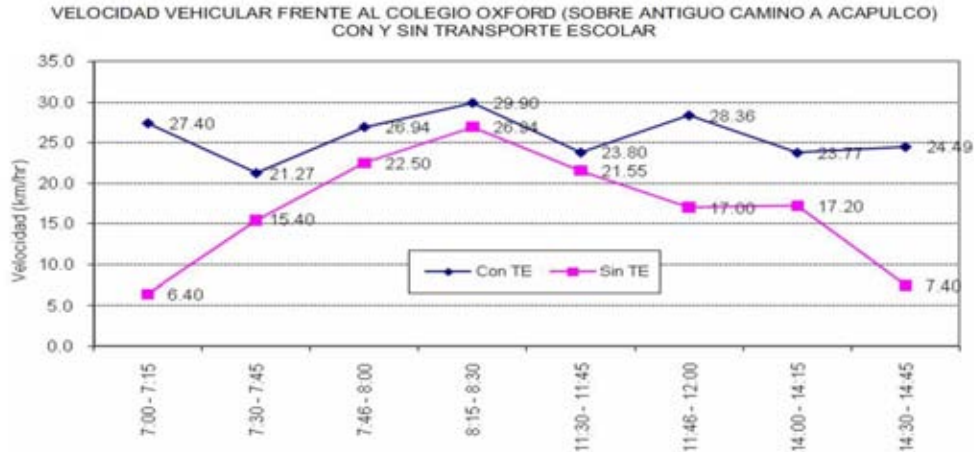
Los 12 planteles particulares que formaron parte de dicha etapa fueron: “Cumbres Lomas, Cumbres Vista Hermosa, Colegio Rosedal Lomas, Colegio Rosedal Vista Hermosa, Kinder Andes, Kinder Oakhill, Ceyca Primaria, Ceyca Bachillerato, Colegio Godwin, Oxford Preschool, Colegio Oxford e Instituto Oxford”.²⁰¹

El documento *Programa Demostrativo de Transporte Escolar*, desarrollado por la SMA, muestra los resultados con relación a la aplicación de este programa piloto en tres escuelas: Colegio Oxford, Instituto Cumbres Lomas e Instituto Cumbres Vista Hermosa, de los cuales los primeros dos demostraron un incremento en la velocidad de circulación en la zona de dichos centros de hasta 21 kilómetros por hora en el momento de entrada y salida de los alumnos.

Para el caso del Colegio Oxford cuando entró en operación el transporte escolar pasó de una velocidad promedio de 16.8 a 25.7 kilómetros por hora (km/h); el Instituto Cumbres Lomas cambió de 17.0 a 25.7 km/h; mientras que el Instituto Cumbres Vista Hermosa pasó de 20 a 22.9 km/h.

A continuación se muestra la velocidad vehicular del Colegio Oxford con y sin transporte escolar, el cual presentó la mayor diferencia de velocidad, 21 km/h, entre las 7:00 y 7:15 horas, es decir 15 minutos antes de la hora de ingreso de los estudiantes de primaria; por su parte, en el horario de salida, 2:30 pm, significó una diferencia en la velocidad de 17.09 km/h:

²⁰¹ Ramírez, Bertha Teresa. “Hoy arranca el programa de transporte escolar obligatorio”. *La Jornada*. México DF, 18 de agosto de 2008. Sección Capital. p. 43.



Fuente: Programa Demostrativo de Transporte Escolar SMA

Por otro lado, el Instituto Cumbres Lomas demostró la mayor diferencia de velocidad, 14.4 km/h, también durante la hora de entrada entre las 7:15 y 7:30 horas, mientras que en la de salida la velocidad aumentó de 13 a 24 km/h.

En cuanto a la calidad de aire se mostró una disminución en las concentraciones de monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno, de 12.7% y 7.8%, respectivamente, cuyo beneficio ambiental indica el estudio antes mencionado, no sólo es para las vialidades cercanas a las escuelas, sino también para las calles en las que hubieran circulado los cientos de automóviles para transportar a sus hijos al colegio.

3.39 PROGRAMA DE TRANSPORTE ESCOLAR DEL DISTRITO FEDERAL (PROTE)

El Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal (PROTE) está sujeto a cumplir las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte y Vialidad, Reglamento de Transporte, Reglamento de Tránsito Metropolitano del DF, y demás reglamentos, lineamientos, programas y acuerdos aplicables a la prestación de este servicio.

Su decreto se publicó en la Gaceta Oficial del DF el 3 de febrero de 2009 y tiene por objeto:

- I. Contribuir al mejoramiento de la calidad del aire y la movilidad en la Ciudad desde la perspectiva del medio ambiente y el transporte;
- II. Reducir los impactos negativos sobre la salud pública derivados de los congestionamientos viales;
- III. Contribuir en la solución de los congestionamientos viales de la ciudad y por lo tanto en la mejora de la movilidad general, especialmente en las franjas horarias que corresponden a las horas de entrada y salida de los escolares;
- IV. Contribuir en la reducción del consumo de combustibles vehiculares;
- V. Contribuir en la disminución de emisiones contaminantes, tanto de los denominados contaminantes criterio como de gases de efecto invernadero;
- VI. Reducir los costos ambientales, económicos y sociales generados por los trayectos realizados en automóviles entre el domicilio y el establecimiento escolar;
- VII. Ampliar los mecanismos de control y vigilancia sobre las emisiones generadas por las fuentes móviles de contaminación ambiental cuyo origen se relaciona directamente con el funcionamiento, servicio y operación de las fuentes fijas;
- VIII. Mejorar los esquemas logísticos de muchas familias del Distrito Federal; y
- IX. Contribuir en los avances para alcanzar una mejor calidad de vida de la población metropolitana.

Señala el Capítulo III que todos los establecimientos escolares ubicados en el DF están sujetos a participar en dicho programa, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Ambiental, el Acuerdo, el Programa y su Manual, por ello, los Criterios Generales de Aplicación del Programa especifican que el PROTE se aplicará por fases determinadas por la SMA:

- I. El Programa se aplicará por fases, mismas que serán determinadas por la Secretaría conforme a los criterios de este instrumento de política pública y su Manual;
- II. Los establecimientos escolares que de acuerdo con los criterios previstos en este Programa y su Manual queden sujetos a su

aplicación, deberán cumplir con las disposiciones contenidas en ellos.

III. El Programa estará dirigido a los grados escolares que comprenden la Educación Básica, con excepción de preescolar, y podrá ser ampliado a otros grados escolares o modalidades de educación, a partir de la Fase II, tomando en cuenta los principios y disposiciones establecidas en el Acuerdo, este Programa y su Manual.

IV. El presente Programa será evaluado anualmente por el Jefe de Gobierno, con el apoyo de la Secretaría, SSP y SETRAVI.

Según especifica el Capítulo IV, se rige bajo cuatro principios: sustentabilidad, flexibilidad, gradualidad y máxima tutela para alumnos y alumnas.

Los Criterios de Determinación de Fases de Aplicación del Programa, en el apartado V, aclaran que su primera etapa de instrumentación consta de cinco fases establecidas por ciclos escolares y de acuerdo con el número de estudiantes inscritos en cada uno, por ejemplo, en la Fase I del periodo escolar 2009-2010 la aplicación del programa se hizo a escuelas con más de mil 240 alumnos y alumnas, mientras que en el periodo actual 2012-2013, se realizó en aquellas que tuvieran más de 600.

Las fases se aplican de acuerdo con el periodo escolar y total de alumnos inscritos como lo muestra la siguiente tabla:

FASE	PERIODO ESCOLAR	APLICACIÓN DEL PROGRAMA
I	2009-2010	Establecimientos escolares con más de 1,240 alumnas y alumnos
II	2010-2011	Establecimientos escolares con más de 940 alumnas y alumnos
III	2011-2012	Establecimientos escolares con más de 670 alumnas y alumnos
IV	2012-2013	Establecimientos escolares con más de 600 alumnas y alumnos
V	2013-2014	Establecimientos escolares con más de 490 alumnas y alumnos

Fuente: Decreto por el que se expide el PROTE

El Capítulo VIII establece el Esquema de Exenciones del Programa, el cual es para establecimientos escolares y alumnos. En el caso de los primeros se dará a escuelas cuyo número de alumnos inscritos sea menor al de la tabla mencionada, en donde al menos el 85% de estos asistan y se retiren del colegio caminando, en transporte público o bicicleta, o bien aquellos que ofrezcan servicio de internado completo.

Mientras que para los estudiantes se dará a aquellos que tengan algún tipo de discapacidad, realicen los trayectos de escuela a casa caminando, transporte público o bicicleta, vivan en un lugar que no pueda ser incorporado a las rutas, que la logística familiar sea incompatible o que los familiares del alumno laboren en el colegio.

La Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire (DGGCA) de la SMA del DF es la encargada de interpretar las disposiciones de este Programa y su Manual en concordancia con la Ley Ambiental y demás disposiciones aplicables, a efecto de resolver los casos no contemplados en él.

3.40 MANUAL PARA LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE ESCOLAR DEL DISTRITO FEDERAL

Este Manual fue publicado en la Gaceta Oficial del DF el 9 de febrero de 2009, cuyo Artículo 1º tiene como objetivo establecer los procedimientos y mecanismos de regulación y operación del Programa de Transporte Escolar. Así como el decreto, especifica los institutos escolares que deben llevar a cabo el PROTE y aquellos que pueden exentar, para ello indica las obligaciones o bien, condiciones que tienen que cumplir.

El Artículo 13 señala que el servicio de transporte escolar podrá ser prestado por el propio establecimiento o por una empresa pública o privada dedicada a la prestación de dicho servicio, la cual deberá contar con la autorización otorgada por la Setravi y sujetarse a las disposiciones legales del ya mencionado.

Como reglas estipuladas en el Capítulo VI indica que los establecimientos escolares preferentemente deberán responsabilizarse por el personal de apoyo en los camiones de transporte escolar para supervisar, vigilar y controlar a los alumnos a bordo, por otro lado, las empresas están obligadas a recorrer las rutas en el menor tiempo posible, según las condiciones viales.

Asimismo, los casos no contemplados en el PROTE y el Manual serán resueltos por la DGGCA de la SMA del DF.

3.41 REPERCUSIONES AMBIENTALES Y DE TRÁNSITO

El reporte *Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del PROTE*, elaborado por el Centro Mario Molina, demuestra los resultados de este programa, entre ellos, la reducción de emisión de contaminantes y caos vial.

Mediante análisis comparativos antes y después de la aplicación de dicho programa en tres escuelas que tomó como medida la SMA: Escuela Justo Sierra, Colegio Nuevo Continente y Colegio Cedros, en promedio el número de vehículos descendió a la hora de entrada y salida, en 32% y 37%, respectivamente.

Respecto a la emisión de contaminantes que tuvo como base los datos de dos compañías que ofrecen transporte escolar a 18 colegios en el DF, demostró una reducción en cinco contaminantes: 91% de monóxido de carbono (CO), 79% de dióxido de azufre (SO₂), 72% de compuestos orgánicos volátiles (COV), 58% de dióxido de carbono (CO₂) y, 14% de óxidos de nitrógeno (NO_x).

En el caso de partículas menores a 10 micras no presentó una reducción, ya que si los autobuses no cuentan con tecnología de punta, el diesel genera mayor contaminantes que un auto a gasolina, por ello se recomienda el uso de filtros para reducirlas.

Entre otro de los beneficios con el uso del transporte escolar, en el caso de las tres escuelas mencionadas, fue la reducción en el consumo de combustibles en 45%.

3.42 SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL (RTP)

El decreto por el que se expide el PROTE, en el apartado IX, indica que como medida para promover la competencia en el mercado y ayudar en la regulación de las cuotas, el Gobierno del DF, por medio de la RTP, ofrece el transporte escolar a establecimientos públicos y privados, el cual se ajusta al marco regulatorio aplicable a las empresas privadas,

a las disposiciones contenidas en el Programa, el Manual y las demás legales aplicables a su operación y funcionamiento.

El Capítulo VII apartado IV aclara que la RTP ofrecerá el servicio de transporte escolar de conformidad con lo dispuesto por la legislación aplicable, su decreto de creación, las disposiciones contenidas en el Capítulo IX y conforme a lo establecido en dicho Programa y el Manual.

Por otra parte, el Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar y de Personal para el DF indica en su Artículo 3º que la RTP prestará el servicio en los términos que señala esta ley y auxiliará en los aspectos técnicos y operativos que se le requieran.

De tal forma que, el 20 de agosto de 2008 Ariadna Montiel, ex directora general de este organismo, participó en la convocatoria de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del DF para exponer el proyecto del Servicio de Transporte Escolar y de Personal.

Según indica un comunicado de la empresa, en dicha presentación mencionó que con la puesta en marcha de este transporte, la RTP contribuiría a la reducción del caos vehicular y de la emisión de contaminantes debido al uso del automóvil al llevar a los estudiantes a la escuela.

Además, señaló que los tecnólogos de este organismo público fueron quienes elaboraron la especificación técnica para adquirir 105 autobuses con tecnología EPA 04 con mayor rendimiento de combustible, asientos con cinturones de seguridad, sistema de control de velocidad para no circular a más



de 60 km/h, rastreador satelital y sistemas de telefonía y radiocomunicación. PQC

El lunes 1º de junio de 2009 Marcelo Ebrard Casaubón, entonces jefe de gobierno del DF, junto con Ariadna Montiel, dieron el banderazo de salida en el Monumento a la Revolución, a 105 unidades adquiridas por el gobierno del DF, en las cuales “invirtió 126

millones de pesos (...) que ofrecerán el servicio a un costo por alumnos de entre 790 y mil 100 pesos, según la cantidad de estudiantes. Se pretende una cobertura en dos modalidades: recoger a los niños en sus domicilios o en puntos estratégicos designados por las autoridades de los colegios”.²⁰²



Para ofrecer el servicio se lanzó la convocatoria mencionada en el Programa Atenea, en la que se buscó integrar a los operadores y operadoras contratadas en el Servicio de Transporte Escolar, quienes fueron capacitados en derechos humanos, perspectiva de género, primeros auxilios, protección civil, reglas de tránsito,

PQC atención y cuidado de niños y niñas incluidos sus derechos.

A partir del 24 de agosto de 2009, durante el ciclo escolar 2009-2010, inició el PROTE en 42 colegios particulares, de los cuales seis fueron obligatorios, pero sólo cuatro comenzaron, los cuales permitieron la movilización de 19 mil 200 alumnos y según la SMA permitiría dejar de usar aproximadamente 15 mil vehículos, sustituidos por 550 autobuses.

De esta forma la RTP comenzó su participación en este programa con el Colegio Madrid, el cual contrató el servicio de 12 autobuses en 12 rutas establecidas por el mismo instituto. Para ello, la empresa realizó un operativo con el fin de que el acceso a la hora de entrada y salida de las escuelas fuera con mayor rapidez.

El 30 de noviembre de 2009 amplió su cobertura al Instituto Inglés Mexicano con 18 rutas y unidades para prestar el servicio de transporte escolar.

Para demostrar los efectos de este programa durante la Fase I, el *Informe de la Aplicación del PROTE* menciona que se obtuvieron datos de cuatro escuelas participantes en esta

²⁰² Archundia, Mónica. “Programa de transporte escolar iniciará sólo en cuatro planteles”. *El Universal* [en línea], recuperado el 23 de octubre de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/95657.html>

etapa: Colegio Madrid, Colegio Tepeyac, Instituto Inglés Mexicano y Nueva Escuela Justo Sierra Azcapotzalco.

Los resultados indican que el uso de transporte escolar contribuyó a mejorar la vialidad en los alrededores de estas escuelas, con un incremento promedio de 5.5 km/h a la hora de entrada y salida. Esto debido al número de automóviles que dejaron de circular, ya que un autobús escolar evita en promedio el uso de 30 coches.

Como señaló el doctor Bernardo Navarro, es importante el uso de este tipo de transporte porque los traslados escolares son el segundo motivo más alto de viajes en la Ciudad, “aparte de eso, esos viajes escolares se concentran en el tiempo y espacio, sólo en ciertos horarios y en ciertas zonas, pareciera que las escuelas atraen otras escuelas. Para desgracia nuestra se concentran esos viajes en tiempo y espacio, lo cual hace que su impacto en el tránsito y congestión sea más que proporcional al número de viajes”.²⁰³

En cuanto a materia ambiental el reporte indica que hubo una reducción de 87% en monóxido de carbono (CO), 68% en partículas PM 10, 48% en hidrocarburos y 84% en dióxido de carbono (CO₂).

Durante el ciclo escolar 2010-2011 comenzó la segunda fase del PROTE en 16 colegios privados con una matrícula total de 20 mil 245 alumnos. La RTP dio dicho servicio a tres de ellos: Colegio Madrid, Instituto Inglés Mexicano y Liceo Franco Mexicano; más un cuarto no obligado a participar en el programa, el Centro de Educación Montessori.

Para el ciclo escolar 2011-2012, en la tercera etapa, el organismo de Gobierno ofreció el transporte escolar a las escuelas ya mencionadas, al Colegio Gandhi y la Escuela Continental. Operó con 70 rutas de las cuales 20 correspondieron a ésta última, que se incorporó por primera vez al programa.

A partir del 20 de agosto de 2012 durante el ciclo escolar 2012-2013, en la cuarta fase, brinda el Servicio de Transporte Escolar a ocho colegios:

1. Colegio Madrid.
2. Instituto Inglés Mexicano.
3. Liceo Franco Mexicano.

²⁰³ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre 2012. *Op. cit.*

4. Centro de Educación Montessori A.C.
5. Colegio Gandhi.
6. Escuela Continental.
7. Colegio Peterson.
8. Instituto Francisco Possenti.

Proporciona el servicio en dos modalidades, domiciliados y por centros de acopio, según los requerimientos de las instituciones educativas. El costo por este servicio depende del tipo de convenio que se tenga con la escuela.

El director general de la RTP, González Vega, señaló respecto a la participación de este organismo en el transporte escolar que fue un nuevo programa para ellos implementado por la SMA, “es un servicio en el cual hemos llegado a posicionarnos de buena manera. Actualmente trabajamos con ocho escuelas particulares, las cuales están muy contentas. Al principio había muchas reticencias porque tienen la creencia que todas las empresas de gobierno son malas, que no funcionan, que hacen de las suyas; y ahora tú vas a las escuelas y dicen: „yo trabajé con algunas empresas privadas, pero ahora que conozco como trabaja RTP, me quedo con ustedes“. Los papás al principio no querían el servicio de transporte escolar y ahora nos dicen: „no lo vayan a quitar“²⁰⁴.

Agregó que las ventajas es que trasladan diariamente a cerca de mil niños en alrededor de 25 autobuses que ya no generan tanto caos vial, “antes imagínate alrededor de 800 automóviles llegaban a esa zona, y ahora llegas con 25 autobuses. Es una diferencia total. Antes el desastre duraba hora y media, ahora en lo que llegan esas 25 unidades es un lapso de 15 minutos”²⁰⁵.

3.43 OPERADORA DE AUTOBÚS ESCOLAR: “Estos autobuses son el último grito de la moda”

Llega alrededor de las 8:25 am al Módulo 15 de la RTP ubicado en Río Becerra s/n, Colonia Carola, Delegación Álvaro Obregón, luego de cumplir con su labor como

²⁰⁴ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

²⁰⁵ *Ibid.*

operadora del Servicio de Transporte Escolar en el Instituto Francisco Possenti. Su nombre es María Magdalena Gómez Olvera, tiene 49 años y pertenece al Módulo 09.

Maneja el autobús 4064E de cromática amarilla, con logotipos en los laterales de la RTP, del Instituto, del Plan Verde de la Ciudad de México, así como del título “Escolar” con los rostros de un niño y una niña, además de una catarina y simulación de pasto.

Este tipo de autobús comentó la operadora, quien tiene cuatro años trabajando en la RTP más uno de capacitación, es estándar debido a que ofrece mayor seguridad, además de que cuenta con sistema acorazado, es decir, que en caso de un golpe fuerte la carrocería lo absorbe y los niños por dentro están mucho más seguros.

Específicamente el autobús escolar de la RTP se caracteriza por:

- Localizador satelital.
- Chasis tipo coraza.
- Sistema de control de presión de llantas.
- Bloqueo automático de la unidad con puertas abiertas.
- Cumple con la normatividad EPA 04.
- Unidades limitadas a una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora.
- Suspensión neumática que permite traslados más confortables.
- Ventanas integrales y de seguridad, translúcidas en un 50% que vuelven más confortable el interior del autobús.
- 52 asientos con cinturones de seguridad de dos puntos.
- Escalón retráctil.
- Piso antiderrapante.



- Equipo de audio y video (tres pantallas de 15” y reproductor de DVD), micrófono y sonido ambiental.
- Letrero electrónico de ruta.
- Torreta estroboscópica.
- Dos puertas, izquierda y derecha, para ascensos y descensos.
- Espejos en cofre para zonas ciegas.
- Radio comunicación directa con el Centro de Control de Servicio de RTP.
- Botón de alerta.
- Botiquín de primeros auxilios y extintores de emergencia.
- Medallón trasero de cristal templado.

La operadora escolar comentó que “estos autobuses son el último grito de la moda” y agregó, por ejemplo, que la vigía, manguera que sale de la llanta, permite mantener la presión de aire de ésta si se llegara a ponchar, lo cual ayuda a no quedarse parado en cualquier lugar. Añadió que es una parte del camión que debe cuidar mucho, ya que en ocasiones las banquetas están muy salidas o los coches van cerca, por lo que las pueden dañar.

También tiene que ser muy atenta en su ruta, debido a que la considera algo complicada por las empinadas y bajadas, o la estrechez de la carretera.

Asimismo, hay cuidadoras de los niños en el autobús, las cuales son puestas por el Instituto, ya que la RTP quiso que se compartiera la responsabilidad. Los operadores no deben tener ningún tipo de contacto con los infantes; sin embargo, a veces los niños saludan o hacen preguntas.

Mencionó que antes de empezar a laborar como operadora en esta empresa, ella trabajaba con su hermana en una estética, después acompañaba a un señor a hacer diálisis, también hacía joyería y de vez en cuando adornos de globos; luego “oí de la convocatoria hacia el transporte escolar y mi idea era hacer transporte escolar en una combi, como ahora se ve mucho. Yo en realidad sí manejo desde los 12, 13 años; entonces ahí pegadito a la casa de mis papás, ahora es un campo de golf, era un llano enorme y mi hermana tenía un carro,



entonces empecé a manejar ahí, sí manejaba yo de mucho tiempo, pero nunca me pasó por aquí que yo iba a traer un camión”.²⁰⁶

Sin embargo, a pesar de no contar con experiencia en el manejo de autobuses aclaró que influye mucho tener conocimientos en automóvil, sólo hay que acostumbrarse a las direcciones y al

tamaño, “nos decía un instructor no lo tomen a mal, pero hay que cuidar mucho su cola, y yo decía sí, eso que ni qué, pero todo radica en que uno cree que va a dar vuelta y la cola anda haciendo destrozos por allá atrás, se acostumbra uno que hay que cuidar bien”.²⁰⁷

Magdalena de tez apiñonada, cabello corto rojizo y los ojos delineados de negro, explicó el proceso que vivió para poder entrar como operadora a la RTP. Primero habló a los teléfonos de las oficinas centrales de este organismo, luego se presentó en el sindicato y fue un miércoles a una entrevista, pero como vio que había alrededor de 500 personas se fue; sin embargo, a la siguiente semana de casualidad llevó a su hijo a la Tapo y expresó ella, todo se dio. En esta ocasión era más temprano y le tocó la ficha 56, que aún conserva.

Llevó la documentación que tenía y llenó una hoja de requisitos. Para agosto de 2008 le dijeron que se presentara en el centro de capacitación de Xochimilco, donde junto con otras compañeras tuvo una semana de teoría y otra de práctica, ésta en el Módulo 23 ubicado en Azcapotzalco, ya que por el espacio les permitió maniobrar. Durante dos meses, de 9:00 am a 5:00 pm,



²⁰⁶ Gómez Olvera, María Magdalena. 15 de enero de 2013. Entrevista personal. *Servicio Escolar*. Operadora del Servicio de Transporte Escolar de la RTP. México, DF.

²⁰⁷ *Ibid.*



debían practicar ahí. Después les hicieron un examen de manejo en el que les pusieron obstáculos como conos o estacionarse de reversa a la izquierda y derecha.

Expresó que la meta era que los 100 autobuses fueran manejados por mujeres, pero también les aplicaron un examen psicométrico y de 60 que se

encontraban en capacitación, sólo 27 fueron contratadas, quienes ya tenían experiencia en el manejo de autobuses y contaban con tarjetón. Los puestos restantes fueron cubiertos por compañeros que ya laboraban en la RTP.

Para ofrecer el Transporte de Servicio Escolar tuvieron que tramitar un tarjetón especial en la Setravi. Al tenerlo les tocó practicar nuevamente en el autobús para que en su momento se pudiera inaugurar el servicio. Entre supervisores y operadores empezaron a conocer las rutas.

Mencionó que al iniciar a ofrecer este transporte, su jornada laboral constaba de tres a cuatro horas diarias extras, las cuales podía acumular como tiempo y usarlas durante el periodo vacacional escolar, en diciembre, semana santa o verano, ya que no puede descansar en otra temporada, sólo si es de fuerza mayor. Actualmente, trabaja ocho horas diarias y cuenta con relevo.

Dicha operadora que se comportó muy platicadora y carismática, y se encontraba sentada en el asiento ubicado atrás de la puerta izquierda con que cuenta el autobús, relató su día laboral del 15 de enero de 2013.

Llega al Módulo 09 de la RTP. Checa a las 4:50 am en el despacho. Revisa el aceite, las llantas y el autobús en



general. Sale a las 5:15 am de este lugar ubicado en la Delegación Cuajimalpa, ya que el

primer centro de acopio se encuentra en La Curva, en San José de los Cedros esquina calle Pino, por lo que recoge al primer niño alrededor de las 5:30 am. Posteriormente realiza otras 11 paradas a lo largo de la Ruta 2 del Instituto Francisco Possenti:

RUTA 2 CUAJIMALPA ENTRADA		
PUNTO DE REUNIÓN	UBICACIÓN	HORARIO
La curva	San José de los Cedros esquina calle Pino	
Valle de la Monjas	Camino a San Mateo esquina Valle de las Monjas	05:36
San Mateo	Camino a San Mateo esquina calle Mina	05:40
Acatitla	Calzada Desierto de los leones esquina Carretera San Mateo-Santa Rosa	05:50
Rafael Checa	Calzada Desierto de los Leones esquina Rafael Checa	05:54
Ojo de Agua	Calzada Desierto de los Leones esquina Ojo de Agua	05:57
Los Encinos	Calzada Desierto de los Leones esquina Cerrada del colgado	06:00
Prolongación Palmas	Calzada Desierto de los Leones esquina Prolongación Palmas	06:03
Delfino	Av. 29 de Octubre esquina calle Delfino	06:10
Ángeles	Av. 29 de Octubre esquina calle Ángeles	06:14
29 de Octubre	Av. 29 de Octubre esquina Lázaro Cárdenas	06:17
8 de Mayo	Calzada Desierto de los Leones esquina calle 8 de mayo	06:20

Fuente: Página Instituto Francisco Possenti

Desde que realiza su salida del Módulo y se detiene en cada uno de los puntos debe avisar al Centro de Control de Servicio de la RTP mediante el transmisor con el que cuenta la unidad, para reportar en dónde se encuentra y que todo esté normal. Al llegar al colegio, 6:47 am, con tolerancia de 10 minutos más ya que el tráfico es variable, avisa el número de niños transportados, en esta ocasión 22 alumnos.

En este lugar debe esperar una hora junto con otros de sus compañeros o compañeras porque la hora de entrada en el Instituto, 7 am, es cuando hay movimiento por la entrada de

maestros y tránsito que pudiera existir. A las 8:00 am está más desahogado, por lo que a esa hora parte y se dirige a las instalaciones del Módulo 15.

Al estar en este espacio también debe checar su hora de entrada y estacionar el autobús escolar junto con los demás. Durante el tiempo restante de su jornada laboral debe lavar el autobús por dentro y por fuera. Se retira a las 12:30 pm, hora en la que su relevo llega y se encarga de recoger a los estudiantes en la tarde.

El Módulo 15 es amplio. En esta ocasión, además de escolares, se encuentran algunas unidades de otros servicios, por ejemplo, dos Ateneas, dos Metrobuses, varios Ordinarios estacionados y algunos Eco Buses que salen. Cuenta con su oficina de recaudación, lavadora, estación de diesel y dormitorios.

Entre otros de los servicios que la ha tocado estar a esta operadora son los especiales como transportar a personas de la tercera edad o a niños talento, también ha colaborado para Cendis (Centros de Desarrollo Infantil), donde recogía a los pequeños y después los trasladaba a un centro recreativo.

Asimismo, ha participado en el Programa Atenea en la ruta 76 del Centro Comercial Santa Fe a la Villa/Cantera por Palmas, la cual dijo es algo conflictiva porque a veces cierran debido a las marchas, pero ella opinó que el tráfico no es algo en lo que haya que enfrascarse, lo que le angustia



es ver por el retrovisor a todas las mujeres preocupadas porque tienen que llegar a su trabajo, ya que en sus palabras “esa sí es angustia”.

Expresó en cuanto a los usuarios que han sido más las cosas gratificantes por parte de ellos que algún conflicto. Narró una anécdota: “un día una señora, llegamos a Santa Fe y me dijo ¿cómo me regreso? Y le digo „¡ay se pasó!, ¿dónde bajaba usted?“. No, no me pasé, lo que sucede es que me fascinó venir viéndola que me dije me voy hasta allá. Una señora que venía de provincia igual: „oiga ¡qué maravilloso!, cómo me gustaría que allá hubiera, es

que eso me motiva mucho; le voy a decir algo, yo venía en una situación difícil, muy deprimida y ahorita que la vi dije: las mujeres sí podemos²⁰⁸.

Además, explicó que en este servicio se pueden subir personas de la tercera edad, pero dijo que es algo muy relativo, ya que en ocasiones cuentan con tarjeta pero se ven señores jóvenes o bien, algunos ancianos ascienden, pero si el autobús va lleno no falta el que se sobrepasa.

Actualmente ella también se queda de guardia en el Módulo 09 y captura datos como el tiempo extra que generan los operadores, esto cuando ve que su compañero o relevo del autobús escolar ya salió a ruta en la mañana a ofrecer el servicio. Asimismo, cuentan con una unidad extra para cualquier imprevisto.

Por otro lado, añadió que la relación con sus compañeros es buena; sin embargo, considera que sí hay mucho machismo, pero así como hay compañeros que son irrespetuosos, existen aquellos que la apoyan para desempeñarse mejor como operadora, ya que para ella la frase *mujer al volante, peligro constante*, no es cierta.



²⁰⁸ *Ibid.*

SERVICIO ECO BUS

3.44 ECO BUS CIUDAD DE VANGUARDIA

El 16 de noviembre de 2010 la RTP presentó 30 unidades denominadas Eco Bus Ciudad de Vanguardia que operan a base de gas natural comprimido (GNC), las cuales contribuyeron en la modernización de la flota vehicular en el DF por ser amigables con el medio ambiente y permitir la reducción anual de más de tres mil toneladas de emisiones contaminantes.

Marcelo Ebrard Casaubon, ex jefe de Gobierno del DF, indicó que este tipo de unidad es de las más avanzadas en América Latina debido a la disminución de Gases Efecto Invernadero (GEI) que permiten combatir el calentamiento global.

Por su parte, Ariadna Montiel, ex directora de la RTP, especificó que fueron las primeras en su tipo a nivel nacional, ya que reducen las emisiones de partículas al 100%, las de monóxido de carbono hasta un 99.98%, las de óxidos de nitrógeno al 50%, y las de hidrocarburos en 11.5% con respecto al parque vehicular a diesel, de acuerdo con la norma NOM-076-SEMARNAT-1995.

El autobús también elimina la emisión de humo al 100% por lo que al arrancar sólo es visible vapor de agua, ya que cuenta con un sistema de gases de escape que no envía emisiones procedentes de la combustión a la atmósfera. Entre otra peculiaridad es que reduce los niveles de contaminación por ruido de 84 a 80 decibeles, que en su medición exponencial, de acuerdo a la NOM-079-ECOL-1994, es equivalente a la mitad de la que producen autobuses con otro tipo de tecnología.

Los autobuses Eco Bus representaron una inversión de 101 millones de pesos, bajo el arrendamiento puro a cinco años. Sus características son:

- Unidades de origen coreano de la armadora Hyundai.
- Mide 11 metros de largo y tiene un radio de giro de 8.9 metros, es decir, dos metros menos que los autobuses actuales, por ello, permite mejores condiciones de maniobra.
- Capacidad para 91 usuarios.

- Peso bruto vehicular de 16 toneladas.
- Cuenta con seis tanques de acero y fibra de carbono, que contienen el GNC.
- Motor de 290 caballos de fuerza (Hp), superior por 60 Hp a la flota actual, de tal forma que garantiza mayor eficacia en el consumo de combustible.
- Transmisión mecánica de cinco velocidades.
- Letrero electrónico de ruta.
- Sistema de video vigilancia.
- Sistema de freno antibloqueo y antideslizamiento.
- Freno de compresión de motor y obstrucción de escape.
- Sistema de control de presión para neumáticos.
- Piso antiderrapante.
- Radio de comunicación.
- Localizador satelital (GPS).
- Botón de alerta con conexión al centro de control de la RTP.
- Cuenta con sistema de aire acondicionado, calefacción y ventilación.
- Iluminación interior de *led*'s
- Nuevo sistema de asientos y pasamanos de diseño ergonómico a tres puntos de apoyo y sonido ambiental.
- Ventanas con cristales que evitan el paso de los rayos ultra violeta (UV).

A partir del 1º de junio de 2011 dichos autobuses iniciaron operaciones en la Ruta Verde Metro Balderas-Santa Fe, cuyo traslado es del centro al poniente de la capital, ya que como señaló el mandatario Marcelo Ebrard, “necesitábamos cambiar la movilidad en el poniente de la ciudad, particularmente en Santa Fe, que es un polo de actividad económica primordial.



PQC

Estamos hablando de más de 150 mil personas que todos los días vienen a esta zona a trabajar y no existía una red de transporte público a la altura”.²⁰⁹

La Gaceta Oficial del DF, publicada el 2 de junio de 2011, indica que la tarifa para este medio de transporte, cinco pesos, entraría en vigor cinco días después de su publicación; sin embargo, durante la primera semana de funcionamiento el servicio fue gratis y comenzó a cobrarse este precio a partir del 9 de junio del mismo año.

3.44.1 Ruta Verde Metro Balderas-Santa Fe

Esta ruta cuenta con 35 paradas del Metro Balderas a Santa Fe y 39 de Santa Fe al Metro Balderas. Su recorrido es de 18.5 kilómetros. El horario que proporciona es de lunes a viernes de 5:00 a 24:00 horas, sábado de 6:00 a 24:00 horas, y domingo de 7:00 a 23:00 horas. El servicio articula con el Metro, Metrobús y Servicios de Transportes Eléctricos (STE).

Su tarifa es de cinco pesos y es gratuito para mujeres embarazadas, personas de la tercera edad y con discapacidad, y menores de cinco años, ya que de acuerdo con la Resolución por la que se determina la tarifa del servicio que darán los Eco buses Ciudad de Vanguardia de la Red de Transporte de Pasajeros en diversas rutas y se autoriza la exención del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican, publicado en la Gaceta Oficial del DF se tiene que:

Primero.- La tarifa al usuario del servicio que prestarán los denominados “Eco Buses Ciudad de Vanguardia” en diversas rutas de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal será de \$5.00 (cinco pesos 00/100 M.N.) por viaje.

Segundo.- Se exenta del pago de la tarifa al usuario del servicio expreso que brinda la Red de Transporte de Pasajeros en los casos siguientes:

²⁰⁹ Pantoja, Sara. “Arranca Ecobús a Santa Fe”. *El Universal* [en línea], recuperado el 06 de febrero de 2013. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/primera/36977.html>

- I. Personas con sesenta años de edad en adelante, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición;
- II. Personas con discapacidad, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición o que sea evidente la disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales de tal manera que limiten la realización de sus actividades normales; y
- III. Niños o niñas menores de cinco años de edad. La exención autorizada en esta Resolución, no es extensiva a los familiares o acompañantes de los beneficiarios.

Circula por algunas de las principales Avenidas de la Ciudad: Chapultepec, Constituyentes, Paseo de la Reforma, Vasco de Quiroga, Santa Fe, Tamaulipas y Salvador Agraz. Hace cruce en Prolongación Vasco de Quiroga y tiene su cierre de circuito por la zona del Centro Comercial Santa Fe.



Fuente: *El Universal*

Durante los primeros 10 días de operación trasladó a 135 mil 542 usuarios, mientras que el primer día de operaciones “a 4 mil 882 pasajeros y la primera semana gratuita transportó a cerca de 100 mil personas, algunos de ellos procedentes de municipios como Nezahualcóyotl y Los Reyes, del estado de México”.²¹⁰ A partir del 9 de junio de 2011 con un cobro de cinco pesos, alcanzó una transportación promedio de 20 mil personas por día hábil.

Arturo González Vega, director general de la RTP, señaló que era necesario implementar este servicio en Santa Fe porque es una zona con un crecimiento importante, donde para trasladarse se requieren de trasbordos que pueden representar un gasto aproximado de ocho pesos.

“Toda la fuerza de trabajo, buena parte viene del oriente de la Ciudad y va al poniente, y la de Santa Fe es una zona de desarrollo muy considerable. Te puedo decir que transportamos a alrededor de 16 mil usuarios diarios y están muy contentos en su mayoría, a lo mejor no al 100%, pero el 99.9% sí está muy contento en ese servicio”.²¹¹

De acuerdo con un comunicado de la RTP, de junio de 2011 a agosto de 2012 se trasladaron más de 6.3 millones de pasajeros en la Línea 1.

3.44.2 Proyecto Línea 2 San Jerónimo-Santa Fe

El 23 de julio de 2012 el ex jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, y el director de la RTP, Arturo González Vega, presentaron el Proyecto Ejecutivo de la Línea 2 del Eco Bus San Jerónimo-Santa Fe, el cual fue puesto en marcha el 4 de octubre del mismo año, tras la inauguración del primer tramo de 1.9 kilómetros de la Autopista Urbana Poniente.

Para esta ruta se contempló en un principio un servicio ordinario y expreso; con 33 puntos de ascenso y descenso, y 22, respectivamente, mediante 40 unidades también a GNC, con una inversión de 140 mil pesos.

El 5 de octubre de 2012 empezaron a funcionar cinco unidades en la ruta Las Águilas-Santa Fe con una tarifa de cinco pesos, la cual “significa un ahorro hasta de 75 por ciento

²¹⁰ Gómez Flores, Laura. “En más de una semana 135 mil personas usaron el Ecobús”. *La Jornada*. México DF, 13 de junio de 2011. Sección Capital. p. 35.

²¹¹ González Vega, Arturo. *Op. cit.*

en el costo del pasaje al evitar la utilización de transbordos, y de 80 por ciento en el tiempo de recorrido, pues este tramo se cubrirá en 20 minutos, según afirmó el secretario de Obras y Servicios, Fernando Aboitiz, con lo cual se dará servicio a alrededor de 100 mil usuarios y automovilistas”.²¹²

En la Supervía Poniente, de Centenario a Las Águilas, dichos autobuses circulan gratuitamente debido a la condición que logró el gobierno del DF cuando entregó la concesión a la empresa encargada de realizar esta obra.

3.45 REPERCUSIONES AMBIENTALES

El gas natural es una mezcla de hidrocarburos gaseosos compuesto en un 95% de metano (CH₄). Su ventaja como combustible es que su combustión es más completa a diferencia de otros, no emite dióxido de azufre (SO₂) y tiene baja emisión de partículas (PM), óxido nitroso (NO_x), dióxido de carbono (CO₂) y monóxido de carbono (CO).

Asimismo, “debido a que su composición química es sencilla, sus derivados de combustión: bióxido de carbono, vapor de agua, resultan totalmente inofensivos al ser humano. Por ser más ligero que el aire, cuando se libera tiende a disiparse rápidamente”.²¹³

Al iniciarse la Línea 2 se dijo que permitiría la reducción anual de tres mil 430 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) en promedio. De acuerdo con la RTP, el uso de diesel bajo en azufre y gas natural ha evitado la emisión de 5,647.5 toneladas de CO₂ equivalente.

González Vega señaló que RTP fue la punta del iceberg en implementar tecnología amigable con el ambiente, “desde esta administración se han buscado las mejores innovaciones en los autobuses en cuanto a emisiones de contaminantes, por ejemplo, los primeros metrobuses de la Ciudad y de Latinoamérica, Euro IV, los tuvo RTP. Los primeros que trabajamos con el diesel UBA aquí en la ciudad de México fue RTP. Ahora con la tecnología a gas natural fuimos nosotros, ya había autobuses a gas natural, pero nunca se implementó el uso como debió haber sido y ahorita con estas 30 unidades, que

²¹² Gómez Flores, Laura. “Comienza a operar el primer tramo de la supervía poniente”. *La Jornada* [en línea], recuperado el 27 de febrero 2013. Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2012/10/05/capital/041n1cap>

²¹³ Rodríguez Rojas, Elba. “Transporte público concesionado: el microbús”. Tesis de Licenciatura en Periodismo y Comunicación Colectiva. México, UNAM Facultad de Estudios Superiores Acatlán, 2003, p.83.

están súper probadas, ya llevamos un año trabajando con más de seis millones de usuarios y las unidades ahí siguen, quiere decir que es una tecnología muy buena, de hecho emiten cantidades mínimas de contaminación, a comparación del diesel”.²¹⁴

Añadió que lo importante es cuidar el ambiente y buscar medidas que permitan emitir menor cantidad de contaminantes, ya que las partículas PM 10 se generan por la combustión de azufre en el diesel y son tan pequeñas que llegan a atravesar las células del cuerpo y pueden provocar cáncer.

Como también comentó Tania Mijares, consejera para el Proyecto Realidad Climática Fundación Al Gore para México y Latinoamérica, en nuestra ciudad desde hace 25 años se han implementado políticas ambientales para reducir la contaminación, pero han sido muy focalizadas, ejemplo de esto, el hoy no circula que buscaba disminuirla en la época de invierno, pero al volverse una medida forzosa y continua perdió fuerza.

“Otra medida que se realizó fue quitarle el plomo a la gasolina, que era un grave problema y otras medidas que actualmente se han hecho es retirar el azufre de los combustibles, por desgracia esa medida que podría ser una medida tremendamente exitosa porque el azufre en los combustibles lo que genera es partículas PM 2.5 que tienen una relación directa con cáncer pulmonar, lo que ha pasado es que evidentemente Pemex no ha cumplido la norma 086 que lo obliga a reducir los índices de azufre en sus gasolina y en el diesel sobre todo”.²¹⁵

Agregó que aunado a lo anterior, la política del gobierno de la administración anterior fue un tanto confusa, ya que promovió el transporte público sustentable como el Metrobús, Ecobici y corredores amigables, además de la construcción de la Supervía y segundos pisos “como que no ha sido consistente la política pública de cambiar la ciudad hacia una ciudad más para las personas y menos para los coches”.²¹⁶

Mijares especificó que existen casi cinco millones y medio de vehículos en nuestra ciudad y lamentablemente no todos son eficientes y amigables para el ambiente. De tal forma que la calidad del aire ha mejorado; sin embargo, hay otros aspectos que se deben atender “es

²¹⁴ González Vega, Arturo. *Op.cit.*

²¹⁵ Mijares, Tania. 12 de febrero 2013. Entrevista telefónica. *Calidad del aire en la ciudad de México.* Consejera para Proyecto Realidad Climática Fundación Al Gore para México y Latinoamérica. México, DF.

²¹⁶ *Ibid.*

urgente seguir trabajando en ella y es transversal donde el gobierno no nada más tiene que ver que sobre vehículos o construcciones sino todos los temas: salud, productividad, costos a la economía”.²¹⁷

Por su parte, el doctor Bernardo Navarro indicó que una de las necesidades más grandes de la Ciudad es conservar el medio ambiente, ya que los afectados seremos nosotros, “si no conservamos y recuperamos el medio ambiente, tus hijos se van a enfermar, tus papás se van a enfermar, los niños y nosotros también, entonces simplemente por esta razón medio ambiental es importantísimo una política de transformación radical del transporte público en toda la metrópoli. El chiste del transporte público es que es sumamente intensivo en su uso, por eso su objetivo ambiental es muy importante”.²¹⁸

De acuerdo con el investigador las medidas implementadas por la administración de la entidad han sido de beneficio, “me parece muy bueno lo que ha hecho el gobierno de la Ciudad de México. Es principal el gas natural, el corredor Cero Emisiones, los Euro V de la RTP, la modernización de flota, pero es principal el asunto ecológico a que estén circulando carcachas”.²¹⁹

También añadió el director general de la RTP “llegara el momento en que trabajaremos con autobuses eléctricos y ese es el camino irnos modernizando y ofrecer un mejor servicio día a día, de calidad y económico, para que la gente que tiene los recursos menores pueda acceder a un transporte digno”.²²⁰

3.46 “Cumple su función, es relativamente rápido”

Algunos operadores platican afuera de la caseta color verde ubicada por el Metro Balderas en la calle Tolsa. Uno está en espera de su tarjeta de trabajo por parte del controlador de tiempo para poder partir hacia Santa Fe, la Línea 1 perteneciente al Eco Bus.

Minutos más tarde, el conductor asciende a la unidad y también los usuarios formados en la respectiva fila. Ellos colocan en la alcancía la cantidad de cinco pesos para obtener su boleto y tomar su lugar. El reloj, ubicado en la parte delantera del autobús, marca las 4:10

²¹⁷ *Ibid.*

²¹⁸ Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre de 2012. *Op. cit.*

²¹⁹ *Ibid.*

²²⁰ González, Vega. Arturo. *Op. cit.*

pm, aunque no parte inmediatamente, espera siete minutos más. Se pone en marcha con alrededor de 15 pasajeros a las 4:17 pm del 9 de marzo de 2013.

“Ya lo conozco desde hace un año. Se me hace un medio eficiente, rápido. Sí me ayuda, de hecho esta ruta me facilita llegar a mi trabajo. Antes tenía que tomar más transportes y este me deja en la Avenida Observatorio, es más rápido.

Es agradable viajar en esos camiones. No oyes el ruido del motor y tampoco entra tanto humo”.

Manuel Ortiz, 24 años. Usuario Eco Bus²²¹

Suben tres parejas que se sientan al pasar la puerta trasera, donde hay asientos juntos. Los



demás están solitarios y prefieren usar los asientos individuales en la parte de enfrente. Estos son de color amarillo, acolchonados, de plástico y con pasamanos. El piso es gris con puntitos rojos y azules. No hay basura, solamente la envoltura de unas frituras y las huellas de pisadas. En la parte de en medio cuenta con un bote negro, donde se pueden depositar los desechos. Llama la atención que también trae algunos carteles verdes, para tener en cuenta el sentido ecológico, con la leyenda “La unidad es suya, ¡Cuidela!” , así como el horario de servicio:

Lunes a Viernes

De las 05:00 hrs. a las 24:00 hrs.

Sábado

De las 06:00 hrs. a las 24:00 hrs.

Domingo

De las 07:00 hrs. a las 23:00 hrs.

²²¹ Opiniones recabadas el 9 de marzo de 2013.

Hay indicaciones de no fumar, no tirar basura e ir a 60 km/h, así como la capacidad máxima de seguridad: personas 90, sentadas 25, paradas 65. Las bocinas con las que cuenta la unidad transmiten la canción “Si tú no vuelves” de Miguel Bosé. Trae también ventiladores, pero no se percibe que estén en funcionamiento, además de que el ambiente en esta ocasión no es tan sofocante y las ventanas están abiertas.

“La verdad es que se me hace una línea bastante rápida a pesar del tránsito que se hace sobre Constituyentes. La verdad es que el tiempo de recorrido es mucho menor a que si tomara la ruta normal que tomaba siempre a mi casa.

Esta ruta se me hace muy buena porque aparte son autobuses que no contaminan y utilizan gas natural, y obviamente es para cuidar el medio ambiente.

En esta Ciudad ya somos muchos y casi todo mundo quiere su automóvil propio y si te fijas por avenida Santa Fe ves un automovilista y en un sólo coche viene una sola persona. Somos muchos y una persona por un automóvil, por eso se hace el relajo. Santa Fe ha crecido mucho, es buen medio para poder transportarse”.

Rodrigo Vázquez, 31 años. Usuario Eco Bus

Un hombre baja a las 4:25 pm en la parada Varsovia. Se observa como en lugar de dos puertas que se abren hacia los lados es una que se desliza a la izquierda para poder descender. También muestra algunas recomendaciones a seguir:

Baje en alto total.

Precauciones

Para la conducción segura, debe seguir las siguientes indicaciones

- (1) No baje antes de que la puerta abra o cierre por completo.
- (2) No toque ningún dispositivo (la siguiente palabra se ha borrado) conducción.
- (3) No suba o baje del autobús mientras está en movimiento.

La puerta se abre y se cierra automáticamente cuando suena el timbre.

Pise con cuidado.

Consejos con los que cuentan otros autobuses tanto de esta empresa así como concesionadas; sin embargo, aquí aún están visibles y sin algún rayón o dibujo, al igual que la parte interior del autobús. A cerca de dos años de ser utilizados aún conservan parte de su pulcritud.

El autobús también trae una pantalla plasma en la parte de atrás del asiento del conductor o bien, enfrente de los usuarios, pero no muestra o indica algo, está apagada.

Algunos pasajeros están a pie, sujetados de los pasamanos color naranja, de entre ellos un joven de mochila negra y un señor de la tercera edad con morral, quienes casi no hacen caso a los 22 pasamanos, tipo triángulo, existentes. A las 4:30 pm baja el primero.

No hay competencia con otros transportes. Es sábado y la unidad avanza sin mayores dificultades. Se encuentra sobre Avenida Constituyentes.

“Me parece una buena ruta. Aparte de que es más rápido que las que van sobre Reforma, y luego los camiones son más cómodos, no va mucha gente y el airecito que tiene arriba, es lo que también se me hace bueno”.

Verónica Romero Ramírez, 25 años. Usuaria Eco Bus

Un muchacho con gorra verde, chamarra roja y blanca, con una patineta y caja de cartón previene su parada en uno de los siete timbres rojos disponibles en el autobús, los cuales están cerca de algunos de los asientos, sin necesidad de dirigirse a la parte de en medio para avisar. Se prenden en color rojo y se visualiza la palabra *stop*. Al descender se apagan.

Alrededor de las 4:44 pm el joven baja con varios de los usuarios en Manuel Sandoval, entre ellos, una señora con saco negro en la mano, un señor de lentes y un chico. Dos de los restantes que aún permanecen oyen su propia música con sus respectivos audífonos. Los demás tienen la oportunidad de escuchar “Mi historia entre tus dedos” con Franco de Vita.



“Sí la utilizo muy seguido. Sí me gusta, fue una muy buena idea meterla. Me ayuda en el tiempo, porque me transporto mucho de aquí a Sevilla, entonces es rapidísimo. Me parece muy bien que además de eficiente, se cuide el ambiente”.

Luis Enrique Pelayo, 30 años. Usuario Eco Bus

Quedan dos parejas. Una sentada de lado izquierdo y otra del derecho. El operador avanza a su paso. Quedan pocas paradas para llegar al cierre de circuito en Santa Fe. Al preguntarle sobre cuánto tiempo lleva en la RTP comenta que 17 años y opina que la introducción de autobuses menos contaminantes “es bueno, porque no nos perjudica a los que vivimos en esta ciudad”.²²²

Al decir estas palabras, llega a la parada en Santa Fe. Se estaciona atrás de otros autobuses similares y los pasajeros descienden. Se le pregunta que si por usar gas natural requieren un cuidado especial, responde que no, es el mismo cuidado que todos las demás unidades. Añade que este combustible lo cargan en el Módulo 15 en donde encierran, ya que al lado hay una gasera.

Con su uniforme de pantalón gris, camisa blanca y chaleco de la empresa expresa que sí beneficia al usuario “porque es más rápido, aunque no corremos, pero sí las paradas son largas y no traemos gente colgando, no la exponemos. Si podemos venir como sardinas, pero no los traemos colgando”.²²³



David Terán

²²² Mejía Rosete, Alfredo. 9 de marzo 2013. Entrevista personal. *Servicio Eco bus*. Operador de la RTP, México, DF.

²²³ *Ibid.*

“Esta es la tercera vez que me transporto. Muy bien, inclusive yo prefiero esta ruta que el Metro. Ahorita pude haberme ido en Metro, pero mejor en éste. Perfecto que se cuide el ambiente. Que estos los deberían de meter en Santa Rosa o San Mateo”.

María Elena Vázquez, 63 años. Usuaría Eco Bus

Pese que al empezar a cuestionarlo bajó el volumen al radio, se alcanza a percibir la canción “El pecador” de Alberto Vázquez. El reloj marca las 4:57 pm. La vuelta fue de casi 40 minutos, pero el conductor explica “entre semana sí es una hora, más o menos, u hora y cuarto a veces, según el tráfico o lo que pase en la carretera, o algún accidente”.²²⁴

A las 5:03 pm baja de la unidad con su tarjeta de trabajo. El autobús por fuera tiene las frases: Eco Bus Ciudad de Vanguardia y Gas natural, en los costados y al enfrente. En los primeros va acompañado de una mariposa, así como el logotipo de la RTP y simulación de pasto.

“Antes no había transporte público que te trajera directamente desde el Metro Balderas a Santa Fe. Tenías que agarrar Metro, entonces sí acortó mucho el tiempo de traslado”.

Hilda Bello, 23 años. Usuaría Eco Bus

En la parte delantera se muestra un letrero electrónico que dice: Nueva ruta Metro Balderas/Santa Fe, la cual también aparece al subir en el lado izquierdo. Asimismo, indica la cantidad de \$5.00 y una alusión al Plan Verde de la Ciudad de México. En la parte trasera muestra en letras mayúsculas la marca Hyundai.

“Está bueno. Cumple su función, es relativamente rápido. El hecho de las paradas suele ser benéfico, aunque no siempre, puesto que hay que caminar hasta



²²⁴ Ibid.

las paradas, pero por otro lado, obliga a caminar un poco más y en términos de salud es conveniente. Eso también beneficia en que no hace parada en cada cuadra”.

David Terán, 25 años. Usuario Eco Bus

En el cierre de circuito los autobuses salen aproximadamente cada cuatro o cinco minutos para el caso de la Línea 1; en la 2 la espera es mayor. Aquí los usuarios aguardan en los asientos ubicados más adelante de la caseta, ventaja para ellos, ya que en las dos rutas del otro lado del paradero hay que permanecer de pie.

Estos pasajeros aguardan, con el sol resplandeciente en su cara o espalda, la llegada o salida de los también autobuses del servicios Ordinario que parten hacia La Villa o Puerta Grande.

Minutos después arriba una unidad de color blanco sin ningún anuncio, sólo los carteles que dicen tarifa o costo del pasaje dos pesos con el logotipo de la RTP, además porta la letra “H” en la parte delantera debajo del parabrisas, al parecer es la marca.

El conductor, junto con otros de sus compañeros, manipula un control que cambia el letrero electrónico con el que cuenta la unidad, permanece así por unos minutos hasta que el controlador le da partida. Los usuarios suben y depositan la cantidad antes dicha en la alcancía. Los asientos son altos y un tanto acolchonados. La unidad, diferente a las demás, es de prueba.



CONCLUSIONES

El periodismo permite estar en contacto con sucesos pasados y presentes, con temas que conciernen a la población tanto fuera y dentro de su país. Se trata de transmitir información y hacer consciente al lector de lo que sucede a su alrededor y aquello que le afecta, para que a la vez reconozca y actúe para mejorar su entorno o forma de vida.

El periodista tiene la posibilidad de valerse de herramientas documentales como libros, Internet, revistas y periódicos; y de campo como realizar entrevistas, observar, tomar fotografías, así como estar en contacto con las personas involucradas en el hecho.

En este reportaje se tuvo la oportunidad de investigar sobre un tema que aqueja a las personas y que incumbe en su diario vivir: el transporte. En él fue posible profundizar en el papel que desempeña la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP), su historia y evolución, así como las ventajas y problemáticas que enfrenta. Estar en contacto con los especialistas, operadores de transporte, el ambiente y usuarios permitió retratar su participación y no sólo quedarse en el plano documental sino plasmar qué sucede allá afuera.

De tal forma que, el transporte público de la Ciudad de México tiene como función trasladar diariamente de un lugar a otro a los individuos. Su existencia ha tenido que adaptarse a las necesidades urbanas, sociales y tecnológicas; antes las mismas personas o animales eran quienes trasportaban, actualmente existen una diversidad de medios como el Metro, Servicio de Transportes Eléctricos, autobuses, Metrobús, microbuses, combis, taxis e incluso Eco Bus.

Estos servicios tienen como objetivo transportar a la población; sin embargo, las pocas unidades, su deterioro, el tiempo de espera, la lucha por el pasaje, la indiferencia de los usuarios para cuidar el mobiliario y respetar espacios, así como la amplia difusión de automóviles han vuelto deficiente su uso.

En esta tesina el enfoque principal fue sobre la RTP, por lo que para conocer sus orígenes se consideró a la empresa Ruta-100, cuya existencia fue crucial en el desarrollo de la historia del transporte en nuestro país, ya que permitió un mayor control en los niveles laboral, operativo, económico y empresarial. A pesar de ello, el transporte también se ve envuelto en intereses sociales, políticos y económicos, y en el caso de este organismo no

fue la excepción, su quiebra se debió a la corrupción entre directivos, funcionarios y su sindicato.

Por un lado, en Ruta-100 los trabajadores empezaron a tener un mayor control operativo y empresarial, pero también formaron parte de un sindicato que concentraba a grupos sociales como el Movimiento Proletario Independiente (MPI), lo que llegó a representar un conflicto federal.

Entre las consecuencias de su quiebra el 8 de abril de 1995, como señaló el doctor Bernardo Navarro Benítez, coordinador del grupo de estudios de Transporte Metropolitano de la Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco, fueron la proliferación de microbuses y combis que provocaron una organización descuidada e inapropiada y una mayor contaminación ambiental. Además, para el operador representó perder su antigüedad laboral y buscar otras fuentes de trabajo.

Asimismo, la creación de la RTP no vino a sustituir un servicio como el proporcionado por Ruta-100, es un organismo que surgió con el fin de ofrecer un transporte económico, seguro, accesible que llegara a las zonas periféricas e integrara a otros medios como son el Metro y el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), el cual ha ampliado su presencia en la implementación de nuevos servicios como los mencionados a lo largo de esta investigación.

Ahora si bien la RTP tiene como objetivo dar un servicio seguro y eficiente, también enfrenta problemas como la escasez de su parque vehicular, su falta de modernización y el prolongado tiempo de espera en las paradas.

En los recorridos fue posible observar que los autobuses son pocos y que los usuarios tienen que esperar minutos o incluso horas para llegar a su destino. Ellos mismos expresaron que los servicios les han funcionado y son económicos, se han mantenido en un costo que oscila entre los dos y cinco pesos, protegen y dan seguridad a sectores como las mujeres y preservan el ambiente, pero una de sus problemáticas principales es la deficiencia de unidades.

Como mencionó Arturo González Vega, director general de la RTP, puede considerarse como uno de los mejores transportes que existen en la Ciudad de México, son baratos, rápidos y dinámicos; sin embargo, en la práctica el tiempo de espera es alto.

La existencia de la RTP es relevante a nivel social, ya que permite el traslado de la población de la periferia a estaciones del Metro y ofrece servicios de gratuidad a adultos

mayores de 60 años, personas con discapacidad y mujeres embarazadas. Sin embargo, es necesario que la RTP impulse medidas que la lleven a aumentar su productividad porque, a pesar de contar con 93 rutas, alcanza a cubrir sólo el 2% del total de viajes. Por ejemplo, de acuerdo con la opinión del doctor Bernardo Navarro sería conveniente un equilibrio presupuestal en el que participe la federación.

De cada servicio es posible concluir la importancia de su existencia, pero también las problemáticas a las que se enfrentan.

El servicio Ordinario es el sistema básico de la RTP, cubre todas las delegaciones del DF y apoya al Metro y el STE, pero en promedio 400 autobuses diarios, según información proporcionada por este organismo, son minoritarios para la población que tiene que llegar a su destino y que en la actualidad lo que busca es movilizarse oportunamente, sin pérdida de tiempo.

El servicio Atenea es importante debido a que atiende a un sector específico de la población: las mujeres. A diferencia del Metro o Metrobús que cuentan con vagones exclusivos, la RTP tiene la ventaja de ofrecer un servicio con rutas y paradas establecidas en el que las damas pueden viajar libres de violencia, tranquilas y seguras. Además, representa una medida para evitar el acoso sexual, pero es necesario aumentar la flota y que los usuarios consideren y respeten los espacios de los demás; como comentó la doctora María Cristina Flores, lo que necesitamos es educación y una cultura de tolerancia entre las personas.

El servicio Expreso también considera a sectores de la población como personas con discapacidad motriz y visual; sin embargo, no sólo requieren autobuses en ciertas rutas sino en toda la Ciudad. Su puesta en marcha permitió la llegada de unidades que emiten menos contaminantes, pero como explicó Tania Mijares, consejera para el Proyecto Realidad Climática Fundación Al Gore para México y Latinoamérica, es necesario tener un control del diesel utilizado, ya que Pemex no ha cumplido la norma 086 en la que está obligado a reducir los niveles de azufre en este combustible. Entre sus ventajas es que por las paradas específicas el recorrido es más rápido y directo.

También la implementación del sistema Metrobús ayudó a tener un mayor control a nivel operativo, empresarial y financiero. A pesar de que actualmente cuenta con cinco líneas y se tiene prevista la construcción de una más, se debe considerar que los autobuses de alta

capacidad son benéficos, pero la inclusión de eléctricos, no sólo en este sistema, permitiría una mayor capacidad y ayuda ecológica, opinión que comparte tanto el doctor Navarro Benítez como el director general González Vega.

Por otro lado, el Servicio de Transporte Escolar, implementado por la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), ha permitido un mayor desplazamiento a la hora de entrada y salida de los estudiantes, lo cual también va ligado a una baja propagación de contaminantes, ya que en promedio un autobús sustituye 30 automóviles. La participación de la RTP es relevante, ya que su tarifa es menor y cuenta con autobuses con las características requeridas, pero convendría ampliarlo a más institutos.

El Servicio Eco Bus es importante porque permitió la introducción de unidades a gas natural comprimido en una zona de crecimiento considerable: Santa Fe. Su ventaja es que ayuda a trasladarse más rápido sin necesidad de transbordos, además de que contamina en menor cantidad. Sería oportuno que este tipo de autobuses no sólo se concentraran en cierta área sino que se ampliaran a otros medios y rutas.

Finalmente, se puede ver que el transporte en la Ciudad de México es indispensable, en el caso de la RTP su existencia es importante por el tipo de estándares y servicios que ofrece. Es conveniente que la empresa continúe con estas medidas y que los gobiernos estatal y federal actúen para lograr que se posicione mayoritariamente.

FUENTES

Bibliográficas

Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. *Manual para la operación profesional de autobuses*. México DF, AUPR Ruta-100, 1984, 153 pp.

Bastener, Miguel Ángel. *El blanco móvil. Curso de periodismo*. España, Grupo Santillana Ediciones, 2001, 260 pp.

Cuéllar Vázquez, Angélica. *La cara oculta de Ruta 100: La construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. México, Plaza y Valdés, 2002, 115 pp.

García Ruíz, Ramón. *Historia de las comunicaciones terrestres*. México, Secretaría de Educación Pública, 1944, 103 pp.

Garibay, K., Ángel María. *Mitología Griega. Dioses y Héroes*. 8ª ed. México, Porrúa, 1980, 260 pp.

Gore, Al. *Una verdad incómoda. La crisis planetaria del calentamiento global y cómo afrontarla*. España, Gedisa, 2007, 325 pp.

Grijelmo, Alex. *El estilo del periodista*. 4ta reimp., México, Santillana Ediciones Generales, 2007, 609 pp.

Islas Rivera, Víctor. *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*. México, El Colegio de México, 2000, 603 pp.

Jiménez Jiménez, José J. *El transporte de autobuses urbanos: Diseño y aplicación de indicadores de productividad*. México, Universidad Nacional Autónoma del Estado de México, 1996, 179 pp.

Legorreta, Jorge. *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*. 2da edición (corr. y aum.). México, Centro de Ecología y Desarrollo, 1995, 356 pp.

López Trigal, Lorenzo. *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 2010, 421 pp.

Marín, Carlos. *Manual de periodismo*. 2a reimp., México, Debolsillo, 2010, 351 pp.

Navarro Benítez, Bernardo. *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*. México, Plaza y Janés, 1988, 182 pp.

Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. *Homenaje a las Mujeres del Bicentenario 1810-2010*. México DF, RTP, Gobierno del Distrito Federal, 2010, 74 pp.

Salazar, Clara Eugenia y Lezama, José Luis (coordinadores). *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores del transporte en la Ciudad de México*. México, El Colegio de México, 2008, 570 pp.

Trueba Lara, José Luis. *Ruta 100: ruta de la muerte*. México, Grupo Editorial Planeta de México, 127 pp.

Zermeño Núñez, Martha Fabiola, Pácido Ríos, Elizabeth y Soto Sánchez, Ezequiel. *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2008-2009*. México DF, Secretaría de Desarrollo Social, Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, 2008, 145 pp.

Hemerográficas

Alcántara, Liliana. “Reclaman dinero aportado ex trabajadores de la Ruta 100”. *El Universal* [en línea], recuperado el 3 de febrero de 2012. Disponible en: http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_notas=19089&tabla=ciudad

Alcaraz, Yetlaneci. “Llegan nuevas unidades para el Metrobús”. *El Universal* [en línea], recuperado el 11 de julio de 2012. Disponible en: http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_notas=304655&tabla=notas

Archundia, Mónica. “Programa de transporte escolar iniciará sólo en cuatro planteles”. *El Universal* [en línea], recuperado el 23 de octubre de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/95657.html>

Arista, Lidia. “Mujeres revolucionarias plasmadas en libro de RTP”. *El Universal* [en línea], recuperado el 12 de marzo de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversaldf.mx/home/nota19876.html>

Ballinas, Víctor. “Banobras: se acabó el dinero para liquidar”. *La Jornada*. México, DF, 1 de octubre de 1997. Sección La Capital, p. 61.

_____. “Liquidados, otros mil trabajadores de Ruta 100”. *La Jornada*. México DF, 2 de octubre de 1997. Sección La Capital, p. 57.

Bolaños Sánchez, Ángel. “Llama López Obrador a no hacer juicios sumarios sobre el Metrobús”. *La Jornada*. México DF, 22 de junio de 2005. Sección La Capital, p. 53.

_____. “Desde el lunes darán servicio en el Metrobús 5 camiones más”. *La Jornada*. México DF, 19 de agosto de 2005. Sección La Capital, p. 46.

Bolaños, Ángel, Gómez, Laura y Romero Gabriela. “El Metrobús ya opera con 99% de eficiencia, asegura su director”. *La Jornada*. México, 21 de julio de 2005. Sección La Capital, p. 38.

Bolaños, Ángel y Ramírez, Bertha. “Metrobús gratis, sólo para los ancianos del Padrón del GDF”. *La Jornada*. México DF, 13 de julio de 2005. Sección Capital, p. 38.

Cardoso Tierra, Laura. “Metrobús, nueva opción”. *Vértigo*. Vol. 4. Núm. 188. México, octubre 2004, pp. 18-19.

Centro de Transporte Sustentable. “De microbusero a empresario”. *Movilidad Amable*. [En línea]. Año I. México, septiembre 2005, Núm. 1, pp. 58-61.

_____. “Para marchar sobre ruedas”. *Movilidad Amable*. [En línea]. Año I. Núm. 1. México, septiembre 2005, p. 63.

_____. Centro de Transporte Sustentable (México). “Un nuevo concepto de transporte” *Metrobús: Una fórmula ganadora*. [En línea]. Año 0. Núm. 0. México, noviembre 2009, p.45.

Enciso, Angélica. “La quiebra de Ruta 100, por inviabilidad financiera”. *La Jornada*. México DF, 9 de abril de 1995. Sección El País. p. 17.

Gómez, Laura. et al. “Circula el Metrobús con numerosos pendientes”. *La Jornada*. México DF, 20 de junio de 2005. Sección La Capital. p. 52.

Gómez Flores, Laura. “El Metrobús sacó de Insurgentes 50 mil autos particulares en 3 años”. *La Jornada*. México, 20 de octubre de 2008. Sección Capital. p. 41.

_____. “En más de una semana 135 mil personas usaron el Ecobús”. *La Jornada*. México DF, 13 de junio de 2011. Sección Capital. p. 35.

_____. “Comienza a operar el primer tramo de la supervía poniente”. *La Jornada* [en línea], recuperado el 27 de febrero 2013. Disponible en:
<http://www.jornada.unam.mx/2012/10/05/capital/041n1cap>

Llanos, Raúl y Gómez, Laura. “En 2002, la ampliación de Metro y tren ligero”. *La Jornada*. México DF, 21 marzo de 2001. Sección La Capital. p. 40.

Montes, Rafael. “Metrobús ha transportado a 820 millones en siete años”. *El Universal* [en línea], recuperado el 14 de agosto de 2012. Disponible en:
<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/112111.html>

Mora, Karla. “Sustituyen más de 91 mil unidades de transporte en sexenio”. *El Universal* [en línea]. Recuperado en febrero de 2013. Disponible en:
<http://www.eluniversal.com.mx/notas/887587.html>

Olayo, Ricardo. “Aprehenden a cinco líderes del sindicato de Ruta 100”. *La Jornada*. México DF, 9 de abril de 1995. Sección El País. p. 18.

Pantoja, Sara. "Ponen amas de casa al volante". *El Universal* [en línea], recuperado el 4 de abril de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/91583.html>

_____. "Arranca Ecobús a Santa Fe". *El Universal* [en línea], recuperado el 06 de febrero de 2013. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/primera/36977.html>

Ramírez, Bertha Teresa. "Hoy arranca el programa de transporte escolar obligatorio". *La Jornada*. México DF, 18 de agosto de 2008. Sección Capital. p. 43.

_____. "Inicia el servicio de transporte exprés con 145 autobuses, a lo largo de 11 rutas". *La Jornada*. México DF, 9 de junio de 2009. Sección Capital. p. 32.

_____. "López Obrador pide tiempo para que el Metrobús rinda resultados". *La Jornada*. México DF, 20 de junio de 2005. Sección La Capital, p. 42.

Robles, Johana. "Ebrard justifica mayor tarifa de RTP expreso". *El Universal* [en línea], recuperado el 27 de abril de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/603248.html>

_____. "Llega el Diesel UBA para autobuses biarticulados del Metrobús". *El Universal* [en línea], recuperado el 12 de mayo de 2012. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/548256.html>

Romero Sánchez, Gabriela. "Estrena Circuito Interior nueva red de transporte". *La Jornada* [en línea], recuperado el 5 de mayo de 2012. Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2009/07/31/capital/031n2cap>

S/a. "Compra RTP centro de monitoreo". *Ciudadanos en red* [en línea], recuperado el 21 de mayo de 2012. Disponible en: <http://ciudadanosenred.com.mx/node/8832>

S/a. "Inicia transporte expreso Circuito Bicentenario". *Crónica* [en línea], recuperado el 5 de mayo de 2012. Disponible en: http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=448595

Ciberográficas

<http://lema.rae.es/drae/?val=transportar> recuperado el 4 de enero de 2012.

<http://ifp.mx/transporte-escolar-rtp-possenti/14/> recuperado el 16 de enero de 2013.

http://www.ctsmexico.org/sites/default/files/Mujer%20y%20transporte_1.pdf recuperado el 4 de marzo de 2012.

<http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/antecedentes.htm> recuperado el 12 de junio de 2012.

http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/aecum/1982/aecum82i.pdf recuperado el 29 de enero de 2012.

http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_sp.pdf recuperado el 23 de abril de 2012.

<http://www.metro.df.gob.mx/organismo/pendon3.html> recuperado el 16 de mayo de 2012.

<http://www.metrobus.df.gob.mx/> recuperado en mayo de 2012.

<http://www.ref.pemex.com/octanaje/o66/o.htm> recuperado el 4 de mayo de 2012

<http://www.rtp.gob.mx/> recuperado en 2012.

<http://www.rtp.gob.mx/prensa.html> recuperado en enero de 2012.

http://www.rtp.gob.mx/quienes_somos.html recuperado el 10 de febrero de 2012.

http://www.rtp.gob.mx/serv_esp.html recuperado el 10 de febrero de 2012.

<http://www.sma.df.gob.mx/prote/> recuperado en junio de 2012.

http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia_del_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/73?page=2 recuperado el 21 de enero de 2012.

http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia_del_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/73?page=3 recuperado el 23 de enero de 2012.

http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cronologia_del_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/73?page=4 recuperado el 10 de febrero de 2012.

<http://www.ste.df.gob.mx/antecedentes/index.html> recuperado el 16 de mayo de 2012.

Documentos electrónicos

Acuerdo por el que se determina la tarifa diferenciada del Servicio Expreso. [PDF en línea], recuperado en abril de 2012. Disponible en: http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/DISTRITO%20FEDERAL/Acuerdos/DFA_CU447.pdf

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. [PDF en línea], recuperado en febrero de 2012. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/cn16.pdf>

Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado Metrobús. [PDF en línea], recuperado en mayo de 2012. Disponible en: <http://www.metrobus.df.gob.mx/transparencia/documentos/art14/I/decretocreacion.pdf>

Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperado en junio de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Decreto_RTP.pdf

Decreto por el que se expide el Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal (PROTE). [PDF en línea], recuperado en junio de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/decreto_expide_prote.pdf

Encuesta Origen Destino 2007 en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). [PDF en línea], recuperada en mayo de 2012. Disponible en: <http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/docs/EOD2007.pdf>

Evaluación de los beneficios en la exposición personal de pasajeros de transporte público por instrumentación del Metrobús, Instituto Nacional de Ecología (INE). [PDF en línea], recuperado en junio de 2012. Disponible en: http://www.ine.gob.mx/descargas/calair/res_ejecutivo_metrobus.pdf

Exposición Personal a Contaminantes Atmosféricos en Pasajeros de Transporte Público, Instituto Nacional de Ecología (INE). [PDF en línea], recuperado en mayo de 2012. Disponible en: http://www.ine.gob.mx/descargas/calair/inf_final_metrobus_2005.pdf

Informe de la Aplicación del Programa de Transporte Escolar (PROTE). [PDF en línea], recuperado en julio de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/prote/descarga/informe_final_prote_fase_1.pdf

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y carbón negro de la ZMVM 2008. [PDF en línea], recuperado en abril de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/2008ie_gei/2008ie_gei.pdf

Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en marzo de 2012. Disponible en: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/ley_de_acceso_a_las_mujeres_a_una_vida_libre_de_vi

Ley Ambiental del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en abril de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Ley_Ambiental.pdf

Ley de Igualdad Sustantiva entre Hombres y Mujeres del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en marzo de 2012. Disponible en: http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/ley_de_igualdad_sustantiva_entre_mujeres_y_hombre

Ley del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en marzo de 2012. Disponible en: http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/legislacion/ley_del_instituto_de_las_mujeres_de_l_distrito_federal.pdf

Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperada en febrero de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Ley_de_Transporte.pdf

Manual para la aplicación del Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperado en junio de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/manual_aplicacion_prote.pdf

Norma oficial mexicana NOM O86-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005 “Especificaciones de los combustibles fósiles para la protección ambiental”. [PDF en línea], recuperada en mayo de 2012. Disponible en: <http://www.profepa.gob.mx/innovaportal/file/1278/1/nom-086-semarnat-sener-scfi-2005.pdf>

Plan Verde de la Ciudad de México. [PDF en línea], recuperado en mayo de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/planverde/images/descargas/plan_verde_junio2011.pdf

Programa de Acción Climática de la Ciudad de México (PACCM) 2008-2012. [PDF en línea], recuperado en mayo de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/paccm_documento.pdf

Programa Demostrativo de Transporte Escolar. [PDF en línea], recuperado en junio de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/resultados_programa_demostrativo_prote.pdf

Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGFDF) 2007-2012. [PDF en línea], recuperado en mayo de 2012. Disponible en: http://www.pgjdf.gob.mx/temas/6-1-1/fuentes/fajus/ProgGralDes2007_2012.pdf

Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (PITVDF) 2007-2012. [PDF en línea], recuperado en mayo de 2012. Disponible en: http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/programa_integral_de_transportes_y_vialidad

Reglamento de Transporte del Distrito Federal. [PDF en línea], recuperado en febrero de 2012. Disponible en: http://www.rtp.gob.mx/pdf/Reglamento_de_Transporte.pdf

Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar y de Personal para el Distrito Federal. [PDF en línea], recuperado en julio de 2012. Disponible en: <http://www.sma.df.gob.mx/prote/descarga/reglamento.pdf>

Reporte Evaluación de beneficios ambientales y de movilidad por la aplicación del Programa de Transporte Escolar (PROTE), recuperado en julio de 2012. Disponible en: http://www.sma.df.gob.mx/prote/descarga/sintesis_prote.PDF

Resolución por la que se determina la tarifa del servicio que darán los Eco buses Ciudad de Vanguardia de la Red de Transporte de Pasajeros en diversas rutas y se autoriza la exención

del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican. [PDF en línea], recuperado en marzo de 2013. Disponible en: <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/4478.htm>

Sexta encuesta de opinión de Metrobús. [PDF en línea], recuperada en junio de 2012. Disponible en: <http://www.metrobus.df.gob.mx/docs/Encuesta%20CTS.pdf>

Fonografía

S/a ca. 1985. “Compañero puedes”. 2“34””. Interpretación y arreglos Grupo de Música de la Comisión Artística S.U.T.A.U.R. R-100. Cassette. México.

S/a ca. 1985. “La lucha camionera”. 2“39””. Interpretación y arreglos Grupo de Música de la Comisión Artística SUTAUR 100. Cassette. México.

S/a ca. 1985. “Los permisionarios”. 3“22””. Interpretación y arreglos. Grupo de Música de la Comisión Artística S.U.T.A.U.R. R-100. Cassette. México.

Entrevistas realizadas

Bolaños Vázquez, Laura. 23 de marzo de 2012. Entrevista personal. *Servicio Atenea*. Operadora de autobús de la RTP. México, DF.

Camacho, René. 18 de mayo de 2012. Entrevista personal. *Servicio Expreso*. Controlador de tiempo de la RTP. México, Estado de México.

Carranza Ávila, María Elena. 1º de febrero de 2012. Entrevista personal. *Ruta 100*. Esposa del operador Guadalupe Quintero. México, Estado de México.

Casas Flores, María Cristina. 25 de mayo de 2012. Entrevista personal. *El transporte y la RTP*. Doctora en Ciencias Sociales, especialidad en Sociedad y Territorio por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Xochimilco. México, Estado de México.

Gómez Olvera, María Magdalena. 15 de enero de 2013. Entrevista personal. *Servicio Escolar*. Operadora de autobús de la RTP. México, DF.

González Vega, Arturo. 5 de octubre de 2012. Entrevista personal. *Servicios de la RTP*. Director general de la RTP. México, DF.

Mijares, Tania. 12 de febrero de 2013. Entrevista telefónica. *Calidad del aire en la ciudad de México*. Consejera para Proyecto Realidad Climática Fundación Al Gore para México y Latinoamérica. México, DF.

Montes, Brenda. 27 de febrero de 2013. Entrevista telefónica. *Personas con discapacidad*. Coordinadora de Igualdad y No Discriminación del Instituto Mexicano de Derechos Humanos y Democracia (IMDHD). México, DF.

Navarro Benítez, Bernardo. 14 de septiembre de 2012. Entrevista personal. *El transporte en la Ciudad de México y la RTP*. Coordinador del Grupo de Estudios de Transporte Metropolitano en la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Xochimilco. México, DF.

_____. 26 de octubre de 2012. Entrevista personal. *El transporte en la Ciudad de México: historia y actualidad*. Coordinador del Grupo de Estudios de Transporte Metropolitano en la UAM Xochimilco. México, DF.

Quintero Foglia, Guadalupe. 14 de enero de 2012. Entrevista personal. *Los permisionarios y Ruta 100*. Operador de autobús de la RTP. México, Estado de México.

_____. 24 de enero de 2012. Entrevista personal. *Los permisionarios y Ruta 100*. Operador de autobús de la RTP. México, Estado de México.

_____. 1º de febrero de 2012. *Los permisionarios y Ruta 100*. Operador de autobús de la RTP. México, Estado de México.

_____. 19 de febrero de 2012. Entrevista personal. *Servicio ordinario de la RTP*. Operador de Autobús de la RTP. México, Estado de México.

Rodríguez Barajas, Víctor Manuel. 27 de marzo de 2013. Entrevista personal. *Sistema Metrobús*. Operador de autobús de la RTP. México, DF.

Rodríguez Torres, Javier. 21 de junio de 2014. Entrevista personal. *Ruta-100*. Ex operador de autobús. México, Estado de México.

Silva Toriz, Jaime. 7 de mayo de 2012. Entrevista personal. *Transporte y contaminación*. Ingeniero Químico Industrial. Instituto Politécnico Nacional (IPN). México, Estado de México.

Entrevistas múltiples a usuarios del transporte en las fechas 8 de marzo de 2012, 9 y 27 de marzo de 2013, 17 de mayo y 1º y 15 de junio de 2014.

Entrevistas múltiples a ex trabajadores de la Ruta-100 el 12 de enero de 2012.

Tesis y tesinas

Marín, Mollinedo. Rafael Fernando. “Propuesta para aumentar la productividad de la Red de Transporte de Pasajeros del Gobierno del DF sin descuidar el carácter social de la misma”. Tesina de Licenciatura en Economía. México, UNAM Facultad de Economía, 2004.

Rivera Pérez, María Eugenia. “Viajemos en Metrobús, crucemos la Ciudad de la Esperanza: reportaje radiofónico” Tesis de Licenciatura en Comunicación y Periodismo. México, UNAM Facultad de Estudios Superiores Aragón, 2007.

Rodríguez Rojas, Elba. “Transporte público concesionado: el microbús”. Tesis de Licenciatura en Periodismo y Comunicación Colectiva. México, UNAM Facultad de Estudios Superiores Acatlán, 2003.

Rodríguez Santiago, Guadalupe. “El Metrobús como alternativa a la problemática de transporte público de pasajeros en la zona metropolitana de la Ciudad de México (1998-2008)”. Tesis de Licenciatura en Economía. México, UNAM Facultad de Estudios Superiores Aragón, 2010.

ANEXOS

RUTAS QUE OFRECE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL (RTP) POR SERVICIO

SERVICIO ORDINARIO

No. Ruta	Origen	Destino
1-D	METRO SANTA MARTHA	METRO MIXCOAC
9-C	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE
11	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR LA VILLA
11-A	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR AV. 604
12	ARAGÓN	PANTEÓN SAN ISIDRO
13-A	METRO CHAPULTEPEC	TORRES DE PADIERNA/PEDREGAL DE SAN NICOLÁS
17-E	METRO UNIVERSIDAD	SAN PEDRO MARTIR POR CARRETERA FEDERAL
17-F	METRO TASQUEÑA	SAN PEDRO MARTIR POR FOVISSSTE
18	METRO CUATRO CAMINOS	COL. MOCTEZUMA 2A. SECCION
19	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR CUITLAHUAC
19-A	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR PLAN DE SAN LUIS
23	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCHO)	METRO LA RAZA
25	ZACATENCO	METRO POTRERO
27-A	RECLUSORIO NORTE	METRO HIDALGO/ALAMEDA CENTRAL
33	PUENTE NEGRO	METRO CHABACANO
37	U.C.T.M. ATZACOALCO	CARMEN SERDÁN
39	PUENTE NEGRO	CARMEN SERDÁN
39-A	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR CAFETALES
39-B	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR MIRAMONTES
43	SAN FELIPE/LEÓN DE LOS ALDAMA	CENTRAL DE ABASTO
46-C	LIENZO CHARRO/SANTA CATARINA	CENTRAL DE ABASTO
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
52-C	METRO SANTA MARTHA	METRO ZAPATA
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
57-C	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
59	METRO EL ROSARIO	METRO CHAPULTEPEC
59-A	METRO EL ROSARIO	SULLIVAN
76	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR PALMAS
76-A	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR REFORMA

101	COL. LOMAS DE CUAUTEPEC	METRO INDIOS VERDES
101-A	AMPLIACIÓN MALACATES	LA VILLA FERROPLAZA
101-B	COL. FORESTAL	LA VILLA FERROPLAZA
101-D	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	LA VILLA FERROPLAZA
102	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	METRO INDIOS VERDES
103	AMPLIACIÓN MALACATES	METRO LA RAZA
104	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO POTRERO
107	METRO EL ROSARIO	METRO TACUBA
107-B	METRO MARTIN CARRERA	METRO TACUBA POR CEYLAN
108	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO INDIOS VERDES
110	CHIMALPA	METRO TACUBAYA
110-B	SAN LORENZO ACOPIILCO	METRO TACUBAYA
110-C	LA PILA	METRO TACUBAYA
112	AMPLIACIÓN JALALPA	METRO TACUBAYA
113-B	COL. NAVIDAD (LAS PIEDRAS)	METRO TACUBAYA
115	JESÚS DEL MONTE (CUAJIMALPA)	METRO TACUBAYA
115-A	PUENTE COLORADO	METRO CHAPULTEPEC/METRO JUANACATLÁN
116	SANTA ROSA XOCHIAI	METRO MIXCOAC
116-A	RÍO DE GUADALUPE	METRO GENERAL ANAYA
118	SANTA ROSA XOCHIAI	METRO TACUBAYA
119	PILOTO	METRO TACUBAYA
119-B	PRESIDENTES	METRO MIXCOAC
120	SAN MATEO TLALTENANGO	METRO ZAPATA
123-A	PEDREGAL DE SAN NICOLÁS	METRO UNIVERSIDAD
124	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE	METRO MIXCOAC
124-A	AMPLIACIÓN TEPEACA	METRO MIXCOAC
125	BOSQUES DEL PEDREGAL	METRO UNIVERSIDAD POR LÓPEZ PORTILLO
128	SAN BERNABE/OYAMEL	METRO UNIVERSIDAD
134	SANTO TOMÁS AJUSCO	ESTADIO AZTECA
134-A	PARRES	ESTADIO AZTECA
134-B	TOPILEJO	ESTADIO AZTECA
134-C	SANTO TOMÁS AJUSCO	METRO UNIVERSIDAD
134-D	TOPILEJO	METRO UNIVERSIDAD
141	VILLA MILPA ALTA	METRO TASQUEÑA/TLAHUAC
142	TULYEHUACO	XOCHIMILCO/PALMAS
143	VILLA MILPA ALTA	METRO TASQUEÑA/XOCHIMILCO
144	SAN PABLO OZTOTEPEC	XOCHIMILCO/PALMAS
144-C	SAN SALVADOR CUAUHTENCO	VILLA MILPA ALTA

145	PEDREGAL DE SAN FRANCISCO	XOCHIMILCO/PALMAS
145-A	SANTIAGO TEPALCATLAPAN	REPÚBLICA DEL SALVADOR
146	SAN MIGUEL TEHUIZCO	XOCHIMILCO/PALMAS
147	SAN BARTOLOMÉ XICOMULCO	XOCHIMILCO/PALMAS
148	SAN NICOLÁS TETELCO	METRO TASQUEÑA
149	MIXQUIC	METRO TASQUEÑA
159	PALMITAS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161	AMPLIACIÓN SANTIAGO	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161-C	PALMAS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161-D	COL. BUENAVISTA	CENTRAL DE ABASTO
161-E	SAN JOSÉ BUENAVISTA	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161-F	BARRANCA DE GUADALUPE	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
162	SANTA CATARINA	METRO CONSTITUCION DE 1917
162-B	CAMPESTRE POTRERO	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
162-D	SANTA CATARINA	METRO UNIVERSIDAD
163	SAN MIGUEL TEOTONGO/GUADALUPE	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
163-A	SAN MIGUEL TEOTONGO/TORRES	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
163-B	SAN MIGUEL TEOTONGO/AVISADERO	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
164	COL. MIGUEL DE LA MADRID	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
165-A	EJÉRCITO DE ORIENTE	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
166	AVISADERO/COL. IXTLAHUACÁN	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
167	AVISADERO/COL. MIRAVALLE	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
168	ARENAL 4A. SECCIÓN	METRO PANTITLÁN

Fuente: Página RTP Servicio Ordinario

SERVICIO ATENEA

No. Ruta	Origen	Destino
1-D	METRO SANTA MARTHA	METRO MIXCOAC
9-C	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE
11	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR LA VILLA
12	ARAGÓN	PANTEÓN SAN ISIDRO
13-A	METRO CHAPULTEPEC	TORRES DE PADIERNA/PEDREGAL DE SAN NICOLAS
18	METRO CUATRO CAMINOS	COL. MOCTEZUMA 2A. SECCION
19	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR CUITLAHUAC
19-A	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR PLAN DE SAN LUIS
23	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO LA RAZA
25	ZACATENCO	METRO POTRERO
27-A	RECLUSORIO NORTE	METRO HIDALGO/ALAMEDA CENTRAL
33	PUENTE GRANDE	METRO CHABACANO
37	U.C.T.M. ATZACOALCO	CARMEN SERDÁN
39	PUENTE NEGRO	CARMEN SERDÁN
39-A	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR CAFETALES
39-B	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR MIRAMONTES
43	SAN FELIPE/LEÓN DE LOS ALDAMA	CENTRAL DE ABASTO
46-C	LIENZO CHARRO/SANTA CATARINA	CENTRAL DE ABASTO
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
52-C	METRO SANTA MARTHA	METRO ZAPATA
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
57-C	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
59-A	METRO EL ROSARIO	SULLIVAN
76	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA CANTERA POR PALMAS
76-A	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA CANTERA POR REFORMA
101-A	AMPLIACIÓN MALACATES	LA VILLA/FERROPLAZA
101-B	COL. FORESTAL	LA VILLA/FERROPLAZA
101-D	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	LA VILLA/FERROPLAZA
102	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	METRO INDIOS VERDES
103	AMPLIACIÓN MALACATES	METRO LA RAZA
107	METRO EL ROSARIO	METRO TACUBA
107-B	METRO MARTIN CARRERA	METRO TACUBA POR CEYLÁN
112	AMPLIACIÓN JALALPA	METRO TACUBAYA
113-B	COL. NAVIDAD (LAS PIEDRAS)	METRO TACUBAYA
115-A	PUENTE COLORADO	METRO CHAPULTEPEC/JUANACATLÁN

116-A	RÍO DE GUADALUPE	METRO GENERAL ANAYA
119	PILOTO	METRO TACUBAYA
119-B	PRESIDENTES	METRO MIXCOAC
120	SAN MATEO TLALTENANGO	METRO ZAPATA
124	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE	METRO MIXCOAC
125	BOSQUES DEL PEDREGAL	METRO UNIVERSIDAD POR LÓPEZ PORTILLO
128	SAN BERNABÉ/OYAMEL	METRO UNIVERSIDAD
142	TULYEHUALCO	XOCHIMILCO/PALMAS
143	VILLA MILPA ALTA	METRO TASQUEÑA/XOCHIMILCO
145-A	SANTIAGO TEPALCATLALPAN	REPÚBLICA DEL SALVADOR
162-D	SANTA CATARINA	METRO UNIVERSIDAD
165-A	EJÉRCITO DE ORIENTE	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
168	ARENAL 4A. SECCIÓN	METRO PANTITLÁN

Fuente: Página RTP Servicio Atenea

SERVICIO EXPRESO

No. Ruta	Origen	Destino
12	ARAGÓN	PANTEÓN SAN ISIDRO
23	EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO LA RAZA
39	PUENTE NEGRO	CARMEN SERDÁN
39-A	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR CAFETALES
46-C	LIENZO CHARRO/SANTA CATARINA	CENTRAL DE ABASTO
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
57-C	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
76	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR PALMAS
76-A	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR REFORMA
107-B	METRO MARTÍN CARRERA	METRO TACUBA POR CEYLÁN

Fuente: Página RTP Servicio Expreso

SERVICIO EXPRESO CIRCUITO BICENTENARIO

¿ Qué es el Expreso ?

El Sistema de Rutas Expreso es un nuevo modelo operativo que te brindará seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, el cual operará con paradas exclusivas colocadas estratégicamente a lo largo del Circuito Interior con el objetivo de que permanezcas el menor tiempo posible a bordo de la unidad y a su vez atender los puntos de mayor interés para ti.

Todas nuestras unidades son nuevas y están equipadas con un localizador satelital (GPS) que nos permite conocer su ubicación exacta, con un botón de alerta para cualquier contingencia y con radiocomunicación directa entre el operador y nuestro Centro de Control del Servicio, todo para brindarte seguridad en tu viaje.

Adicionalmente, éste Expreso es 100 % accesible para las personas con discapacidad, ya que nuestras unidades cuentan con rampa para silla de ruedas, así como cinturones de seguridad y lugar reservado con timbres, los débiles visuales también tienen un lugar reservado para ellos y su perro guía; cuentan con timbres en sistema braille y uno adicional colocado en el asiento.

Los operadores cuentan con un micrófono para informarte la siguiente parada.

Preocupados por el medio ambiente ya que el transporte público es una de las fuentes más importantes de contaminación en la Ciudad, nuestras unidades cuentan con un motor con tecnología de punta en materia ambiental que cumple con la norma EPA 04, por ello este sistema forma parte del Plan Verde



Fuente: Folleto proporcionado por la RTP al iniciar el servicio Circuito Bicentenario

SISTEMA METROBÚS



Fuente: Página Metrobús Ficha Técnica Línea 1



Fuente: Página Metrobús Ficha Técnica Línea 2

RUTA VERDE ECO BUS

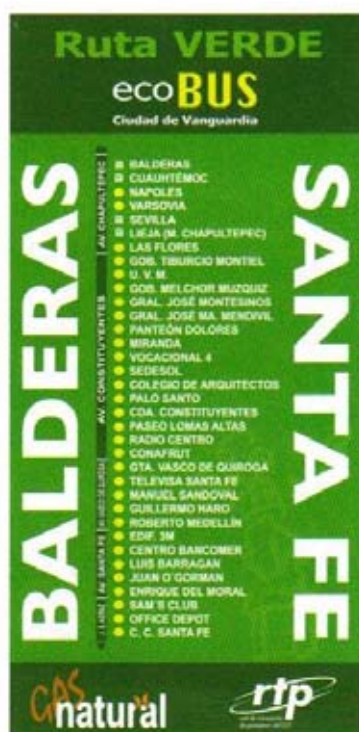
La Red de Transporte de Pasajeros (RTP) te ofrece una nueva opción de transporte denominada Ruta Verde mediante la cual podrás trasladarte del centro al poniente de la Ciudad, y que inicia su recorrido en la estación del Metro Balderas y tiene como destino Santa Fe.

Esta ruta te movilizará por Av. Chapultepec desde su cruce con Balderas y después tomará por Av. Constituyentes continuando por Paseo de la Reforma y luego por Av. Vasco de Quiroga y Av. Santa Fe, Av. Tamaulipas y finalmente tomará Salvador Agraz y llegará al cruce con Prolongación Vasco de Quiroga en la zona del Centro Comercial Santa Fe.

Este servicio es denominado Ruta Verde, ya que cuenta con nuevas y modernas unidades que operan con Gas Natural Comprimido, combustible menos contaminante ya que reduce el humo al 100%, el monóxido de carbono en 99% y el óxido de nitrógeno al 50%. Todos estos elementos contribuyen a generar el calentamiento global, por eso es de vital importancia ocupar combustibles más limpios, y Eco Bus Ciudad de Vanguardia, como han sido llamados estos vehículos, nos permite dejar de emitir más de 3 mil toneladas de contaminantes.

Pensando en tu seguridad y confort, Eco Bus Ciudad de Vanguardia cuenta con sistemas de video vigilancia, radio de comunicación, localizador satelital (GPS) y botón de emergencia con conexión directa al Centro de Control del Servicio de la RTP, aire acondicionado, calefacción y ventilación, sonido ambiental, iluminación interior de leds, ventanas que evitan el paso de rayos ultravioleta, asientos y pasamanos ergonómicos.

Al trasladarte en esta Ruta Verde y dejar tu vehículo en casa, contribuyes a disminuir la contaminación y el tránsito en nuestra Ciudad y tendrás un viaje placentero en Eco Bus.



Fuente: Folleto proporcionado por la RTP al iniciar la Ruta 1

SERVICIOS Y RUTAS QUE OFRECE LA RTP POR MÓDULO

Simbología

- Ordinano**
- Expreso**
- Antenea**
- Eco-Bus**

RTP desde su creación ha estado incorporando nuevos y mejores servicios para una transportación de calidad a todos sus pasajeros, a precio subsidiado e inclusive gratuito, a adultos mayores, menores de 5 años, discapacitados y mujeres en estado de gestación.

Su servicio se ha extendido a colonias de todos los niveles socioeconómicos: altos, medios y bajos; a través de autobuses modernos a base de Diesel, que garantizan una menor emisión de contaminantes al medio ambiente.

Los servicios que ofrecemos son actualmente:

- Servicio Ordinario**
El servicio con más rutas en el D.F. con el que llegamos a cubrir todas las delegaciones.
- Servicio Expreso**
Corre a través de todo el circuito interior con pocas paradas para que la travesía se haga con más rapidez.
- Servicio Antenea**
Inaugurado el 14 de enero de 2008, fue concebido con el propósito de que las mujeres usuarias gocen de movilidad en libertad y seguridad.
- Eco Bus**
El más moderno transporte con autobuses de última generación a base de gas para una disminución drástica de contaminantes al medio ambiente.

Rutas Operativas Módulo 3				
Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km.
Y	39 A	M. San Lazaro	Xochimilco/Bosque de Nativitas por Caltezates	48.8
Y	39 B	M. San Lazaro	Xochimilco/Bosque de Nativitas por Misamontes	48.8
Y	141	Villa Milpa Alta	M. Tzucuarpa/Tlahuac	56.6
Y	142	Tlahuac	Xochimilco/Palmas	24.2
Y	143	Villa Milpa Alta	M. Tzucuarpa/Xochimilco	54
Y	144	San Pablo Coatepec	Xochimilco/Palmas	52.5
Y	144 C	San Salvador Cuauhtenco	Villa Milpa Alta	24.5
Y	145	Pedregal de San Francisco	Xochimilco/Palmas	19.4
Y	145 A	Santiago Tepecatlalpan	República del Salvador	44.5
Y	146	San Miguel Tehuacan	Xochimilco/Palmas	22.8
Y	147	San Bartolome Xicomulco	Xochimilco/Palmas	50.2
Y	148	San Nicolas Tetelco	M. Tzucuarpa	28.9
Y	149	Mixquic	M. Tzucuarpa	72

Rutas Operativas Módulo 8				
Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km.
Y	44C	Llano Chanyú/Al. Catemaco	Central de Abasco	43
Y	47A	Alameda Oriente	Xochimilco/Bosque de Nativitas	54
Y	12C	M. Santa Martha	M. Zapata	42.9
Y	12C	M. Cuatro Caminos	M. Constitución de 1917	81.5
Y	12C	Palmitas	M. Constitución de 1917	12.8
Y	141	Ampliación Santiago	M. Constitución de 1917	22.2
Y	142C	Palmas	M. Constitución de 1917	14.2
Y	142D	Col. Buenavista	Central de Abasco	26.9
Y	142E	San José Buenavista	M. Constitución de 1917	11
Y	142F	Baranca de Guadalupe	M. Constitución de 1917	12.6
Y	142	Santa Catarina	M. Constitución de 1917	47
Y	142B	Campestre Patroso	M. Zaragoza	57
Y	142D	Santa Catarina	M. Universidad	67
Y	143	San Miguel Totongo/Guadalupe	M. Zaragoza	28.5
Y	143A	San Miguel Totongo/Torres	M. Zaragoza	29.8
Y	143B	San Miguel Totongo/Wisadero	M. Zaragoza	44.8
Y	144	Col. Miguel de la Madrid	M. Zaragoza	57
Y	145A	Ejercito de Oriente	M. Constitución de 1917	20
Y	146	Arizadero/Col. Interoctan	M. Zaragoza	43.5
Y	147	Arizadero/Col. Miravalle	M. Zaragoza	45.2
Y	1D	M. Santa Martha	M. Mixcoac	46.2

Rutas Operativas Módulo 9				
Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km.
Y	9C	Centro Comercial Santa Fe	Tlacotalpa / Puerta Grande	13.2
Y	76	Centro Comercial Santa Fe	La Villa / Cantero por Palmas	54.5
Y	76A	Centro Comercial Santa Fe	La Villa / Cantero por Reforma	50.9
Y	110	Chimalpa	M. Tacubaya	58
Y	110B	San Lorenzo Azoque	M. Tacubaya	45
Y	110C	La Pila	M. Tacubaya	44
Y	113B	Col. Novidad (Las Piedras)	M. Tacubaya	35
Y	115	Jesús del Monte (Cajónalpa)	M. Tacubaya	45
Y	118	Santa Rosa Xochiac	M. Tacubaya	39
Y	120	San Mateo Tlaltenango	M. Zapata	30
Y	124	Tlacotalpa / Puerta Grande	M. Mixcoac	34.5
Y	124A	Ampliación Tepaca	M. Mixcoac	39.2

Rutas Operativas Módulo 12				
Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km.
Y	55	Puerta Negro	M. Oahuacan	53
Y	57	U.C.T.M. Alcazotal	Camino Serran	37
Y	59	Puerta Negro	Camino Serran	39
Y	41	San Felipe/Los de los Aldana	Central de Abasco	45
Y	76	Centro Comercial Santa Fe	La Villa/Cantera por Palmas	76
Y	76A	Centro Comercial Santa Fe	La Villa/Cantera por Reforma	76A
Y	148	Arenal Alta Seccion	M. Plantitan	148

¿Que hace RTP en el transporte público del DF?



Rutas Operativas Módulo 15

Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km
Y	15A	M. Chapultepec	Torres de Piedra/Pedregal de San Nicolás	18.7
Y	17E	M. Universidad	San Pedro Mártir por Carretera Federal	27.7
Y	17F	M. Toqueña	San Pedro Mártir por Fovissste	42.9
Y	112	Ampliación Ixtalpa	M. Tacubaya	20.2
Y	115A	Puente Colorado	M. Juancastlán	25
Y	116	Santa Rosa Xochiac	M. Mixcoac	37
Y	116A	Río Guadalupe	M. General Anaya	179
Y	119	Piloto	M. Tacubaya	18
Y	119B	Presidentes	M. Mixcoac	16
Y	123A	Pedregal de San Nicolás	M. Universidad	25.3
Y	123	Bosques de Pedregal	M. Universidad por López Portillo	34.1
Y	128	San Bernabé / Oyamel	M. Universidad	31.3
Y	134	Santo Tomás Ajusco	Estadio Azteca	36.2
Y	134A	Piñeros	Estadio Azteca	50.6
Y	134B	Topilejo	Estadio Azteca	40.7
Y	134C	Santo Tomás Ajusco	M. Universidad	46.8
Y	134D	Topilejo	M. Universidad	50.3
Y	200	Circuito Bicentenario		42
Y	7	M. Balderas	C.C. Santa Fe	7

Rutas Operativas Módulo 23

Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km
Y	11	Aragón	M. Chapultepec por la Villa	47.2
Y	11A	Aragón	M. Chapultepec por Av. 604	40.8
Y	12	Aragón	Panteón San Isidro	45.2
Y	18	M. Cuatro Caminos	Col. Moctezuma 2da. Sección	56.2
Y	19	M. El Rosario	Parque México por Cuauhtémoc	30.1
Y	19A	M. El Rosario	Parque México por Plan de San Luis	52.3
Y	57A	M. Cuatro Caminos	M. Constitución de 1917	81.5
Y	59	M. El Rosario	M. Chapultepec	29.5
Y	59A	M. El Rosario	Sullivan	32.4
Y	107	M. El Rosario	M. Tacuba	18.9
Y	107B	M. Martín Carrera	M. Tacuba por Cejlan	42.2

Rutas Operativas Módulo 34

Servicio	Ruta	Origen	Destino	Km
Y	23	Col. El Tepetatal (El Charco)	M. La Raza	24.2
Y	25	Zacabenco	M. Potosero	25.3
Y	27	Reclusorio Norte	M. Hidalgo	33
Y	101	Col. Lomas de Guadalupe	M. Indios Verdes	24.8
Y	101A	Ampliación Malacates	La Villa / Ferroplaza	25
Y	101B	Col. La Forestal	La Villa / Ferroplaza	25.7
Y	101D	Col. Cocoyates (La Brecha)	La Villa / Ferroplaza	29.8
Y	102	Col. Cocoyates (La Brecha)	M. Indios Verdes	15.5
Y	103	Ampliación Malacates	M. Universidad	54.3
Y	104	El Tepetatal (El Charco)	M. Potosero	17
Y	108	El Tepetatal (El Charco)	M. Indios Verdes	22.6
Y	200	Circuito Bicentenario		42

Eficiencia, conectividad, movilidad y seguridad a tu servicio.



www.rtp.gob.mx

Atención a Quejas y Sugerencias
Tel. 5566-5891

Fuente: Folleto proporcionado por la RTP