

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
ESCUELA NACIONAL DE ECONOMIA

ASPECTOS GENERALES DEL SERVICIO
DE AUTOTRANSPORTE URBANO DE
PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO

TESIS

PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ECONOMIA

FELIPE REYES RIOS



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
ESCUELA NACIONAL DE ECONOMIA

ASPECTOS GENERALES DEL SERVICIO
DE AUTOTRANSPORTE URBANO DE
PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO

TESIS

PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN ECONOMIA

FELIPE REYES RIOS

MEXICO, D. F.

1963

CAPITULO I

ASPECTOS TEORICOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

1.- IMPORTANCIA ECONOMICA.

El origen de las ciudades se encuentra estrechamente ligado a factores geográficos, que han condicionado su evolución y grado de desarrollo a lo largo de la historia, hasta llegar a su estructura económica y social que hoy conocemos.

Desde la más remota antigüedad, el desarrollo de las más diversas actividades productivas, sólo fue posible cuando el hombre tuvo a su alcance los recursos naturales, especialmente vegetales, animales, minerales, ríos, etc., que permitió la formación de los primeros centros de atracción demográfica como Babilonia, Menfis, Tebas, la Atenas de Pericles, Alejandría, etc.

La actividad que mayor influencia ejerció en la integración de las grandes ciudades, seguramente que fue la comercial, porque implicaba no sólo el transporte de las mercancías, sino también de las personas. Esta situación explica, que se haya considerado que los centros urbanos surgieran en los lugares en que se presentaba una interrupción del transporte, para continuarse en forma diferente. Es decir, en aquellas zonas o lugares de la tierra, en donde se unen o cruzan las vías de comunicación, ya sea de tipo natural como las corrientes fluviales y marítimas, o aquellas que son producto de la inteligencia del hombre, como los ferrocarriles y carreteras.

El crecimiento actual de las ciudades, puede decirse que se inicia a fines del siglo XVIII con la revolución industrial, transformándose en centros de producción y de consumo de los más variados tipos de mercancías.

De acuerdo con lo anterior, debemos señalar a medida que la población urbana crece, la organización económica de las ciudades, tiende hacia una complejidad creciente, porque en ella se lleva a cabo la producción de una gran variedad de bienes y de servicios.

Dentro de este conjunto de procesos productivos, el transporte urbano de pasajeros forma parte, no sólo de la estructura económica de las ciudades, sino también de la especialización a que han llegado en la actualidad los centros urbanos y que Hicks y Hart resumen en su expresión "usted me hace esto y yo le haré aquello" (1), que es la base del sistema de cambio que caracteriza a la vida económica moderna.

La importancia económica del transporte urbano de pasajeros, no está representada sólo por la circunstancia de constituir una actividad productiva, que tiene como finalidad satisfacer la necesidad de desplazamiento de las personas entre los diferentes lugares de la ciudad, sino también por su influencia en otros fenómenos económicos, como los cambios que experimenta la renta de la tierra, la formación de zonas industriales, comerciales, etc.

De acuerdo con lo anterior, debe señalarse que el autotrans-

(1) "Estructura de la Economía".- J.R. Hicks y A.G. Hart.-Pag.27 F.C.E.

porte urbano de pasajeros, influye en el desarrollo de todas las manifestaciones económicas, sociales y políticas de las ciudades. Al mismo tiempo, permite la formación de los diversos sectores productivos de las urbes, así como la intercomunicación de ellos.

El transporte urbano en general contribuye para que los terrenos de las zonas "marginales" eleven su renta, independientemente del clima o cualquier otro factor.

También se advierte la importancia del transporte urbano en la distribución de la población y el incremento de las actividades comerciales e industriales en diferentes zonas de las ciudades. Es esta forma, podemos afirmar que el servicio del transporte urbano de pasajeros, condiciona e influye en la localización de los sectores comerciales e industriales.

Sobre el particular, Edgar M. Hoover, (2) al referirse a las estructuras de localización en las comunidades urbanas y metropolitanas, señala la influencia de la red de transportes en el desarrollo de las ciudades, considerando que gran parte de su crecimiento se debe a la ventaja de encontrarse en contacto directo diversas clases de productores y consumidores, pero aclarando que las características de las ciudades pueden cambiar si evolucionan los medios de transporte y las comunicaciones. Asimismo, dice que existen fuerzas que mueven a los productores y consumidores, dando lugar a que estos dos sectores se localicen en zonas diferentes, por lo que afirma que la población consumidora trata de esta

(2) "Localización de la Actividad Económica".-Edgar M. Hoover. Pag.149 F.C.E.

blecerse donde la vida es segura, barata y satisfactoria. Como población productora, existe una preferencia por las zonas en las que obtiene ingresos elevados, seguros y las condiciones de trabajo resultan agradables.

De acuerdo con lo anterior, consideramos que el transporte urbano de pasajeros influye en el desarrollo de los núcleos urbanos, por que contribuye a su integración económica al constituir el medio por el cual se establecen las diversas corrientes de población, ya sea de las zonas de habitación a los centros de producción o a los de consumo.

Otro aspecto del transporte urbano de pasajeros, es el que señala Frederic Benham al hacer la división de las distintas clases de transacciones, estableciendo que como este servicio satisface directamente las necesidades de los consumidores, debe formar parte de los bienes de consumo, en tanto que el servicio de transporte de carga, por satisfacer las necesidades de los productores, lo clasifica dentro de los bienes de producción, por lo que Benham concluye que "el análisis económico trata de las funciones que desempeñan las mercancías, del papel que juegan en el sistema económico, y no de su origen ni de sus cualidades intrínsecas". (3) En esta forma, el servicio del transporte de personas se convierte en un bien de consumo para la población urbana.

Asimismo, por satisfacer una necesidad colectiva, el auto-transporte urbano de pasajeros, tiene el carácter de servicio público, con funciones sociales, sobre todo para la población económicamente dé-

(3) Frederic Benham.-"Curso Superior de Economía".-Pags.28, 31, 32 y 33
F.C.E. México.

bil. Esta situación determina que su influencia, no sólo se perciba en la esfera económica de la ciudad, sino también en lo político y social.

Por lo que hemos expuesto, se advierte que el autotransporte urbano de pasajeros, no constituye una actividad productiva aislada, sino más bien, forma parte de la estructura económica de las ciudades, -- siendo un factor importante dentro de su integración industrial y comercial.

La importancia económica del servicio que nos ocupa, puede corroborarse si se toma en cuenta, que "desde el punto de vista estrictamente económico, el transporte de personas, bienes y noticias sirve a la producción, a la distribución y al consumo de la riqueza; de aquí que se diga que en el sistema y el desarrollo de los transportes de toda clase se hace manifiesto el desenvolvimiento de toda la economía social. Hay una estrecha relación de interdependencia entre progreso económico y aumento y mejora de los transportes, porque es evidente que cuanto más extensiva e intensivamente se desarrollan las relaciones de comercio y todas las manifestaciones de la economía social, más necesario es que el sistema de transportes acuda con eficacia a corresponder a tal desarrollo. De la misma manera, cuanto más se multiplican y perfeccionan los sistemas del transporte, con tanto mayor fuerza se desarrolla, bajo su impulso, la economía humana. Es cierto que los progresos sorprendentes realizados en el mundo civilizado y los que todavía se esperan han sido posibles, en gran parte, por la facilidad del movimiento para el traslado de personas de un lugar a otro, ha crecido constantemente; ya que el progreso es, en fin de

cuentas, el resultado de las continuas relaciones morales, políticas, intelectuales y económicas entre los hombres pertenecientes a las varias regiones de la tierra. La influencia que los medios de comunicación y -- transporte ejercen sobre la producción es manifiesta. Las actividades -- productivas reciben las materias, bienes instrumentales y fuerza de trabajo humano que necesitan; pero el transporte hace más, porque independiza la producción respecto al mercado de comercio de aquellos elementos económicos, de manera que la industria puede localizarse o establecerse donde se den otras condiciones económicas o políticas favorables, aunque falten en el lugar las materias primas que han de transformarse." (4)

2.- DIVERSOS ASPECTOS DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

El uso del motor de combustión interna en la tracción de vehículos, fué el principio de una nueva etapa en el esfuerzo ininterrumpido, que desde la más remota antigüedad venía realizando el hombre por -- acortar la distancia que lo separaba de sus semejantes. En esta forma se inició una transformación total de la estructura económica y social de los países, porque con ello surgieron nuevos mercados y se llevó a cabo la explotación de recursos naturales que antes no había sido posible por la falta de medios de transporte.

El transporte urbano de pasajeros, también ha ejercido gran influencia en todas las manifestaciones económicas de los centros urba-- nos, porque ha facilitado la distribución en general de las zonas de pro

(4) Pedro Gual Villalbi.-"política del Comercio y de los Transportes"
Pag. 291.

ducción y de consumo.

En las ciudades es donde se ha llegado a observar con mayor claridad, que el motor de combustión interna trajo consigo una serie de necesidades, entre las que creemos que se destaca como la más imprescindible, la urbanización de las calles, y en la actualidad, las grandes obras de ingeniería vial.

La velocidad y capacidad, seguramente que son los dos aspectos más importantes de los vehículos de combustión interna, porque permite reducir el tiempo de transportación de los usuarios, transformando así mismo, el modo de vivir y de pensar de las personas que viven en las comunidades urbanas.

Las constantes innovaciones que se han introducido en los autotransportes urbanos, representan cada vez mayores comodidades para los pasajeros. Sin embargo, la velocidad lograda con estos cambios en los vehículos, siempre será un peligro para la vida humana.

De acuerdo con lo anterior, vamos a referirnos a las características generales, tales como la velocidad, capacidad de transportación y comodidad de los diferentes vehículos de transporte urbano que actualmente se encuentra en servicio en la Capital de la República. Para señalar dichas características, sólo tomaremos en cuenta la clase de energía que los impulsa, ya sea motriz o eléctrica, pero sin considerar los aspectos técnicos particulares de cada tipo de vehículo, que están determinados por los diferentes modelos que existen en el mercado.

Los vehículos de transporte urbano de la Ciudad de México, es tán representados por los camiones, tranvías y trolebuses así como los au tomóviles de servicio público.

Por lo que respecta a los camiones de pasajeros, señalaremos las siguientes características:

1.- Los camiones tienen la característica de que no requieren instalaciones adicionales como los tranvías y trolebuses, debido a que go noran su propia energía motriz. Esto les permite disponer de una amplia - movilidad de operación y fácil adaptación a cualquier vía de comunicación. Asimismo, representa mayor comodidad para los usuarios, porque tienen la ventaja de circular en las calles que inclusive no se encuentren totalmente urbanizadas, y los vehículos pueden transportar a los pasajeros cerca de las zonas de habitación o de los centros de trabajo.

2.- En consecuencia, los camiones pueden librar fácilmente - los obstáculos o cambiar de ruta por reparación de las calles, accidentes de tránsito, congestionamiento de la circulación, etc., lo que también -- constituye una ventaja con respecto a los tranvías y trolebuses, que por cualquiera de estas causas suspenden el servicio, lo que ocasiona serios transtornos a los pasajeros.

3.- Los camiones y autobuses proporcionan en muchos casos ser vicio a otras localidades en el momento que se considere necesario, por lo que es factible establecer circuitos y sistemas que complementen las - rutas ordinarias en las horas de mayor demanda del servicio. Esto último

resulta difícil de que se lleve a cabo en poco tiempo o en forma experimental con los tranvías y trolebuses, porque necesitan instalaciones previas, que generalmente no se realizan hasta no tener seguridad sobre el volumen de pasaje.

4.- Los camiones tienen la ventaja con respecto a los tranvías, de alcanzar mayores distancias en menor tiempo.

5.- Respecto a la comodidad y seguridad que los camiones pueden representar para los pasajeros, debemos apuntar que en nuestra opinión, las causas que originan que sea notoria la falta de estas características, debe considerarse la organización de las llamadas "líneas de camiones", el equipo obsoleto con el que se presta el servicio, la anarquía en la circulación y la falta de planeación urbana. Estos factores determinan a su vez, la competencia entre los vehículos de la propia "línea" o ajenos a ella, exceso de pasaje y de velocidad, maniobras bruscas de los operadores y congestiónamiento del tránsito.

Las características señaladas para los camiones de pasajeros, son aplicables al automóvil de servicio público, teniendo la ventaja de ser un vehículo de transporte individual y de circular a una velocidad constante, lo que representa una mayor comodidad y seguridad con respecto a los otros tipos de transporte.

La función que desempeña el automóvil de alquiler es de gran importancia dentro del mecanismo económico de los centros urbanos, porque las personas tienen la ventaja de reducir el tiempo que necesitan para --

trasladarse entre las diferentes zonas de la ciudad. Sin embargo, existe la circunstancia de constituir un vehículo que generalmente no está al alcance de la población económicamente débil, independientemente de que también es común la falta de cortesía de los operadores para con los pasajeros.

Los transportes eléctricos de la Ciudad de México están representados por el tranvía PCC y el trolebús. Entre las principales características del tranvía, señalaremos las siguientes:

1.- Tiene mayor capacidad de transportación que la del camión y los autobuses, siendo igualada sólo por el trolebús. Esta característica representa una ventaja, porque los pasajeros pueden viajar con mucho más comodidad que en los vehículos de motor de combustión interna.

2.- La estructura metálica y el peso del tranvía PCC, determina una estabilidad superior con relación a la que tienen los camiones y autobuses, lo que representa no sólo mayor seguridad para los pasajeros en caso de accidentes de tránsito, sino también, una reducción a las vibraciones producidas por los rieles cuando se encuentra en movimiento este vehículo.

4.- Los tranvías no producen gases ni olores molestos como los camiones y autobuses, lo que significa mayor comodidad para los pasajeros.

Entre las desventajas más notorias del tranvía PCC, deben señalarse las siguientes:

1.- Los movimientos y maniobras del tranvía PCC son limitados, principalmente por la falta de energía motriz propia, siendo indispensable para su operación los rieles y cables para el suministro de energía eléctrica.

2.- De acuerdo con el punto anterior, el tranvía tiene la desventaja de que su velocidad sea mucho menor que la del camión, acentuando se su lentitud en las curvas y en las pendientes.

3.- También consideramos que constituye una desventaja para los pasajeros, la interrupción que puede experimentar el servicio en cualquier momento, por las siguientes causas:

a).- Desperfectos en las líneas que suministra la energía eléctrico.

b).- Rotura de las vías.

c).- Daños en el motor.

d).- Colisión con otros vehículos.

e).- Obstáculos de cualquier tipo, derrumbes, etc.

Por lo que respecta al trolebús o electro-camión, consideramos que participa de las mismas características que las del tranvía, sobre todo en lo que se refiere a su gran capacidad de transportación, como seguridad, seguridad y eliminación de gases. Sin embargo, debe agregarse que no obstante que es indispensable la instalación de postes y líneas eléctricas de abastecimiento para su operación, así como estaciones y subestaciones para elevar el voltaje de la energía eléctrica, tiene las siguien

tes ventajas para los pasajeros:

1.- Dispone de mayor amplitud en su movimiento que los tranvías, tanto en las curvas como en línea recta, cuando existe un obstáculo u otro vehículo que impide continuar su ruta, tiene la ventaja de librarlos fácilmente, por lo que en la circulación puede rebasar a otros vehículos en la misma forma como lo hace el camión o el automóvil. Cuando se obstruye la ruta por la descompostura que sufra otro vehículo del mismo tipo, puede continuar su ruta, porque no está sujeto a rieles como el tranvía.

2.- El trolebús desarrolla mayor velocidad que el tranvía tanto al iniciar su marcha como en línea recta y en las curvas.

3.- El trolebús permite establecer circuitos y ramales enlazados entre sí. Esto significa mayor comodidad para los pasajeros, porque se aprovechan en gran parte las instalaciones de una ruta para dar origen a otras.

4.- La estabilidad del trolebús constituye una ventaja con relación a la que tienen los camiones y autobuses, representando una garantía para los pasajeros en los accidentes de tránsito.

La falta de energía motriz propia del trolebús, representa su principal desventaja, porque le impide llevar a cabo movimientos autónomos como los del camión y el autobús. Esta circunstancia determina que la interrupción en el suministro de energía eléctrica aun cuando breve, es motivo de suspensión del servicio, dando origen a descompensaciones -

CAPITULO II

EL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO

1.- ANTECEDENTES GENERALES.

La huelga que llevaron a cabo los obreros del Distrito Federal en el mes de julio de 1916, paralizó totalmente la actividad económica de la Ciudad de México, por haberse suspendido el suministro de energía eléctrica, lo que también impidió la circulación de los tranvías.

En aquella época éstos eran propiamente los únicos medios para el transporte de pasajeros y aún cuando existían los vehículos de tracción animal, llamados "carretelas", por su reducida capacidad y velocidad, no era posible que sustituyeran a los tranvías.

Esta situación fué una oportunidad que aprovecharon los choferes de automóviles de alquiler, para establecer por primera vez y con carácter experimental el servicio de autotransporte urbano. Las circunstancias tan especiales en que iniciaron el servicio y la falta de recursos económicos para adquirir vehículos apropiados para esta actividad, los impulsó a improvisar camiones de pasajeros en forma completamente rudimentaria.

Se deduce de inmediato, que estos vehículos carecían de comodidad y seguridad para los usuarios. Sin embargo, representaban un valioso sustituto de los tranvías, que facilitó el desplazamiento de las personas durante los días que duró la huelga, atenuando en gran parte las consecuencias de la paralización de los transportes eléctricos.

Al concluir la huelga los tranvías reanudaron el servicio, sin afectarles realmente la presencia del nuevo competidor, porque disfrutaban de la preferencia de los pasajeros, no sólo por la comodidad y seguridad que ofrecían, sino también por sus horarios y rutas ya definidas.

La penuria con que se inició la operación de los camiones, -- fué debida en gran parte a que se trataba de una actividad que surgió espontáneamente, teniendo un acentuado carácter familiar. No había grandes inversionistas y para subsistir, hizo necesario la participación directa e indirecta de los miembros de la familia como choferes o cobradores.

La industria en general estaba representada por gente humilde, sin mayor preparación que los conocimientos adquiridos como choferes de los primeros automóviles particulares y de alquiler que se conocieron en México, por lo que formaban un conjunto de pequeños empresarios individuales, que sólo disponían de vehículos obsoletos e improvisados para el servicio.

El origen tan modesto de esta importante industria, la falta de orientación técnica, así como de disposiciones reglamentarias por parte de las Autoridades del Distrito Federal, constituyeron los factores básicos, que posteriormente repercutirían desfavorablemente en su desarrollo, consolidación económica y administrativa.

Esto último se reflejó en la anarquía con que se prestó por mucho tiempo el servicio. Los choferes no estaban organizados y operaban individualmente sus camiones, por lo que fue común la contratación perso-

nal con los usuarios. También aprovechaban la afluencia de pasaje en las horas de entrada y salida de los centros de trabajo, ofreciendo directamente el servicio.

Como no había reglamentos, los horarios, rutas y tarifas eran asimismo convencionales, determinados en muchos casos, al arbitrio de -- los choferes según la cantidad de pasaje que había en cada ruta en las diferentes horas del día.

Seguramente que nos preguntamos, cual era la razón por la -- que a pesar de las notorias deficiencias, con las que se ofrecía el servicio del autotransporte urbano, fuera objeto de demanda. La respuesta la encontramos en la insuficiencia de los tranvías, para satisfacer las necesidades cada vez mayores de la población del Distrito Federal.

La falta de capacidad de transportación de los tranvías, puede interpretarse si consideramos en primer término que para elevarla, se requería de una ampliación del sistema mediante una serie de instalaciones, tales como nuevas vías, postes, cables eléctricos y la adquisición de unidades adicionales. Todo ello implicaba un programa de inversiones, que la empresa debe haber estimado que no se justificaba realizar de inmediato, ya sea porque su amortización pudo resultar tan elevada, que reducía sus utilidades, o éstas eran de tal magnitud, que no le preocupó que los camiones complementaran el servicio, especialmente en las horas en -- que había mayor afluencia de pasaje.

En estas condiciones, la competencia fue inevitable, habiéndose se generalizado rápidamente tanto entre los choferes como con los operadores de los transportes electricos. La compañía de tranvías se vió obligada a reducir sus tarifas, al darse cuenta que a pesar de las ventajas que tenía con respecto a los camiones, empezaban a ser desplazados, principalmente entre los comerciantes en pequeño, los obreros y estudiantes, que preferían los camiones.

A medida que transcurría el tiempo, era cada vez más objetiva la anarquía con que se prestaba el servicio, lo que determinó que -- los dueños de camiones por su propia iniciativa, trataran de organizar el autotransporte urbano, coincidiendo con ellos las Autoridades respectivas.

Esto obedeció, como ya fué indicado a que la competencia había degenerado, colocándose en un plano agresivo, no sólo con los tranvías, sino también entre los mismos choferes, quienes se disputaban el pasaje en las calles, pretendiendo hacer valer por la fuerza supuestos derechos de exclusividad, especialmente en aquellas zonas de la ciudad, en las que por falta de tranvías, la demanda del servicio era mucho mayor.

Hay que señalar, que no obstante que hubo propietarios que se preocuparon para que la mayoría de sus compañeros aceptaran agruparse, les resultó difícil vencer su resistencia. Esto se debía a la falta de confianza en ellos y al temor de que al renunciar a su autonomía, se lesionaran sus intereses.

Debe aclararse que este deseo por organizarse, no obedecía al propósito de colaborar con las Autoridades del Distrito Federal. Menos por que pensarán mejorar el servicio que prestaban a los usuarios, quienes - ayer como hoy, han soportado las deficiencias del autotransporte urbano. La realidad era que sólo buscaban eliminar la competencia entre los propios choferes, que cada vez hacía más incosteable la operación de los vehículos, y que representaba un serio peligro para la estabilidad de esta fuente de trabajo, creada en circunstancias tan adversas y con grandes esfuerzos.

Para solucionar este grave problema, los propietarios de los camiones decidieron formar grupos, conocidos desde su constitución con el nombre de "líneas", denominación que subsiste en la actualidad con idéntica estructura administrativa.

Las líneas de camiones pueden definirse como grupos de choferes, que sin perder su carácter de empresarios individuales, explotaban - en común una o más rutas y en las que cada propietario era a la vez, chofer y administrador de su camión. En esta forma la industria del autotransporte urbano, quedó representada por pequeños empresarios que fueron integrando las líneas, únicamente con el fin de tener derecho a circular en las rutas que les correspondían a las líneas, pero sin que éstas intervinieran en los ingresos y egresos provenientes de los vehículos.

Como medio de identificación, las líneas adoptaron colores, símbolos y los nombres de las principales calles o zonas por las que circu-

laban sus camiones. Los símbolos los llevaban en las partes más visibles, facilitando con ello distinguir a cierta distancia, la ruta o la línea a la que pertenecía el vehículo.

La primera línea que se conoció en la Ciudad de México y que logró agrupar a un considerable número de propietarios, fue la Santa María Mixcalco y Anexas, a quien las Autoridades del Distrito Federal le -- concedieron todos los permisos que solicitó para que sus rutas no fueran invadidas por camiones extraños a la línea. Este derecho también se aplicó a las líneas que se registraban como tales y señalaban determinadas rutas, aún cuando generalmente, no dispusieran del número suficiente de unidades para que el servicio fuera continuo.

Con el establecimiento de las líneas y sus respectivas rutas, los propietarios de los camiones iniciaron, con las reservas del caso, lo que pueden llamarse las primeras empresas de servicio de autotransporte - urbano.

Las Autoridades por su parte, procedieron, como ya se indicó, a reconocerles su personalidad moral y jurídica, concediéndoles todos los permisos que solicitaron. Debe aclararse, que al constituirse las líneas, tanto las Autoridades como los choferes, únicamente consideraron las rutas, que sólo representaba un aspecto dentro de la organización que requiere la prestación del servicio, por lo que se comprende que tenía = que ser incompleta y deficiente.

Independientemente de esta circunstancia, debemos reconocer

que con la formación de las líneas, se logró impulsar el desarrollo económico de la industria del autotransporte urbano, porque se obtuvo al mismo tiempo, un mejor aprovechamiento de la capacidad de transportación del -- equipo de que disponían las líneas, dando origen con ello. a la especialización en esta actividad.

La ampliación del servicio, trajo consigo que aumentaran los choferes que se convirtieron en propietarios de una o más unidades, de -- acuerdo con el éxito con que cada uno administraba sus vehículos. Fue así como se elevó rápidamente el número de pequeños y medianos capitalistas, que pasaron a formar parte de esta industria.

Esta convivencia contribuyó para que surgiera entre los propietarios de camiones, un espíritu de colaboración y ayuda mutua, que los agrupó cada vez más para defender sus intereses económicos, a tal grado -- que en el año de 1922, hicieron un paro y una manifestación, "que fué recibida a tiros al llegar frente al Palacio del Ayuntamiento. Esta torpe actitud del Ayuntamiento, que ocasionó varios muertos, dió, como siempre, un resultado contraproducente, pues el Gral. Obregón, Presidente de la República, hizo que se resolvieran favorablemente todas las peticiones, entre las que figuraba la de que la Jefatura de Tránsito no fuera dependencia de los Ayuntamientos sino del Gobierno del Distrito, que a la Compañía de Tranvías no se le concedieran permisos para explotar ómnibus, y -- que los miembros del Centro Social de Choferes asesoraran al Departamento de Tránsito para que las disposiciones de éste no lesionaran arbitraria--

mente los intereses del gremio y la prestación de sus servicios, y lo que es más, poco tiempo después varios miembros del Centro Social ocuparon altos puestos como concejales de los ayuntamientos y en la Jefatura de Tránsito, con lo que fué posible llevar a la realización el propósito de cerrar las líneas, es decir, de limitar los permisos a lo que se estimara necesario y con intervención de las líneas mismas, para lo cual se adoptó el sistema de los números económicos de los vehículos, de modo tal, que todo nuevo vehículo sólo puede obtener su número económico substituyendo a uno ya existente en la línea". (1)

Las experiencias obtenidas, también dieron como resultado, que se generalizara la idea de que las líneas debían hacerse cargo de la administración de los camiones, suprimiendo la costumbre de que los vehículos fueran administrados individualmente por cada uno de los propietarios. Esta idea, que indudablemente estaba más acorde con las características propias de la industria, fue aceptada por la mayoría, lo que dió definitivamente a las líneas el carácter de empresas como las conocemos en la actualidad.

La nueva modalidad en la administración, implicaba que los propietarios aceptaran de hecho, subordinarse a los directivos de las líneas, los que se responsabilizaban ante sus compañeros de la operación de los camiones y del control de los ingresos y egresos. Con ello se aprovechaba -- las ventajas de la división del trabajo y se hacía una explotación más racional del equipo. El establecimiento de empresas de autotransporte urbano

(1) "El Servicio de Autobuses en el Distrito Federal".-Moisés T. de la Peña.- Pag. 18.

en la Ciudad de México, denominadas líneas, permitió que evolucionara la industria hasta alcanzar su estructura actual.

Este nuevo tipo de empresa mercantil que surgió con caracteres específicos, determinó que los directivos se dedicaran exclusivamente a la administración de las líneas, lo que hizo necesaria la instalación de oficinas y de personal.

En un principio fue común en las líneas, que los directivos de sempañaran en forma gratuita las comisiones que les encomendaban sus compa^ñeros. Posteriormente, los propietarios de camiones aceptaron que debería asignarse un sueldo a las personas que se hicieran cargo de la administración de ellas, estableciendo para el el efecto, una cuota por cada unidad. Esta cuota recibió el nombre de "tarjeta", que es equivalente a la suma total de los gastos de la línea, divididos entre el número de vehículos administrados.

La coordinación que se había logrado desde el punto de vista - administrativo en la prestación del servicio, permitió en poco tiempo el - desarrollo e integración económica de esta rama industrial.

Sin embargo, debe señalarse la crisis económica y administrativa a la que se enfrentaron las líneas en el año de 1927, al transformarse en cooperativas de producción.

La falta de orientación técnica sobre este tipo de explotación, hizo confusa la interpretación de los principios del régimen cooperativo. Asimismo, se careció de personas capacitadas y honestas para llevar

a cabo con éxito, la administración de las cooperativas.

Los puestos directivos fueron ocupados por personas con fuertes intereses económicos y políticos, que sólo se preocuparon por obtener utilidades ilícitas, sin tomar en cuenta que los pasivos de las cooperativas se acumularan. Esta situación imposibilitó a muchos socios conservar sus vehículos, por lo que las cooperativas sólo pudieron subsistir hasta el -- año de 1935, en que se liquidaron la mayor parte de ellas con grandes pérdidas de capital.

Cabe agregar, que consideramos que en esta crisis de la industria del autotransporte urbano, también influyó la depresión económica mndial de los años de 1929 y 1930, que desequilibró la economía del país.

Debido a la desconfianza que surgió entre los propietarios de camiones por el fracaso de las cooperativas, trataron de encontrar la mejor forma de garantizar la administración de las líneas, por lo que aprovechando la experiencia que habián acumulado, constituyeron nuevamente las - líneas, pero como "sindicatos de propietarios de camiones", siguiendo los lineamientos generales establecidos por el artículo 232 de la Ley Federal de Trabajo.

Este artículo define al sindicato como la asociación de trabajadores o patrones de una misma profesión, oficio o especialidad, o de profesiones, oficios o especialidades similares o conexos, constituida para - el estudio, mejoramiento y defensa de sus intereses comunes.

El artículo 233 del citado ordenamiento Jurídico divide a los sindicatos en cinco grupos.

- I.- Gremiales, los formados por individuos de una misma profesión, oficio o especialidad;
- II.- De empresa, los formados por individuos de varias profesiones, oficio o especialidades, que presten sus servicios en una misma empresa;
- III.- Industriales, los formados por individuos de varias profesiones, oficios o especialidades, que presten sus servicios en dos o más empresas industriales;
- IV.- De oficios varios, los formados por trabajadores de diversas profesiones. Estos sindicatos sólo podrán constituirse cuando en la municipalidad de que se trate, el número de obreros de un mismo gremio sea menor de veinte, y
- V.- Nacionales de industria, los formados por trabajadores de varias profesiones, oficios o especialidades que presten sus servicios a una misma empresa o a diversas empresas de la misma rama industrial, establecidas en uno y otros casos en dos o más Entidades Federativas.

El artículo 234 de la Ley Federal del Trabajo, reconoce a los patrones y a los trabajadores el derecho de formar sindicatos, sin que haya necesidad de una autorización previa. Agrega que a nadie se puede obligar a formar parte de un sindicato o a no formar parte de él. A su vez, el artículo

lo 247 dice que los sindicatos legalmente registrados gozan de personalidad jurídica y tienen capacidad legal para adquirir bienes muebles. Por lo que respecta a inmuebles, sólo podrán adquirir los edificios destinados inmediata y directamente el objeto de su institución.

Sin embargo, el artículo 237 de la Ley que nos ocupa, expresa que no pueden formar sindicatos las personas a quienes la Ley prohíbe asociarse, o sujete a reglamentos especiales. Por su parte la fracción II del artículo 249 establece que queda prohibido a los sindicatos, ejercer la profesión de comerciantes con ánimo de lucro.

Antes de examinar los estatutos de los sindicatos de propietarios o de permisionarios en otros casos, de las líneas de autotransporte de pasajeros, deseamos aclarar, que hemos precisado lo que es el sindicato dentro del marco de la Ley Federal del Trabajo, con el fin de comparar dichos estatutos con las disposiciones de la Ley y darnos cuenta que las adiciones que se hicieron en ellos, nulificó su personalidad jurídica que les confiere la Ley Laboral

2.- ESTATUTOS DE LOS SINDICATOS DE PROPIETARIOS O DE PERMISIONARIOS DE LAS LINEAS DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.

El Capítulo I, además de señalar la denominación del sindicato, establece como domicilio en la Ciudad de México, D.F. Que la duración de la línea será indefinida y tendrá como objetivo el estudio, mejoramiento y defensa de los intereses comunes de los permisionarios, la compra de bienes muebles y de los inmuebles que permitan las leyes, la firma de contratos de

trabajo individuales o colectivos, la operación conjunta o separadamente de los medios de transportes que forman la línea.

El Capítulo II se refiere a los requisitos de admisión, exclusión, obligaciones y derechos de los integrantes del sindicato, precisando que sólo pueden formar parte de la línea, los permisionarios de camiones de la propia línea y que para ingresar posteriormente a ella, el interesado debe presentar una solicitud al comité ejecutivo, en la que exprese que se somete íntegramente a las bases constitutivas del sindicato, debiendo estar apoyada por un miembro activo; pero sujeta a la decisión de la asamblea general el aceptarla o rechazarla. También se considera como causas de expulsión del permisionario, el incumplimiento de los estatutos, reglamentos o atentarse contra los intereses de la línea. La facultad de expulsión corresponde a la asamblea general; pero siempre y cuando sea propuesta por el comité ejecutivo al comisario o por un grupo de tres permisionarios como mínimo. Dicha propuesta, debe hacerse del conocimiento de los miembros del sindicato con cinco días de anticipación a la fecha que se celebre la asamblea general que resolverá sobre el caso, y para que sea válida, debe constar en la orden del día. El quórum legal tiene que ser del setenta y cinco por ciento de los permisionarios y aprobarse por las dos terceras partes de los mismos.

En este Capítulo se señala que los permisionarios están obligados a concurrir a las asambleas, acatar los acuerdos que se tomen en ella, cumplir con los reglamentos internos de la línea, con las comisiones que --

que les confieran, informar de los actos que se preparen o ejecuten en contra de los intereses de la propia línea, y para pagar puntualmente las cutas sindicales ordinarias y extraordinarias. Entre los derechos de los permissionarios se cita que tienen voz y voto en las asambleas, ya sea para -- presentar iniciativas o formar parte del comité ejecutivo. Asimismo y conforme al Capítulo III, la elección de este último queda sujeto a la mayo--ría de votos de la asamblea general de los permisionarios.

El Capítulo IV corresponde a la administración y vigilancia de la línea, precisando que la dirección estará a cargo del comité ejecutivo, el cual será integrado por el presidente, secretario y tesorero. El primero con amplios poderes en todo lo concerniente a los negocios y decisión sobre los actos y operaciones que lleve a cabo el sindicato de la línea.

Las facultades y atribuciones del presidente son:

a).- Representar a la línea ante las autoridades administrativas y judiciales o ante árbitro de derechos o arbitradoras con el poder -- más amplio, inclusive para articular posiciones, recusar, interponer recursos, pedir amparo, desistirse de las acciones que se haya intentado de cualesquier recurso y del amparo, conformarse con la sentencia y demás resoluciones judiciales y hacer que se ejecuten;

b).- Celebrar contratos de trabajo individuales y colectivos -- así como convenios que se relacionen directa o indirectamente con el objeto del sindicato;

c).- Representar a la línea ante la Junta Central y Junta Federal de Conciliación y Arbitraje con el poder más amplio, pudiendo ejercer todas las facultades aun en aquellas que se requiere poder o cláusula especial.

d).- Adquirir bienes muebles y los inmuebles que permitan las Leyes;

e).- Transigir y comprometer en árbitros

f).- Conferir poderes y revocarlos.

g).- Formar los Reglamentos interiores de la línea.

h).- Delegar algunos de sus facultades en otros miembros del comité ejecutivo, de los miembros de la línea o de personas extrañas;

i).- Ejecutar los acuerdos de las asambleas.

También entre las obligaciones del presidente, se encuentra la de salvaguardar los intereses de la línea, suspender a cualquier permisionario por causas graves, informando de ello a la asamblea general cuando se trate de funcionarios electos por la misma, vigilar que todo el personal que presta sus servicios en la línea, cumpla con sus obligaciones, rindiendo un informe a la asamblea de su administración y de la situación que guarda. La obligación del secretario es la de substituir al presidente por falta temporal o accidental y la del tesorero, la de llevar la contabilidad de la línea y depositar los fondos en una institución de crédito, separando los que sean necesarios para sufragar los gastos diarios, efectuar los pagos por obligaciones contraídas por la línea y exigir el pago de las cuotas

ordinarias y extraordinarias, debiendo informar mensualmente al presidente del estado que guardan los citados fondos y a la asamblea general, --- cuando menos semestralmente. Para los efectos de revisión de la contabilidad, arqueos de caja, verificación de los valores depositados en las instituciones de crédito, corregir irregularidades; la asamblea general nombrará al comisario, el que debe rendir un informe cada seis meses como mínimo.

Las cuotas ordinarias y extraordinarias se encuentran previstas en el Capítulo V de los Estatutos, correspondiendo a cantidades fijas que son determinadas por la asamblea general de permisionarios. Las cuotas son administradas por el Comité Ejecutivo, pero a cargo del Tesorero, quien tiene la obligación de rendir un informe de ellas ante la referida asamblea general.

En el Capítulo VII y último, se establece que para celebrar -- las asambleas ordinarias, se requiere de la asistencia del cincuenta y -- uno por ciento de los integrantes de la línea y para las extraordinarias, del setenta y cinco por ciento, constituida previo citatorio y mediante -- convocatoria que se haga del conocimiento de los permisionarios con tres días de anticipación como mínimo. Para que surta sus efectos, deberá señalar el lugar en que se reuna la asamblea general.

De acuerdo con lo que disponen los estatutos de las líneas, -- observamos que en el capítulo I, se agregó la firma de contratos de trabajo, individuales o colectivos. Esta finalidad desvirtúa la función de es-

tos sindicatos, transformándolos en empresas mercantiles. Con ello se colocaron al margen de la Ley Federal del Trabajo, al contravenir la fracción II del artículo 249 de esta Ley, que les prohíbe ejercer la profesión de comerciantes con ánimo de lucro. Asimismo, el artículo 273 de la citada Ley, establece que no pueden formar sindicatos las personas sujetas a reglamentos especiales, como es el caso de los autotransportes urbanos, que debe scatar la Ley y el Reglamento para el Servicio Público de Transportes de Pasajeros en el Distrito Federal.

La organización sindical también acentúo la concentración de los permisos y de los camiones de quienes desertaban de la industria, sin mayores limitaciones que las posibilidades económicas de cada propietario en particular. En esta forma, los pequeños propietarios fueron desplazados por los grandes empresarios al transformarse las líneas propiamente en sociedades mercantiles.

3.- ASPECTOS GENERALES DE LA ORGANIZACION DE LAS LINEAS.

La estructura administrativa de las líneas, descansa fundamentalmente en el presidente, secretario y tesorero, que son los funcionarios de más alta jerarquía en los sindicatos de propietarios de camiones. Entre los empleados mediante los que se lleva a cabo la coordinación del servicio, citaremos a los siguientes:

El jefe de personal tiene a su cargo el control de las labores de los choferes y la supervisión de las diversas rutas de la línea. Vigila que los choferes cumplan con los reglamentos internos de trabajo de

las líneas y se le han conferido amplias facultades para dictar suspensiones temporales o ceses definitivos a los choferes. Estas medidas disciplinarias las aplica inclusive, cuando considera que determinado chofer, no obtiene los ingresos calculados en las vueltas que le corresponden o el vehículo que maneja, experimenta constantes descomposturas por falta de pericia.

El jefe de servicio, es otro de los empleados que auxilia al jefe de personal, teniendo la obligación de estar al tanto del número de vueltas que se le asignan a cada camión, los vehículos que les corresponde descanso para su "talacha" o sea lavado, engrasado, etc., así como las unidades que son reportadas para su reparación, Tiene que cerciorarse que las descomposturas de los camiones, son por causas ajenas a los choferes, es decir, por defectos del mecanismo del vehículo y no por falta de cuidado del operador. El jefe de servicio debe evitar las fricciones que surgen entre los choferes, ya sea por cuestiones de horarios, "cerrones", "correteadas", etc.

Los "despachadores" son empleados de las líneas, que tienen como función dar la orden de salida a los choferes, conforme a los intervalos que le ha señalado previamente el jefe de servicio. Para determinar el intervalo, se toma en cuenta las horas de mayor o menor afluencia de pasaje y el número de unidades disponibles, o sea aquellas que no se encuentren en reparación.

Las líneas normalmente disponen de garages para guardar sus vehículos, los que están a cargo de un "jefe de garage", que vigila la hora

en que los choferes "encierran" los camiones, su colocación, etc., habiéndose establecido como norma, que "el chofer que encierra saca". En caso de que algún vehículo a la hora de "encerrar", presente abolladuras, el espejo retrovisor roto o desperfectos de cualquier naturaleza, el "jefe de garage" los reporta al "jefe de servicio", para que al chofer responsable se le descuenta de su salario el importe de la reparación.

Para contabilizar los ingresos así como el número de las "vueltas" del camión y del chofer, las líneas tienen un "recaudador", que su función es equivalente a la del cajero, porque recibe la "cuenta" o importe del boletaje vendido en cada turno.

Para el control de los egresos derivados de la operación de los vehículos y de la administración en general, las líneas disponen de "liquidadores", que son los encargados de formular la nómina de salarios de los choferes con sus respectivas deducciones y pagarles decenal o semanalmente, elaborar la liquidación de los propietarios, obteniendo para cada carro, el "valor de la vuelta", que es igual al promedio de los ingresos por "vuelta" en el turno. En las líneas que tienen reducido número de camiones, las labores del "liquidador" las desempeña el contador.

Para evitar irregularidades en el manejo de los ingresos y egresos de las líneas por parte del tesorero o de los demás empleados y choferes, existe un contador, quien tiene a su cargo la elaboración del balance, y todo lo relativo a la contabilidad de la línea.

Como complemento del control establecido por las líneas para

evitar filtraciones en la venta de los boletos, existen los llamados "inspectores", que pueden ser "secretos" o visibles. Los primeros son aquellos que suben a los camiones como pasajeros y observan la venta de boletos, -- rindiendo posteriormente su "parte" de novedades. Los visibles son los que tienen que solicitarlo a los pasajeros, anotando tanto en la tarjeta del camión como en su lista, la hora y número del boleto vendido hasta ese momento.

En algunas líneas, todavía se regula el "tiempo" del recorrido de la ruta, utilizando relojes marcadores, o personas que reciben el nombre de "checadores", los que anotan en sus listas y en la tarjeta del chofer los minutos que se adelantan o atrasan en su "corrida". Los choferes tienen instrucciones de obedecer las órdenes de los "checadores", para no ser reportados al "jefe de servicio".

El "despachador" corrige los minutos de adelanto o atraso al -- dar la salida de los camiones, en cualquiera de las dos terminales que existen en los extremos de la ruta, con el fin de evitar las "correteadas" o que los vehículos se vayan de "vacio".

Se ha establecido en las líneas, que si el chofer se retrasa -- en el curso de la ruta, generalmente "pierda la vuelta". Esto sucede cuando su compañero que viene atrás de él lo adelanta y ocupa su lugar. En esta forma no sólo le gana el pasaje, sino también lo obliga a ir más despacio o a tratar de recuperar su "tiempo", dando origen con ello a las "carreras" y "carrones" con el camión.

En las líneas de primera y segunda clase, existen dos categorías de choferes, los de "planta" y los "postureros". Estos últimos, son -- choferes eventuales que substituyen las ausencias de los de "planta". - Hasta hace poco tiempo, las plantas de choferes se cotizaban de acuerdo - con la importancia de la línea, pero en la actualidad, tiende a desaparecer esta costumbre.

Se tiene conocimiento que las líneas exigen, como requisito previo al ingreso de los choferes, que depositen en efectivo de \$ 200.00 a - \$ 300.00, como garantía de los boletos que reciben en su turno. Asimismo, deben firmar una letra de cambio de \$ 1,000.00 por concepto de fianza, que tiene que liquidarse en plazos variables y firmar un papel en blanco, que generalmente se utiliza para formular la renuncia del chofer, cuando las - líneas desean despedirlo sin responsabilidad para ellas.

Los choferes de "planta" y "postureros", se rigen por el "Reglamento Interno de Trabajo", que existe en cada línea. En él se encuentran previstas las sanciones que se aplican, por faltas a su trabajo sin aviso, encontrarse con aliento alcohólico durante el servicio, sustracción de dinero con boletos "planchados", destruir el vehículo intencionalmente, etc. Como ya fué señalado, el jefe de personal tiene facultades para castigar con suspensión temporal o cese definitivo de los choferes, -- cualquier indisciplina e incumplimiento a las disposiciones de este Reglamento.

En cada línea existe un sindicato de choferes, que firma el -

Contrato Colectivo de Trabajo con el presidente de la línea. No obstante, los choferes han manifestado en diversas ocasiones, que estos sindicatos son "blancos", porque no cumplen realmente su función, debido a que las directivas son nombradas con la anuencia de los propietarios y sólo se concretan a proteger los intereses de estos últimos. El sindicato también se encarga de examinar a los choferes de nuevo ingreso, debiendo pagar una cuota por este concepto y otra periódica, que fluctúa entre \$ 10.00 y \$ 15.00 decenalmente, según la línea de que se trate.

Se ha podido investigar que por las condiciones en que son contratados los choferes, los permisionarios no les cubren a la mayor parte de ellos, vacaciones, servicio médico, séptimo día, y mucho menos, indemnización en caso de accidentes de trabajo, muerte o despido injustificado. Sólo un reducido número de los choferes de "planta", aparecen inscritos en el Seguro Social, con el fin de cubrir esta obligación ante las Autoridades correspondientes.

Las líneas disponen de abogados, cuya obligación principal es lograr la devolución inmediata de los vehículos detenidos y evitar que los choferes sean declarados culpables en los accidentes de tránsito. Para tramitar las infracciones, existen "gestores", que son viejos choferes de las líneas, los que también tienen a su cargo, el examen de los aspirantes de choferes "postureros" o labores administrativas.

De acuerdo con las estimaciones que se han hecho sobre la cantidad de choferes y empleados que prestan sus servicios en las líneas de

autotransporte urbano, encontramos que los empleados ascienden a 1,600 - personas, los choferes de planta 13,200 y 1,100 choferes eventuales o pos- tureros, con un total a 15,900 trabajadores.

Dentro de la administración de las líneas, es de suma importan- cia la tarjeta que se destina a cada camión y que recibe el chofer al ini- ciar su turno, porque permite controlar no sólo el tiempo utilizado en - una vuelta, es decir, salida y regreso a la terminal, sino también el in- greso obtenido en ella y la cantidad de boletos vendidos.

Su funcionamiento es sencillo, porque únicamente se anota en la tarjeta la hora de salida y el número del boleto, lo que también faci- lita verificar por medio de "inspectores" en el trayecto de la ruta, el boletaje vendido y el tiempo de adelanto o retraso con relación a su sali- da.

Esta tarjeta aún cuando es igual para las líneas de primera y segunda clase, no cumple la misma función en unas y otras en lo que res- pecta al salario del chofer y liquidación de los propietarios. En las de primera clase, el salario de los choferes se determina según el número de "vueltas" y se liquida en forma similar al propietario del camión. En las de segunda clase, el salario depende de la cantidad de pasaje que trans- portan, estableciéndose en estas líneas, un porcentaje sobre el ingreso obtenido durante determinado número de "vueltas". Para las líneas en que existen diferentes tarifas, según se trate de rutas urbanas o suburbanas, como en la línea "Circuito-Hospitales", se lleva un registro complementa- rio por cada vehículo, denominando "liquidación del boletaje del carro",

en el que se anotan los números de los boletos vendidos conforme a las tarifas establecidas.

Las líneas tienen dos turnos que comprenden de 15 a 22 horas, e inclusive hasta de 24 horas, como la línea Atzacapotzalco-Aviación. En la mayor parte de las líneas, el servicio termina a las 0 horas, una o dos de la mañana, para reanudarlo a las cuatro o cinco del mismo día.

Se entiende por "vuelta completa" el recorrido que hace el camión de ida y regreso en la misma ruta y "vuelta sencilla" cuando es en un sólo sentido.

En las líneas que tienen rutas con kilometraje distinto, es decir, con rutas más cortas que otras o calles sin asfaltar, se ha establecido la rotación de las unidades, para que el ingreso y la depreciación de ellas sean uniformes.

Los choferes sólo tienen obligación de dar de 4 a 8 vueltas. El número de vueltas depende del kilometraje de la ruta por lo que en las rutas cortas, es común que los choferes acumulen en el turno hasta 16 vueltas como máximo y 8 vueltas como mínimo.

4.- LAS LINEAS COMO SOCIEDADES MERCANTILES.

La Alianza de Camioneros de México, se constituyó en 1924, y fue protocolizada como asociación civil hasta 1954, conservando su carácter de organismo representativo del gremio camionero ante las Autoridades hasta 1958. En este año el Jefe del Poder Ejecutivo Federal, expidió la Ley de 30 de diciembre, creando la Unión de Permisarios de Transportes

de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, con el carácter de institución pública y con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Conforme al artículo 2o. de esta Ley, la Unión fue constituida e integrada con aquellas personas que en la actualidad o en lo futuro disfrutaran de permisos o concesiones para prestar el servicio público de transportes de pasajeros a bordo de camiones o autobuses dentro de los límites del Distrito Federal. La obligación de pertenecer a la Unión a -- que se refiere este artículo constituye una condición del permiso o concesión.

Posteriormente, en el Diario Oficial del 30 de enero de 1959, fueron publicados los Estatutos que regulan el régimen interno de la -- Unión, cuyo Consejo Directivo se constituyó con un Presidente, nombrado -- por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, y ocho miembros electos por mayoría de votos de la Asamblea General.

Al pretender la Unión de Permisarios llevar a cabo a fines del año de 1960, la renovación de parte de los camiones en servicio, introduciendo las unidades conocidas como "chatos" y "pistaches", se encontró que las líneas adeudaban al Banco Nacional de Transportes, S.A., la cantidad de \$ 101,908,187.00. Esta situación fue aprovechada por las Autoridades del Distrito Federal, para obligar a las líneas a constituir se en sociedades mercantiles anónimas, a fin de garantizar los préstamos que recibían. Esta disposición se apoyó en la Ley que Fija las Bases Generales a que se Sujeta el Tránsito y Transportes del Distrito Federal --

del 23 de marzo de 1942 y en el Reglamento para el Servicio Público de Transportes en el Distrito Federal del 14 de abril del mismo año.

Ante esta medida, los permisionarios adoptaron una actitud de franca rebeldía, considerándola anticonstitucional y violatoria de la libertad de asociación para dedicarse a un negocio lícito, no obstante que la Ley y Reglamento ya citados, en las que se apoyaron las Autoridades del Distrito Federal, señalan o dice en forma categórica, que las concesiones se deben entregar precisamente a personas morales.

Como existía una jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia, en contra del Reglamento para el Servicio Público de Transportes en el Distrito Federal de 1942, el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa, amparó a los permisionarios y concedió la suspensión definitiva de la orden para que las líneas se constituyeran en sociedades mercantiles.

Entre los diversos argumentos que las líneas trataron de hacer valer, para no aceptar la formación de sociedades anónimas, señalaban que dichas sociedades las desplazarían como permisionarios, transformando los en simples accionistas de una agrupación mercantil, desapareciendo la pequeña propiedad que por tantos años habían conservado. Afirmaban que existía el peligro de que las acciones se concentraran en un reducido número de capitalistas, por lo que hacían resaltar, que las líneas estaban integradas por miles de trabajadores propietarios de los vehículos que operaban.

Debe aclararse, que tal parece que sólo deseaban ocultar su carácter de grandes empresarios, toda vez que la existencia de "miles de propietarios", es un tanto dudosa. Se tiene entendido, que el número de permisionarios de las líneas del Distrito Federal, llegan aproximadamente a unas 2,200 personas. Entre ellos se encuentran medianos propietarios de uno o más camiones, pero en una proporción muy reducida, si la comparamos con las inversiones que tienen en esta industria, verdaderos capitalistas, como los señores Abelardo Matamoros Acosta, Isidoro Rodríguez Ruíz, Eduardo Soberanes R., Evaristo Rodríguez, y otras personas -- más, que son ampliamente conocidas en el gremio camionero.

Como resultado de la negativa de las líneas para transformarse en sociedades mercantiles, la Unión de Permisionarios les suspendió el suministro de gasolina subsidiada que recibían a través de Petróleos Mexicanos.

Ante esta situación, los representantes de los permisionarios, aceptaron la intervención del Jefe del Poder Ejecutivo Federal, acatando la orden para elegir el tipo de sociedad mercantil que los habilitara como sujetos de crédito.

Dobe señalarse que la nueva personalidad jurídica y moral de las líneas, no produjo ningún cambio en la estructura económica y administrativa de ellas. Las condiciones en que se continuó prestando el servicio experimentó una mejoría relativa, porque la renovación del equipo no se llevó a cabo en todas las líneas. Al mismo tiempo, en las de primera -

clase ha continuado vigente la autorización para que el pasaje viaje de pie, lo que implica que las Autoridades del Distrito Federal reconozcan, que existe escasez de autotransportes. Esta medida también ha eliminado la diferencia entre el servicio de primera y segunda clase. Para comprobarlo, basta observar en las horas en que la demanda es mas intensa y se llegará a la conclusión, de que hasta la fecha no se respeta el límite de 10 personas que se había señalado inicialmente para las líneas de primera clase.

En consecuencia, en los servicios públicos como el que nos ocupa, no es posible que subsista indefinidamente el "laissez faire", -- "laissez passer" de la época de los clásicos de la economía, en virtud de que el interés colectivo debe ser primero que el individual, lo que determina que se requiera de una intervención del Estado en forma más directa mediante la municipalización de este servicio público.

CAPITULO III

LINEAS Y RUTAS DE CAMIONES DE PRIMERA Y SEGUNDA CLASE

1.- NUMERO DE LINEAS Y RUTAS EN SERVICIO.

El incremento natural y social de la población del Distrito Federal, ha determinado que en los últimos años, resulte cada vez más difícil delimitar con precisión la Ciudad de México. Sin embargo, puede decirse que tiene una superficie de 137 Km²., equivalente al 9% de los -- 1,483 Km². del área total que ocupa el Distrito Federal.

Lo que propiamente es la Ciudad de México, tiene una forma -- equivalente a un cuadrado de 11.7 Km. por lado, situada a manera de co-- rrazón, casi en el extremo Norte del Distrito Federal; colinda con las De-- legaciones de Atzacapotzalco y Gustavo A. Madero al Norte; con la Delega-- ción de Ixtapalapa al Este; con la Delegación de Coyoacán al Sur y con la Delegación de Obregón y el Estado de México al Oeste". (1)

Para referirnos al número de líneas y rutas en servicio, debe mos distinguir el área esencialmente urbana de la suburbana. La primera -- se identifica con la Ciudad de México y se caracteriza porque en ella se encuentran las Dependencias Oficiales, las instituciones financieras pú-- blicas y privadas, etc. La segunda corresponde a las zonas en las que pre-- domina la población rural, localizada en las Delegaciones de Atzacapotzalco, Gustavo A. Madero, Ixtacalco, Obregón, Coyoacán, Ixtapalapa, Cuajimalpa, La Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta.

(1) "El Problema Demográfico del Distrito Federal".- Ing. Emilio González Tavera.- Revista Ingeniería Mecánica y Eléctrica. Pág. 34. Marzo de 1961.

El sistema de autotransportación de la Ciudad de México, comprende 52 y 40 líneas de primera y segunda clase, respectivamente. De las 92 líneas que suman en total, la mayor parte de sus rutas, no se circunscriben a lo que es la ciudad, sino que también comunican los diversos centros urbanos formados en su periferia, como Atzacapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, etc., por lo que es común que sus terminales se localicen en estas zonas.

En el sistema de autotransportación urbana, también hemos considerado a las líneas, que además de prestar el servicio urbano, han prolongado sus rutas a las zonas suburbanas, por ejemplo, las líneas "Xochimilco-Milpa Alta", "Ixtapalapa-Tulyehualco", "Tlalpan y Anexas", "México-Tlalnepantla", "Chapultepec-Xochimilco", etc.

En cambio fue necesario eliminar de dicho sistema a todas las líneas que en nuestra opinión, son propiamente suburbanas, porque aún cuando tienen las mismas características que las demás, en lo que se refiere a la administración y operación de las unidades, el servicio es exclusivo para estas zonas. Como ejemplo citaremos a las líneas "Santa Clara-Xalostoc", "San Cristóbal Ecatepec", "Cuauhtepac-La Villa", "Santa Fé-Tacubaya-La Venta", etc.

Según la información proporcionada por la Alianza de Camioneros de México, A.C. (2) y la Oficina Técnica de la Dirección de Tránsito del Distrito Federal, las 52 líneas de primera clase tienen autorizados

(2) Alianza de Camioneros de México, A.C.-Contestación a los 4 Temarios de la Comisión de Reestructuración del Sistema de Transportes del D.F.- Pág. 27.

3,358 vehículos y las 40 de segunda clase, 3,044 camiones, ascendiendo en total a 6,402 unidades hasta el año de 1962.

A partir de la formación de las líneas, únicamente se les autorizó para explotar una sólo ruta. Esta ruta oficial la hemos denominado troncal o principal, por lo que el número de rutas troncales, es igual a 92. Es decir, que son equivalentes a las 52 y 40 líneas de primera y segunda clase. En consecuencia, los nombres de las rutas troncales, también corresponde al de las líneas.

A medida que el área de la ciudad se fue ampliando y de acuerdo con la cantidad de usuarios de cada zona en la que prestaban el servicio, las líneas fueron estableciendo por su propia iniciativa ramales o escapes, siguiendo generalmente el sentido de la ruta troncal, pero sin tomar en cuenta si el número de camiones que tenían autorizados, eran suficientes para satisfacer la demanda del servicio con eficiencia.

Al mismo tiempo, crearon simples desviaciones de las rutas troncales, que por su reducido kilometraje, no tienen la categoría de ramales. Estos casos los observamos en algunas líneas de segunda clase, que satisfacen las necesidades de transportación de las colonias proletarias del Distrito Federal. Como ejemplo, tenemos a la línea "Gustavo A. Madero" "Penitenciaria-Alamos", "Villa A. Obregón", etc.

Debe aclararse que para determinar el número total de rutas del sistema, no fueron consideradas estas desviaciones, por lo que en la actualidad, además de las 92 rutas troncales, existen 466 ramales, o sea

un total de 558 rutas. De éstas, 286 corresponden a las líneas de primera y 272 a las de segunda clase. Asimismo, las rutas troncales y ramales se agruparon como si fueran rutas en general, haciendo caso omiso de la diferencia de kilometraje, del paralelismo y la superposición que pueda existir entre una y otras.

Conforme a este criterio, hemos elaborado los siguientes Cuadros estadísticos con datos de 1962, que nos dan una idea general del número de rutas, así como de los vehículos de primera y segunda clase en servicio.

En el Cuadro No. 1, aparece en la primera columna y en orden progresivo, el número de rutas troncales y ramales que había en las líneas de primera clase hasta el año de 1962. Atendiendo a esta numeración progresiva, se agruparon en la segunda columna, las líneas que tenían esa cantidad de rutas y ramales. La tercera columna, o sea el total de rutas y ramales de cada término de la serie, se obtuvo multiplicando las cifras de las dos columnas anteriores.

CUADRO No. 1

TOTAL DE RUTAS Y RAMALES DE LAS LINEAS DE PRIMERA CLASE

1962

No. DE RUTAS	No. DE LINEAS	%	TOTAL DE RUTAS	%
2	4	7.7	8	2.8
3	10	19.3	30	10.5
4	11	21.3	44	15.4
5	10	19.3	50	17.5
6	3	5.8	18	6.3
7	3	5.8	21	7.3
8	2	3.8	16	5.6
9	2	3.8	18	6.3
10	2	3.8	20	7.1
11	1	1.8	11	3.7
12	2	3.8	24	8.4
13	2	3.8	26	9.1
SUMAS	52	100.0	286	100.0

FUENTE: Estimación directa con datos de la Oficina Técnica de la Dirección General de Tránsito del D.F. y de la Alianza de Camioneros de México, A.C.

Las 52 líneas de primera clase se hicieron igual al 100%, lo

mismo que las 286 rutas que estaban a su cargo hasta el año de 1962. Conforme a esta base, las líneas que tienen de 2 a 5 rutas comprenden 35 líneas y representan el 67.6% del total. Asimismo, las rutas correspondientes a estas líneas, se elevan a 132 o sea al 46.2% también del total. Por el contrario, las líneas restantes, es decir, aquellas que disponen de 6 a 13 rutas se reducen a 17 líneas, y son equivalentes al 32.4% con relación a la base señalada. Sin embargo, estas líneas tienen 154 rutas o sea el 53.8% de las 286 rutas que existen actualmente.

Conforme al Cuadro No. 1, observamos que no existe uniformidad en el número de rutas que han establecido las líneas. A fin de señalar casos concretos de líneas que se encuentran en esta situación, citaremos los siguientes ejemplos: las líneas que tienen 3 rutas cada una y que en el Cuadro No. 1 están representadas por 10 líneas, equivalen al 19.3%, las que a su vez controlan 30 rutas en total, es decir, el 10.5% de las 286 rutas. Entre estas líneas se encuentran la "Circuito-Colonias", "Colonias Urbanas", "Constituyentes-P. Aéreo", "Peralvillo-Cozumel", "Santa María Roma", etc.

En cambio, las líneas con 12 y 13 rutas, no obstante que únicamente suman 4, o sea el 7.6% de las 52 líneas, disponen de 50 rutas, -- siendo equivalente al 17.5% del total, por lo tanto, existe una diferencia de 20 rutas entre estos dos grupos. Para las líneas con 12 y 13 rutas, podemos citar a la "Gustavo A. Madero", "Lindavista-Bellas Artes", "Penitenciaría-Alamos", etc.

Para las líneas de segunda clase, hemos elaborado el cuadro No. 2, en forma similar al anterior, conservando también los conceptos ya señalados en el Cuadro No. 1, como puede verse a continuación.

CUADRO No. 2

TOTAL DE RUTAS Y RAMALES DE LAS LINEAS DE SEGUNDA CLASE

1962

No.DE RUTAS	No.DE LINEAS	%	TOTAL DE RUTAS	%
3	10	25.0	30	11.0
4	4	10.0	16	6.1
5	3	7.5	15	5.5
6	6	15.0	36	13.2
7	3	7.5	21	7.2
8	2	5.0	16	6.1
9	4	10.0	36	13.2
10	1	2.5	10	3.7
11	2	5.0	22	8.1
12	1	2.5	12	4.4
13	1	2.5	13	4.9
14	1	2.5	14	5.0
15	1	2.5	15	5.5
16	1	2.5	16	6.1
SUMAS	40	100.0	272	100.0

FUENTE: Estimación directa con datos de la Oficina Técnica de la Dirección General de Tránsito del D.F. y de la Alianza de Camioneros de México, A.C.

En el Cuadro No. 2 se advierte de inmediato, que el servicio de segunda clase, se encuentra a cargo de 40 líneas, es decir 12 líneas menos con respecto a las que están destinadas a prestar el servicio de primera clase. La razón de que no coincida el número entre unas y otras, obedece esencialmente a la mayor productividad de las líneas de primera clase, con relación a las de segunda clase. Este fenómeno, como trataremos de corroborarlo en el presente trabajo, se debe a que ha desaparecido la diferencia entre ambos servicios en el pasaje transportado.

Lo anterior nos permite afirmar que el sistema de autotransportación urbana de la Ciudad de México, está constituido fundamentalmente por las líneas de primera clase, en tanto que las de segunda, sólo tienen un carácter complementario.

En la primera columna de este Cuadro, notamos también que el número progresivo de las rutas se eleva a 16, mientras que en las de primera clase se reducen a 13. Es decir que existe la tendencia en las líneas de segunda clase, de establecer cada vez más, un mayor número de ramales para las colonias proletarias que circundan la Ciudad de México.

Para obtener sus números relativos, se hicieron igual al 100% las 40 líneas, así como las 272 rutas. Asimismo y conforme al número de rutas que tiene cada línea, fueron considerados 4 grupos, o sea de 3 a 4, de 5 a 6, de 7 a 9 y de 10 a 16 rutas, respectivamente.

El primer grupo consta de 14 líneas, que representan el 35% -- así como 46 rutas, equivalentes al 17.1% con relación al total. En el si-

guiente grupo el número de líneas se reduce a 9, representando el 22.5%, en tanto que las rutas aumentan a 51, o sea el 18.7% del total. Comparando ambos grupos, nos damos cuenta que no guarda la misma proporción el número de líneas y la cantidad de rutas que tienen a su cargo.

La discrepancia anterior aparece con mayor claridad en los -- grupos siguientes, observándose que las líneas que tienen de 7 a 9 rutas, suman 9 líneas o sea el 22%, pero en lo que se refiere a las rutas, sucede lo contrario porque se elevan a 73, siendo equivalentes al 26.5% del total por lo que con relación al grupo precedente, existe una diferencia de 22 - rutas. Lo mismo sucede con las líneas que tienen de 10 a 16 rutas, las que únicamente suman 8, o sea el 20.0%, en cambio las rutas en las que prestan el servicio, alcanza la cifra de 102 rutas, es decir el 37.7% del total.

Los Cuadros 1 y 2, ponen de manifiesto, que la división más que proporcional llevada a cabo en las rutas troncales de segunda clase con respecto a las de primera, se ha hecho atendido exclusivamente a los intereses de los propietarios de los camiones, pero sin tomar en cuenta el número de unidades disponibles para la prestación del servicio.

Por mucho tiempo prevaleció la costumbre entre las líneas, que las rutas ramales se establecieran mediante convenios entre las propias líneas. Cuando una de ellas se consideraba afectada por estimar que la competidora invadía sus rutas, exigía una compensación, ya sea para establecer a su vez otra ruta, modificar el itinerario de alguna de sus rutas o simplemente, cambiar la ubicación de sus terminales a lugares en que había perspectivas de aprovechar el pasaje de otras zonas en proceso de ur

banización.

Los Cuadros anteriores sólo se refieren a un aspecto parcial de las condiciones en que se presta el servicio, por lo que vamos a complementarlo con el número de unidades autorizadas, a fin de obtener una idea más precisa del sistema de autotransportación urbana.

CUADRO No. 3

TOTAL DE RUTAS Y UNIDADES DE LAS LINEAS DE PRIMERA CLASE

1962

NUMERO DE RUTAS	NUMERO DE LINEAS		TOTAL DE RUTAS		UNIDADES AUTORIZADAS	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
2	4	7.7	8	2.8	119	3.6
3	10	19.3	30	10.5	376	11.2
4	11	21.3	44	15.4	528	15.7
5	10	19.3	50	17.5	694	20.7
6	3	5.8	18	6.6	211	6.3
7	3	5.8	21	7.3	236	7.0
8	2	3.8	16	5.6	125	3.7
9	2	3.8	18	6.3	220	6.6
10	2	3.8	20	7.1	211	6.3
11	1	1.8	11	3.7	116	3.4
12	2	3.8	24	8.4	286	8.5
13	2	3.8	26	9.1	236	7.0
SUMAS	52	100.0	286	100.0	3,358	100.0

FUENTE: Estimación directa con datos de la Oficina Técnica de la Dirección General de Tránsito del D.F. y de la Alianza de Camioneros de México, A.C.

Al formular este Cuadro, también seguimos el orden progresivo de las rutas que se estableció en los Cuadros 1 y 2, lo que sirvió de referencia para determinar el número de líneas que tienen la cantidad de rutas que aparecen en la primera columna, así como las rutas y unidades de las demás columnas.

El total de rutas se obtuvo multiplicando el número de rutas de la primera columna por la cantidad de líneas que tienen esas rutas.

Se observa que no existe una distribución proporcional en el número de camiones y rutas. Para corroborarlo, dividimos las unidades de la última columna entre las rutas de cada término de la serie, obteniendo promedios que fluctúan de 8 a 15 unidades por ruta. Las líneas con 8 y 9 camiones para cada ruta, se localizan en las que disponen de 3 y 13 rutas. Las de 11 y 12, se encuentran en el grupo con 4, 6, 7, 9, 10, 11 y 12 rutas. En cambio de 13, 14 y 15 vehículos por ruta, únicamente en las que tienen 2, 3 y 5 rutas.

Las líneas con 8 y 9 unidades por ruta, están representadas por 4 líneas, equivalentes al 7.6% del total de ellas y con 42 rutas, ó sea el 14.7%, así como 361 unidades con el 10.7 del total en ambos casos.

Haciendo la suma de las líneas con 11 y 12 camiones por ruta, obtenemos 24 líneas, que representan el 46.2% del total, por lo que las rutas que controlan, ascienden a 156, ó sea el 54.5% de todas ellas. Las unidades a su vez, se elevan a 1,808, que equivalen al 53.8% del total. Entre las líneas con este promedio, aún cuando son numeros los ejemplos, nos concretaremos a citar a la "Guerrero-Jamaica" con 7 rutas y 88 unidades y la -

línea "Madero-Clasa-Coyoacán" con 10 rutas y 106 unidades.

Las líneas que tienen el promedio más alto de unidades por ruta, es decir, 13, 14 y 15 unidades para cada ruta, están representadas por 24 líneas, con el 46.2% del total, disponiendo de 88 rutas y 1,189 unidades, ó sea el 30.8% y 35.5% en el mismo orden y con respecto al total de unas y otras. También en este grupo son numerosos los ejemplos, - pero únicamente citaremos a las líneas "Juarez-Loreto" Circuito Grande, que tiene 3 rutas y 40 unidades y "Santa Julia-Morelos", con 5 rutas y 70 unidades.

Para las líneas de segunda clase, hemos elaborado el Cuadro No. 4 , en forma similar al de las líneas de primera clase, correspondiendo también al total de las rutas y unidades que había hasta 1962, siendo sus conceptos idénticos a los ya indicados. Comparando sus cifras con las del Cuadro anterior, nos damos cuenta que estas líneas se han reducido a 40 y a 314 las unidades.

La diferencia señalada, como veremos a continuación, repercute en la cantidad de camiones que en promedio se destinan a cada ruta, - limitando con ello su capacidad de transportación para satisfacer las necesidades, cada vez mas crecientes de este servicio en las colonias proletarias, debido a que existen promedios que fluctúan de 6 a 15 vehículos - por ruta, como veremos en el cuadro No. 4.

CUADRO No. 4

TOTAL DE RUTAS Y UNIDADES EN LAS LINEAS DE SEGUNDA CLASE

1962

No. DE RUTAS	NUMERO DE LINEAS		TOTAL DE RUTAS		UNIDADES AUTORIZADAS	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
3	10	25.0	30	11.0	447	14.7
4	4	10.0	16	6.1	155	5.1
5	3	7.5	15	5.5	174	5.7
6	6	15.0	36	13.2	529	17.4
7	3	7.5	21	7.2	134	4.4
8	2	5.0	16	6.1	193	6.3
9	4	10.0	36	13.2	366	12.0
10	1	2.5	10	3.7	81	2.7
11	2	5.0	22	8.1	207	6.8
12	1	2.5	12	4.4	141	4.6
13	1	2.5	13	4.9	117	3.8
14	1	2.5	14	5.0	147	4.8
15	1	2.5	15	5.5	185	6.2
16	1	2.5	16	6.1	168	5.5
SUMAS	40	100.0	272	100.0	3,044	100.0

FUENTE: Estimación directa con datos de la Oficina Técnica de la Dirección General de Tránsito del D.F., y de la Alianza de Camioneros de México, A.C.

Para darnos una idea más precisa de esta situación, consideramos 4 grupos de acuerdo con dichos promedios. De 6 camiones por ruta, de 8 a 9, de 10 a 12 y de 14 a 15. El 1o. se localiza en las líneas con 7 rutas. El 2o. en las de 4, 10, 11 y 13 rutas. El 3o. corresponde a las que disponen de 5, 8, 9, 12, 14, 15 y 16 rutas, y el 4o. a las -- que tienen 3 y 6 rutas.

Entre las líneas de segunda clase, existen algunas que tienen hasta 6 unidades para cada ruta. Comprenden solamente 3 líneas que representan el 7.5% de ellas, con 21 rutas y 134 unidades, equivalentes al 7.2% y 4.4%, respectivamente, del total de ambas. Como ejemplo de este grupo, tenemos a la línea "Lomas de Chapultepec" de segunda clase, - que presta el servicio con 49 unidades y 6 rutas.

Las líneas que tienen 8 y 9 camiones por ruta, constituyen un grupo de 8 líneas, que representan el 20.0%, así como 61 rutas y 560 unidades, equivalentes en el mismo orden, al 22.8% y 18.4% del total de unas y otras. Como ejemplos de este grupo, podemos citar a la línea de segunda clase "Guerrero-San Lázaro", con 81 camiones y 9 rutas, lo mismo que la línea de segunda clase, "México-Tlalpan" con 64 unidades y 8 rutas.

Las líneas con 10, 11 y 12 vehículos por ruta, comprenden 13 líneas, equivalentes al 32.5% del total. Con 124 rutas y 1,374 camiones, que representan el 45.8% y el 45.1%, ~~cada uno del total de ambos~~ - conceptos. Como ejemplo de las líneas de este grupo, se encuentran la -

línea "Ixtapalopa-Tulyehualco", con 11 rutas y 113 unidades, la línea "San Rafael-Aviación", que tiene 14 rutas y 147 vehículos; la línea "Villa A. - Obregón", con 15 rutas y 168 camiones; la línea "Colonia Peralvillo" con 141 unidades y 12 rutas, etc.

Las líneas que alcanzan 14 y 15 vehículos en promedio para cada una de sus rutas, se localiza entre aquellas que tienen 6 y 3 rutas. Este grupo está integrado por 16 líneas de segunda clase, que equivalen al 40.0% del total de ellas. Tienen 66 rutas y 976 vehículos, equivalentes al 24.2% y 32.1% en el mismo orden y del total de ellas. Como ejemplo de este grupo, señalaremos la línea "Tacuba-Panteones", con 93 unidades y 6 rutas.

Seguramente que por tratarse de promedios aritméticos, puede considerarse que no son indicadores de lo que sucede en la realidad. Sin embargo, deseamos señalar la existencia de factores, que aparentemente res tan gravedad a la escasez de camiones y que inclusive, les sirven a los permisionarios de argumentos para rechazar la idea de aumentar la cantidad de unidades en servicio.

Estos factores están representados, por la superposición y paralelismo de las rutas de las propias líneas o de sus competidores, la diferencia de kilometraje de las rutas, por la reducción del pasaje en las horas intermedias de los diferentes turnos de las líneas. Como sabemos, esto último se debe a los horarios que rigen las actividades de las dependencias oficiales, empresas particulares, industriales y comerciales.

También influye para descartar la necesidad de autorizar a las líneas un mayor número de vehículos, el que se haya renovado a últimas fechas, parte del equipo por el de mayor capacidad de transportación.

2.- HORARIOS.-

Los horarios establecidos por las líneas de autotransporte urbano de pasajeros, son una consecuencia del desarrollo económico alcanzado por la ciudad. Su significación desde el punto de vista económico, es bastante objetivo, porque a medida que aumenta la producción y el consumo, se requiere de una participación cada vez mayor, de los sectores activos de la población que intervienen en estos dos procesos.

Los horarios se encuentran en función de la demanda del servicio y varían de acuerdo con las características socio-económicas de los habitantes de las diversas zonas de la ciudad. Es decir, sus ingresos, hábitos y en general su nivel de vida. Los horarios están sujetos a la hora en que principia y termina la demanda del servicio durante las 20.00 horas de movimiento diario de la ciudad. Puede aceptarse que el ciclo de la actividad económica de la ciudad se inicia a las 4.30 de la mañana, para concluir entre las 23.30 y 24.00 horas aproximadamente.

El servicio se inicia con las líneas de segunda clase a las 4.30 de la mañana. Se ha observado que es común que se excedan en las primeras horas de la mañana en dos y tres veces la capacidad normal de las unidades. Este sobre cupo de los camiones determina que la transportación se haga sin tomar en cuenta la eficiencia y mucho menos la seguridad de --

los pasajeros. Como los usuarios corresponden a los núcleos de la población económicamente débil, y además, representan la más baja capa social dentro de la estructura ocupacional en la ciudad, se ven obligados también, a ser los primeros en desplazarse.

Las líneas de segunda clase que se encuentran en estas condiciones, son aquellas que comunican las zonas proletarias de la ciudad con los centros comerciales, como "La Merced", "Jamaica", el "Restro Municipal", etc., lo mismo que los centros industriales localizados en las Colonias Industrial Vallejo, Anáhuac, Atzacapotzalco, Gustavo A. Madero, Aragón, Tlatilco, etc.

Debe señalarse que todas las líneas de segunda clase, tienen rutas que pasan por centros comerciales o industriales y comunican preferentemente a las colonias proletarias. Por ser las más densamente pobladas, la demanda del servicio no solamente es mayor, sino también inelástica. En esta forma se establecen corrientes definidas de usuarios de las zonas de habitación a los de trabajo o viceversa. Como ejemplos citaremos a las líneas "Gustavo A. Madero", "San Juanico-Merced", "Santa Julia-Merced", "San Pedro de los Pinos", "Villa A. Obregón", "Circuito-Colonias", "Circuito-Hospitales", "Circunvalación", etc.

Las líneas de primera clase, empiezan a prestar el servicio generalmente a las 5.30 y 6.00 de la mañana, de conformidad con la demanda que exista en las zonas por las que cruzan sus rutas. Los periodos de máxima actividad en el turno matutino, comprenden de las 5.30 a las 6.30 y de las 7.00 a las 9.30 de la mañana. Esto se debe a que las industrias

dan principio sus labores a las 6.00 y 7.00 horas. En cambio, los centros de enseñanza y las Dependencias del Gobierno a las 8.00 de la mañana y las oficinas particulares e instituciones bancarias a las 9.00 horas.

La demanda del servicio se reduce a partir de las 10.00 horas, en que la mayoría de los empleados de las zonas comerciales se han presentado a iniciar sus actividades. Se incrementa nuevamente a las 11.30 horas, porque los estudiantes de secundarias, preparatoria, del Politécnico y de las academias particulares retornan a sus hogares, alcanzando su mayor intensidad a las 14.30 horas, en que los empleados federales abandonan sus labores. La máxima afluencia de pasajeros propiamente tiene lugar entre las 16.00 y 17.00 horas, debido a que existe un elevado porcentaje de personas que prestan sus servicios en la tarde, ó simplemente se desplazan hacia los centros de diversión o de cultura. Al mismo tiempo, coincide con la salida de los obreros, empleados particulares, casas comerciales, etc., por lo que la escasés del autotransporte es tan notoria como en las primeras horas de la mañana.

El tercer período de gran demanda del servicio, se observa entre las 7.00 y 9.00 de la noche, en que concluye la jornada diaria de trabajo.

3.- FRECUENCIAS.-

La frecuencia o intervalos con la que son despachados los camiones de su terminal, constituye otra de las más serias deficiencias a las que se enfrentan diariamente los pasajeros, quienes habitualmente tie-

nen que esperar hasta treinta minutos el paso del vehículo que desean abordar.

La discrepancia que se observa entre el intervalo o frecuencia con el que salen los vehículos de su terminal y el que existe a través de la ruta, obedece principalmente a las siguientes causas: Variación de la intensidad de la demanda del servicio en las diferentes horas del día, la escasez de camiones en la totalidad de las líneas, el sistema de pago a los choferes, la superposición de las rutas, la diferencia del kilometraje de las rutas, los problemas derivados de la circulación del tráfico, tales como la falta de sincronización de los semáforos, paradas de vehículos en zonas congestionadas, liberalidad en el estacionamiento de automóviles, etc. Estos factores trataremos de comentarlos en los siguientes capítulos con mas amplitud.

La correlación directa y proporcional que se establece entre demanda y productividad de las unidades, determina que los propietarios de los camiones, sólo traten de actuar conforme al principio económico de obtener la máxima utilidad con la mínima inversión. Es decir, que a mayor demanda del servicio, será también más elevado el ingreso que se obtenga. El espíritu de lucro que impulsa a los permisionarios, les impide conciliar su interés personal con el de los altos intereses colectivos de la población, lo que justifica la intervención del Estado en estos servicios.

Lo que hemos expuesto, nos explica que en las horas en que es más intensa la demanda, los intervalos sean menores. Sin embargo, en estos períodos resulta materialmente difícil abordar los camiones, porque --

van completamente llenos, inclusive a tres o cuatro cuadros de la terminal, Por el contrario, cuando decrece la demanda, la frecuencia se torna inversa, con el fin de que los vehículos no circulen vacíos, independientemente de que los usuarios tengan que esperar 25 ó 30 minutos el paso de su camión y en algunas líneas hasta 45 minutos.

Cabe agregar, que el Artículo 47 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, ordena que - "los concesionarios están obligados a observar estrictamente los horarios autorizados por el Departamento del Distrito Federal. En casos de descompostura de alguno de los vehículos, o cuando se ordenen reposiciones de éstos, los propios concesionarios deberán ordenar la substitución de los vehículos retirados por igual número de vehículos, siempre que éstos estén previamente autorizados por el propio Departamento..."

A pesar de que existe esta disposición, no se tiene conocimiento que las Autoridades hayan ejercido una vigilancia sistemática y periódica en este sentido. En consecuencia, las líneas de camiones actúan arbitrariamente, sin tomar en cuenta las disposiciones que rigen la prestación del servicio.

CAPITULO IV

ASPECTOS ECONOMICOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

1.- CAPACIDAD DE TRANSPORTACION DE LOS CAMIONES.

Para calcular la capacidad de transportación de los camiones y como consecuencia de ello, el grado de explotación económica de las unidades y del equipo en general, puede utilizarse el método directo y el indirecto.

El primero está representado por la investigación directa -- que hace una persona en los camiones en circulación, a fin de observar y anotar el número de pasajeros que ascienden y descienden en las diferentes horas del día y durante el trayecto de la ruta.

De los métodos indirectos, se destaca el Sistema de Muestreo, en el que se requiere un mapa de la Ciudad, la selección de zonas urbanas, debiéndose considerar las principales características socio-económicas, de manera que la muestra sea representativa de la cantidad de pasajeros que son transportados por los camiones de la zona que se tome como ejemplo, en los diferentes horas del día.

Ante la imposibilidad material de llevar a cabo una investigación directa, para conocer la capacidad actual de los autotransportes urbanos, nos hemos auxiliado del siguiente método indirecto. Dividimos en dos grandes grupos las unidades que hasta el año de 1962 les habían autorizado a las líneas de primera y segunda clase. El primero corresponde al equipo "convencional", o sea el que no fue renovado y que continuó en servicio.

El segundo, comprende los nuevos camiones conocidos con los nombres de "chatos" y "pistaches", con que fueron dotadas las líneas de primera y segunda clase, respectivamente. En cada grupo se calculó el promedio del número de asientos y de personas que normalmente viajan de pie. Este dato se obtuvo mediante la observación directa en las horas de máxima y mínima demanda del servicio.

En las líneas de primera clase que tienen en servicio camiones "chatos", se estimó una capacidad media de transportación de 65 personas, o sea 45 con asiento y 20 de pie.

En las horas de mayor demanda del servicio, se llegó a observar que en estas unidades, el número de pasajeros se duplica, por lo que es posible transportar hasta 90 y 100 personas. Para las restantes unidades, es decir, las "convencionales", se consideró un promedio de 45 personas, de los que 35 corresponden al número de asientos y 10 a los que viajan de pie.

Aceptamos este promedio de 45 pasajeros para las unidades convencionales de las líneas de primera clase, porque no hay uniformidad en la cantidad de asientos, lo cual es consecuencia de los diferentes tipos de carrocerías y modelos de camiones que prestan el servicio. Por ejemplo, en las líneas Penitenciaría-Alamos, Mariscal-Sucre, etc., existen camiones hasta con 36 asientos y 10 que se permiten de pie, da un total de 46 pasajeros. En otras líneas, como la Coyoacán-20 de Noviembre, Nervarte-Coyoacán, disponen de unidades de 33 asientos más 10 que viajan de pie, ascendiendo en este caso a 43 el número de pasajeros.

En el Cuadro No. 5, hemos calculado la capacidad teórica de transportación de los 3,358 camiones que hasta 1962 tenían autorizadas las líneas de primera clase, suponiendo que la totalidad de ellos se encontraban en servicio, es decir, que ninguno estaba en reparación.

CUADRO No. 5

CAPACIDAD TEORICA DE TRANSPORTACION EN LAS LINEAS DE PRIMERA CLASE

1962

CAMIONES	N U M E R O		CAPACIDAD TEORICA	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
CONVENCIONALES	2,181	65.0	98,145	56.0
"CHATOS"	1,177	35.0	76,505	43.8
SUMAS	3,358	100.0	174,650	100.0

FUENTE: Estimación directa con datos del Cuadro No. 1

Al comparar los dos tipos de unidades de las líneas de primera clase, los camiones "chatos", representan el 35.0% del total, con una capacidad de 76,505 pasajeros, equivalentes al 43.8% del total. En tanto que las unidades convencionales, constituyen el 65.0%, elevándose el número de personas transportadas a 98,145, o sea el 56.2% de la capacidad total. Esta diferencia en los números absolutos y relativos, reflejan la insuficiencia del equipo que fue renovado y que implica la necesidad de continuar introduciendo camiones similares a los "chatos", para los restantes líneas; que pretextando inoportunidad se han negado sistemáticamente.

Para obtener la capacidad real en forma estimada de los camiones de primera clase, le restamos el 20% a la cantidad de usuarios transportados que aparecen en el Cuadro No. 5. Este porcentaje corresponde al que han manifestado los propietarios de los camiones que no prestan servicio por encontrarse en reparación.

Además, con base en el registro que lleva la Oficina de Estadística, dependiente del Departamento del Distrito Federal, sobre el número de viajes efectuados por los camiones de transporte urbano, hemos obtenido un promedio de 16 vueltas al día en las unidades de primera clase. Multiplicando este número por 139,720, que son los pasajeros que se transportan una vez deducido el porcentaje de los vehículos en reparación, encontramos que las líneas de primera clase tienen capacidad para movilizar a 2,235,520 personas al día.

En las líneas de segunda clase, la capacidad media de transportación de los vehículos llamados "pistaches", es de 65 personas. De éstas, 35 viajan sentados y 30 de pie, reduciéndose en las unidades convencionales a 55 de las que corresponden 30 a las que viajan con asientos y 20 de pie. Debe señalarse que, esta cantidad, también se eleva a más del doble en las horas de mayor afluencia de pasajeros.

Aplicando el procedimiento ya indicado en el Cuadro No. 5, hemos elaborado para estas líneas su capacidad teórica de transportación.

CUADRO No. 6

CAPACIDAD TEORICA DE TRANSPORTACION EN LAS LINEAS DE SEGUNDA CLASE

1962

CAMIONES	N U M E R O		CAPACIDAD TEORICA	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
CONVENCIONALES	2,061	67.7	113,355	64.0
"PISTACHE"	983	32.3	63,895	36.0
S U M A S	3,044	100.0	177,250	100.0

FUENTE: Estimación directa con base en el Cuadro No. 2

Las cifras que aparecen en el Cuadro No. 6, nos indican que las unidades convencionales pendientes de sustituir, representan el 67.7% del total de ellas, ascendiendo en números absolutos a 2,061 camiones, con una capacidad teórica de transportación de 113,355 pasajeros, equivalentes al 64.0% de dicha capacidad. En cambio, los nuevos vehículos, únicamente suman 983, o sea el 32.3% del total, reduciéndose el número de personas -- que son factibles de transportar a 63,895, o sea el 36.0% del total.

Conforme al procedimiento que señalamos al calcular la capacidad real estimada para las líneas de primera clase, y considerando que los camiones en reparación representan el 20% del total de ellos, le restaremos también este porcentaje a la capacidad teórica que aparece en el Cuadro No. 6. El resultado lo multiplicamos por 18 vueltas, y obtuvimos así 2,552,400 pasajeros, que corresponden a las personas que es posible transportar al día por las líneas de segunda clase.

De acuerdo con el método indirecto utilizado y haciendo la suma de las capacidades estimadas de las líneas de primera y segunda clase, llegamos a la conclusión de que el sistema de autotransportación urbana del Distrito Federal, desplazaba hasta 1962 en forma aproximada, - - 4'787,920 pasajeros diariamente.

A fin de comparar los resultados anteriores obtenidos indirectamente, con la información oficial que las líneas de autotransporte urbano proporcionan a las Autoridades correspondientes, acudimos a la Oficina de Estadística dependiente del Departamento del Distrito Federal, para recabar datos y formular los Cuadros que a continuación se indican.

En primer término, examinaremos el número de camiones que había en circulación en el período de 1956 a 1962. Para ello, nos basamos en la concentración estadística anual que elabora la citada Oficina de -- los "autobuses (días) en circulación", es decir, la cantidad de vehículos que circulan diariamente en el año. Esta cantidad la dividimos entre 365 días para saber la cifra promedio de camiones en circulación por cada año en el período señalado.

CUADRO No. 7

AUTOBUSES EN CIRCULACION DE PRIMERA Y SEGUNDA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	2,256	100.0	2,183	100.0
1957	2,187	97.0	2,255	103.3
1958	2,270	100.6	2,029	93.0
1959	2,233	99.0	1,879	86.1
1960	2,438	108.1	2,152	98.6
1961	2,590	114.8	2,284	104.6
1962	2,894	128.2	2,182	99.9

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

Tomando como base el año de 1956, nos damos cuenta, que la - cantidad de camiones de primera clase, ha permanecido casi constante, - con excepción de los tres últimos años del período examinado, en los que se observa una tendencia ascendente, habiendo experimentado para 1961 y 1962, un incremento neto del 14.8% y 28.2%, respectivamente, coincidiendo con la renovación de una parte del equipo actual.

Por el contrario, en las líneas de segunda clase, la tendencia es descendente, con excepción del ligero incremento del 4.6% para el año de 1962. En general, se refleja un descenso en la cantidad de camio-

nes de esta clase, especialmente para 1959, en que alcanzó la cifra más baja, equivalente al 14% en relación con 1956.

Hasta el año de 1945, el sistema de autotransportación urbana de la Ciudad de México, estaba representado exclusivamente por el servicio de segunda clase, siendo la línea "Lomas-Chapultepec", la que inicialmente estableció el servicio de primera clase en dicho año.

Sin embargo, con el tiempo no sólo se redujo la cantidad de unidades de segunda clase, sino también se conservó fijo el número de líneas. Este cambio se originó por la mayor productividad de las líneas de primera clase, debido a que en un principio, el kilometraje de las rutas fue mucho menor que el de las de segunda clase. Posteriormente, en el año de 1954 se firmó un convenio entre el Departamento del Distrito Federal y la Alianza de Camioneros de México, en el que se autorizaba a las líneas de primera clase para que temporalmente y mientras subsistiera la escasez de camiones, transportaran a diez pasajeros de pié, pero desde que entró en vigor esta disposición, no se respetó el límite señalado. A cambio de ello, aceptaban pagar una cuota diaria de \$ 6.00 (SEIS PESOS) por cada unidad autorizada, independientemente de que prestara o no el servicio. En esta forma y según el número de unidades de primera clase que existen en la actualidad, se entregan \$ 20,184.00 diariamente y \$ 604,400.00 mensualmente.

Por lo tanto, la tendencia a la baja, que observamos en el Cuadro No. 7, creemos que se debe al carácter complementario que les han asignado a la mayor parte de estas líneas con respecto a las de primera clase, destinándolas preferentemente para satisfacer las necesidades de los usua-

rios de las colonias proletarias.

Con el fin de examinar en las líneas de primera y segunda clase los principales aspectos referentes a su capacidad de transportación, - hemos elaborado diversos Cuadros por el período de 1956 a 1962, utilizando la información mensual que recopila la Oficina de Estadística, dependiente del Departamento Central del Distrito Federal.

El Cuadro No. 8, corresponde a la cantidad de autobuses de primera clase que circularon diariamente en los años que se indican, así como sus respectivos asientos en números absolutos y relativos.

CUADRO No. 8

AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION Y NUMERO DE ASIENTOS (DIAS)

PRIMERA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION		No. DE ASIENTOS (DIAS) EN LOS VEHICULOS	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	823,335	100.00	26'007,163	100.00
1957	798,385	96.97	25'798,320	92.20
1958	828,467	100.62	24'054,811	92.49
1959	814,888	98.97	26'984,108	100.76
1960	889,889	108.08	29'426,497	113.15
1961	945,354	114.82	38'454,222	147.86
1962	1'056,239	128.29	60'847,976	233.97

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

Este Cuadro refleja parcialmente la situación que priva en las líneas de primera clase, porque relaciona el número de vehículos y de asientos, que son dos de los factores determinantes de la capacidad de transportación. Decimos que es parcial, en virtud de que no es posible conocer el grado de aprovechamiento de esa capacidad, la que pudo haber sido al 100% o al 50%, según la demanda del servicio.

Las cifras del Cuadro que nos ocupa, no indican que la tendencia no es creciente, como creemos que debería ser, debido a que la población del Distrito Federal crece a un ritmo aproximado del 7% anual. En consecuencia, el número de camiones que circularon diariamente y sus correspondientes asientos, más bien se mantuvieron al mismo nivel, salvo los ligeros incrementos y descensos que con respecto a 1956, ocurrieron durante casi todo el período, con excepción de los incrementos que se aprecian a partir de 1961, en que los autobuses ascendieron al 8.08% con relación al año que sirve de comparación, lo mismo que para los años de 1961 y 1962, en que el aumento es mucho más significativo, porque equivalen al 14.8% y 29.3% con relación a 1956. Estos movimientos ascendentes y descendentes, repercutieron en forma similar en el número de asientos. Cabe hacer notar, que los incrementos ocurridos en los últimos años, coincidente con la renovación del equipo llevada a cabo a fines de 1961 por la Unión de Permisionarios.

En el Cuadro No. 9, vamos a referirnos a otro aspecto que también determina la capacidad de transportación, representado por los camiones en circulación y el número de pasajeros transportados en las líneas de primera clase.

CUADRO No. 9

AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION Y NUMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS (DIAS)

PRIMERA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION		No. DE PASAJEROS TRANSPORTADOS	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	823,335	100.00	490'753,061	100.00
1957	798,385	96.97	529'303,317	107.85
1958	828,467	100.62	699'482,089	142.53
1959	814,888	98.97	598'497,090	121.95
1960	889,889	108.08	684'237,344	139.42
1961	945,354	114.82	733'825,948	149.53
1962	1'056,239	128.29	773,265,467	157.56

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

El Cuadro No. 9 registra el tráfico de pasajeros que se movilizaron en los camiones de primera clase de 1956 a 1962. En él nos damos cuenta que hasta 1958, la tendencia fue ascendente, habiendo experimentado en ese año, un aumento en números absolutos de 208'729,028 personas transportadas, equivalentes al 42.5% con relación a 1956. En cambio, para 1959, se observa un descenso de 100'984,999, que con respecto al año que nos sirve de comparación, representó el 39.4%. Sin embargo, para los dos últimos años, el volumen de pasaje que se desplazó en los camiones de servicio público es más significativo, porque alcanzó incrementos del 49.5% y 57.6% con rela-

ción a 1956. Estas variaciones coinciden con la renovación llevada a cabo a fines de 1961, por la Unión de Permisarios de una parte del equipo tractivo de estas líneas.

Descamos hacer notar, que la concentración estadística de los Cuadros anteriores y los que corresponden a las líneas de segunda clase - por los mismos conceptos, no reflejan la proporción utilizada de la capacidad de los vehículos en los años considerados en los Cuadros, porque -- las cifras de los camiones y asientos días en circulación, así como los pasajeros transportados, se convierten en números promedios entre las horas de máxima y mínima demanda del servicio, por lo que sólo una investigación directa en dichas horas y para cada línea en particular, permitiría conocer la capacidad aprovechada en las unidades.

Como ya se indicó, hemos elaborado estos Cuadros relativos a la capacidad de transportación, para las líneas de primera y segunda clase, En el Cuadro No. 10, haremos el comentario para estas últimas, atendiendo al número de asientos y de camiones que circularon de 1956 a 1962.

CUADRO No. 10

AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION Y NUMERO DE ASIENTOS (DIAS)

SEGUNDA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION		No. DE ASIENTOS (DIAS) EN LOS VEHICULOS	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	796,632	100.00	33'196,442	100.00
1957	823,264	103.34	33'401,310	100.62
1958	740,728	93.10	29'262,834	88.15
1959	685,733	86.11	24'329,975	73.29
1960	785,642	98.62	32'516,085	97.95
1961	833,807	104.66	38'175,705	115.00
1962	796,579	99.99	34'230,122	103.11

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

Según el Cuadro No. 10, el número de camiones de segunda clase que diariamente circulan en el período considerado, en términos generales - puede decirse que se mantuvo constante. Sin embargo, debemos señalar que - predominaron los descuentos, alcanzando la cifra más baja en el año de 1959, al reducirse de 796,632 que eran en 1956 a 685,733, por lo que la diferencia fué de 110,899 vehículos, equivalentes al 14.0% con respecto al año base. Pa ra los dos últimos años, se nota una ligera mejoría, especialmente en 1962, al producirse un incremento del 4.66% con relación a 1956.

Asimismo, el número de asientos días en los vehículos, también

adopta una tendencia similar a la ya señalada, reduciéndose en el año de 1959 en un 26.71% con respecto al año que nos sirve de comparación. En cambio para 1961, aumentó a 4,979,263, ó sea el 15.0% con relación a 1956, pero descendiendo nuevamente en 1962.

Estos cambios creemos que se explican, no sólo por el desplazamiento de que han sido objeto en los últimos años estas líneas por las de primera clase, sino también, porque las unidades constantemente se encuentran en reparación. Por lo que se refiere al decremento de 1962, consideramos que obedece a la circunstancia de haber sido retirados de la circulación por la Unión de Permisarios, vehículos de las líneas de segunda clase, que no reunían las condiciones mínimas de seguridad para los usuarios.

En el Cuadro No. 11, haremos referencia a los pasajeros transportados en las líneas de segunda clase y que nos permitirá complementar los aspectos señalados en los Cuadros anteriores.

CUADRO No. 11

AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION Y NUMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS (DIAS)

SEGUNDA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION		No. DE PASAJEROS TRANSPORTADOS	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	796,632	100.00	689'093,956	100.00
1957	823,264	103.34	612'404,913	88.87
1958	740,728	93.10	547'539,085	79.46
1959	685,733	86.11	531'808,288	77.17
1960	785,642	98.62	630'952,578	91.56
1961	833,807	104.66	656'118,348	95.21
1962	796,579	99.99	660'278,114	95.82

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

Las cifras absolutas y relativas del Cuadro No. 11, revelan que el movimiento de pasajeros en las líneas de segunda clase, descendió considerablemente en el período que nos ocupa. Esta tendencia es más precisa en 1958 y 1959, en los que la disminución representó el 20.5% y el 22.83%, respectivamente, del volumen de pasaje transportado en 1956. El desequilibrio anotado, tiende hacia una lenta recuperación para los tres últimos años, toda vez que sus incrementos aún se encuentran en un nivel inferior al de 1956.

Esta situación creemos que corrobora el desplazamiento de estas - líneas por los de primera clase, al mismo tiempo, refleja el carácter comple-

mentario que los propietarios de camiones le han asignado a las líneas de segunda clase, dentro del sistema de la autotransportación urbana, destinándolos preferentemente para el servicio de las colonias proletarias del Distrito Federal. Asimismo, significa una reducción en el número de vehículos destinados a este servicio, lo que también quiere decir, que se requieren mayores inversiones para mejorar el equipo de estas líneas.

Lo que se ha expuesto sobre los diversos aspectos relacionados con la capacidad de transportación de los camiones de primera y segunda -- clase de la Ciudad de México, nos permite afirmar que dicha capacidad puede ser un factor positivo o negativo, tanto para los oferentes del servicio, como para los demandantes o usuarios que lo reciben. En el primer caso, la capacidad influirá en el nivel de ingresos de las líneas y en el segundo, en la comodidad y seguridad con que se preste.

Para ser más precisos sobre este doble carácter de la capacidad, trataremos de ejemplificar, señalando que no obstante que en la Ciudad de México se llevó a cabo la substitución en el año de 1961, de una parte de las unidades obsoletas que se encontraban en circulación por camiones -- G.M.C., llamados "chatos" y "pistaches", aún existen líneas que utilizan vehículos cuyos modelos son del año de 1946.

Esta situación determina que las unidades obsoletas se caractericen por su reducida capacidad de transportación, lo que origina a su vez, una disminución en el nivel de ingresos, repercutiendo también en el monto de las utilidades ó pérdidas de las líneas.

Para los pasajeros, la falta de capacidad de transportación de los camiones, como los del modelo señalado, significa que además de que no ofrecen comodidad, carecen de seguridad para ellos.

En los Cuadros estadísticos que hemos comentado para los años de 1956 a 1962, en relación con el número de camiones y asientos días en circulación, así como de los pasajeros transportados por las líneas de primera y segunda clase, observamos en general, que sus incrementos con respecto a 1956, fluctuaban en unos años y en otros fueron moderados. Es decir, que la tendencia de sus movimientos no fue francamente ascendente, en contrándose que en las líneas de segunda clase, más bien se conservó por debajo del nivel alcanzado en 1956.

Este fenómeno creemos que tiene importancia destacarlo, porque según el Censo General de 1960, la población del Distrito Federal fue de 4'870,876 habitantes. De esta cantidad, 4'666,028 correspondieron a la población urbana y 204,848 a la rural, equivalentes en números relativos al 95.8% y al 4.2% del total, respectivamente.

Comparando estas cifras con las del Censo de 1950, la población para ese año fué de 3'050,442, de las que 2'884,133 era urbana y --- 116,309 rural, obteniéndose en el mismo orden el 94.5% y 5.5% del total.

Estas cantidades revelan que el número de personas se elevaron a 182,043 el año y a 1'820,434 en diez años, representando el 62.6% con respecto a la población de 1950. No obstante que la población rural se redujo en 1.3% para 1960, la proporción que guarda una y otra, propiamente -

no se alteró en el período considerado. Asimismo, debe señalarse que la mayor densidad de población se localiza en la Ciudad de México, observándose que en 1950, el número de habitantes por kilómetro cuadrado en el Distrito Federal fué de 2,035, habiendo experimentado un aumento en números absolutos de 3,249 en 1960, es decir, 1,214 personas más en diez años.

Este incremento natural y social de la población, le imprime un carácter dinámico, en tanto que la capacidad de transportación de los camiones de primera y segunda clase, no sólo resulta estática, sino también insuficiente para satisfacer las necesidades del incremento anual de la población, que como ya fue señalado, asciende a 182,043 personas por año.

2.- INGRESOS

En el apartado anterior, se ha señalado que la capacidad de transportación de las líneas de primera y segunda clase, es determinante del nivel de ingresos, porque se establece una relación directamente proporcional entre la capacidad y el número de usuarios que se desplazan. Sin embargo, deseamos aclarar que en las líneas de autotransporte urbano, existen los siguientes factores, que no sólo influyen, sino que también condicionan sus ingresos en muchos casos. Estos factores están representados por el kilometraje de las rutas, su distribución geográfica, la frecuencia de las corrientes de población, la existencia de otros medios de transporte, el nivel económico y social de la población de las diversas zonas de la ciudad, la densidad de población, la eficiencia en la administración de las líneas, etc.

De estos factores, hemos señalado los aspectos más estrechamente ligados con la capacidad de transportación de los camiones, a fin de que este factor sea debidamente ponderado y llegar a precisar de acuerdo con la demanda del servicio, si los vehículos se están explotando a su máxima capacidad, medie o a menos de su capacidad normal.

De los demás factores, sólo nos referiremos brevemente a la distribución geográfica y kilometraje de las rutas, tomando en cuenta que son los que mayor influencia ejercen en los ingresos de las líneas.

Debe aclararse que intentamos determinar la distribución geográfica de las rutas y sus respectivos kilometrajes, trazando dichas rutas en un Plano del Distrito Federal. Sin embargo, no fue posible que coincidiera dicha distribución con los puntos cardinales, en virtud de que las rutas en su mayoría tienen un trazo sinuoso, por lo que sólo un reducido número siguen una línea más o menos recta, por ejemplo, las líneas Insurgentes-Bellas Artes, Madero-Clasa-Coyoacán, San Angel Inn, etc. En consecuencia, se requiere de un análisis particular de cada zona de la Ciudad para precisar el número de rutas de que dispone.

La sinuosidad de las rutas, también se refleja en el kilometraje de las rutas, por lo que en algunas líneas, aparentemente es mucho mayor que en otras, pero en la realidad resulta lo contrario.

Sin embargo, debe señalarse que dentro de la distribución geográfica de las rutas, existe un serio problema que se ha observado desde hace tiempo y que se ha pospuesto su solución. Nos referimos a la superposición

de las rutas, especialmente en aquellas calles que se han convertido en pasos obligados para la circulación de los camiones, por ejemplo en Insurgentes Norte y Sur; la Calzada México Tacuba y Rivera de San Cosme, Hidalgo, Tacuba y Guatemala; Calzada de Guadalupe, Brasil, 5 de Febrero y Calzada de Tlalpan; Antonio Caso, Donato Guerra, Artículo 123, Venustiano Carranza y Manzanares; Emiliano Zapata, Moneda, 5 de Mayo, Av. Juárez y Gómez Farías; Argentina, Jesús Carranza y Calzada Guadalupe; Mixcalco, Justo Sierra, Donceles y Santa Veracruz; Calle del Carmen y Comercio Mayor; Uruguay y Victoria; etc.

La superposición de las rutas no solamente es la causa de la competencia entre los choferes, sino también del congestiónamiento del tránsito urbano, sobre todo en las calles que circundan el Zócalo. Al mismo tiempo origina que los intervalos o frecuencias con los que son despachados los camiones de sus terminales, se desincronicen, de manera que una vez que los choferes logran salir de las zonas de superposición de las rutas, surge la necesidad de evitar que el compañero que viene de tras de él le quite el pasaje, para lo cual tienen que acelerar su velocidad, dando lugar a las "carreras" y "carrones".

La distribución geográfica de las rutas también se encuentra íntimamente ligada al nivel de ingresos de los sectores de la población, porque existen zonas en que la demanda de servicio se reduce considerablemente, sobre todo en aquellas que son residenciales y en las que la mayor parte de sus habitantes, dispone de vehículos particulares. Por --

ejemplo las Lomas de Chapultepec, Chapultepec-Polanco, Anzures, Lomas de Barrilaco, Pedregal de San Angel, Colonia del Valle, etc. En cambio, existen zonas densamente pobladas por clase media y proletaria, que forman el grueso de los usuarios. Esta situación determina que existan líneas de Camiones en las que la distribución geográfica, ha originado diferencias en su grado de su desarrollo económico, tal es el caso de las líneas Juárez Loreto circuito chico, Mariscal Sucre, Roma Mérida Chapultepec, Roma Piedad etc.

Otro aspecto que también es importante considerar, está representado por las tarifas. Como sabemos, la venta del servicio del auto-transporte urbano, al igual que en las demás actividades productivas, implica necesariamente la existencia de un precio, que corresponde a la tarifa.

Los especialistas de la materia, señalan que existen tres principios para la formulación de las tarifas, o sea, la capacidad de pago, el costo del servicio y el principio de la utilidad social. Sin embargo, uno de los factores se toman en cuenta preferentemente para fijar el precio, del servicio, la distancia de las rutas.

De acuerdo con la distancia, las tarifas pueden ser proporcionales, Diferenciales o de Base Decreciente y Tarifas uniformes. En el caso del servicio que nos ocupa, las tarifas son aprobadas por las autoridades del Distrito Federal, tomando en cuenta no sólo el costo del servicio, sino también la distancia, por lo que puede decirse que son tarifas diferenciales, pero con un contenido de beneficio social.

Con el fin de tener una idea aproximada de los ingresos obtenidos por las líneas de Primera y Segunda clase, así como de la influencia que ejercen en ellos la distribución geográfica y el kilometraje de sus rutas, vamos a tratar de comentar los siguientes cuadros estadísticos, relativos a los viajes efectuados por las líneas de Primera y Segunda clase en el período de 1956 a 1962.

CUADRO No. 14

AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION Y VIAJES EFECTUADOS

PRIMERA CLASE

1956 - 1962

Años	AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION		VIAJES EFECTUADOS	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	823,335	100.00	13'558,218	100.00
1957	798,385	96.97	13'535,385	99.83
1958	828,467	100.62	13'562,258	100.03
1959	814,888	98.97	12'887,490	95.05
1960	889,889	108.08	9'683,490	71.42
1961	945,354	114.82	8'619,345	63.57
1962	1'056,239	128.29	9'272,138	68.39

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

En el Cuadro No. 14, observamos que el número de viajes efectuados por las líneas de primera clase, acusa una tendencia francamente -

descendente, con excepción del año de 1958 en que alcanza un número equivalente al de 1956. Para 1960 la disminución fue del 28.6% con relación al año que nos sirve de comparación. En los dos últimos años, estos descensos representaron el 33,46% y el 31.61% respectivamente. El fenómeno que nos ocupa resulta aparentemente contradictorio, tomando en cuenta que las líneas disponen actualmente camiones que alcanzan velocidades mayores que las unidades obsoletas que tienen 5 ó 7 años de servicio. Además de que también se dispone del nuevo equipo con que fueran dotadas las líneas por la Unión de Permisos. Sin embargo, nos explicamos estos descensos, porque el kilometraje actual de las rutas es mucho mayor que hace varios años, como consecuencia del crecimiento que ha experimentado la Ciudad de México. Asimismo, debe señalarse la influencia que ejerce en el tiempo de circulación de las unidades, el congestionamiento del tránsito, por lo tanto, creemos que éstas sean las razones por las que se ha reducido el número de vueltas en el período considerado.

Para las líneas de segunda clase, hemos elaborado el Cuadro No. 15, similar al anterior para los años 1956 a 1962, también con el fin de observar el número de vueltas.

CUADRO No. 15

AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION Y VIAJES EFECTUADOS

SEGUNDA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	AUTOBUSES (DIAS) EN CIRCULACION		VIAJES EFECTUADOS	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	796,632	100.00	12'013,479	100.00
1957	823,264	103.34	13'446,328	111.93
1958	740,728	93.10	13'155,790	109.51
1959	685,733	86.11	12'596,950	104.86
1960	785,642	98.62	9'247,814	76.98
1961	833,807	104.66	9'032,088	75.18
1962	796,579	99.99	8'432,377	70.19

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

De acuerdo con los cifras absolutas y relativas de este Cuadro, durante los cuatro primeros años del período que estamos comentando, el número de viajes efectuados conservó casi el mismo nivel que en 1956, con excepción de los ligeros incrementos ocurridos hasta 1959. A partir de 1960 observamos que se produce un cambio brusco descendente, de manera que en este año el decremento fue del 23% con relación a 1956, alcanzando hasta el 29.81% en 1962. Este fenómeno consideramos que corrobora una vez más el desplazamiento paulatino de estas líneas por las de prime-

ra clase, y que como ya se ha indicado, al servicio de segunda clase se le ha dado un carácter complementario con respecto al de primera clase, destinándose preferentemente para las colonias proletarias. Sin embargo, -- también influye el reducido número de unidades en servicio, así como los problemas derivados del mayor kilometraje de estas rutas y el congestionamiento del tránsito.

Con el fin de proporcionar una idea general de los ingresos que las líneas obtuvieron durante los años de 1956 a 1962, analizaremos las siguientes cifras del Cuadro No. 16 para las líneas de primera clase.

CUADRO No. 16

INGRESO ANUAL EN LAS LINEAS DE CAMIONES

PRIMERA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	I N G R E S O A N U A L	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	\$ 147'227,418.30	100.00
1957	158'790,995.10	107.85
1958	209'844,626.70	142.53
1959	179'549,127.00	122.10
1960	205'271,203.20	139.42
1961	245'831,692.60	167.10
1962	259'043,931.40	175.95

FUENTE: Oficina de Estadística del Departamento del Distrito Federal.

En este Cuadro y a diferencia de lo que acontece en los otros conceptos examinados por las líneas de primera clase, los ingresos adoptan una tendencia ascendente durante todo el período considerado, por lo que comparando con las cantidades de 1956, observamos que los incrementos son mucho mayores a partir de 1960, en el que el aumento representó el 39.42% con relación a la base señalada. Para 1961 y 1962 las cifras relativas fueron equivalentes al 67.10% y 75.95% en el mismo orden y con relación a 1956. Estos volúmenes de ingresos, indican que independientemente de los factores adversos que se encuentran implícitos en la operación de los auto transportes urbanos de primera clase, la tendencia para los años del período que se comenta, señala que no los han afectado seriamente.

En el Cuadro No. 17 examinaremos los ingresos de las líneas de segunda clase.

CUADRO No. 17

INGRESO ANUAL EN LAS LINEAS DE CAMIONES

SEGUNDA CLASE

1956 - 1962

AÑOS	I N G R E S O A N U A L	
	ABSOLUTOS	RELATIVOS
1956	\$ 206'728,186.80	100.00
1957	183'721,473.90	88.87
1958	164'261,725.50	79.46
1959	159'542,486.40	77.18
1960	189'285,803.40	91.56
1961	196'835,504.40	95.21
1962	193'083,434.20	96.10

La tendencia que adopta el ingreso anual de las líneas de segunda clase, revela una situación totalmente diferente a la observada para los otros conceptos de estas líneas, en virtud de que existe un constante descenso para la mayor parte de los años que aparecen en el Cuadro No. 17, alcanzando en 1959 un decremento del 22.8% con respecto a 1956. En cambio para los tres últimos años, se aprecia una ligera mejoría, porque la reducción del ingreso, sólo representó el 3% con relación a 1956. Sin embargo, existe la circunstancia de que los ingresos siempre se mantuvieron por debajo del nivel alcanzado en 1956.

Para concluir este apartado, señalaremos brevemente los dos sistemas que desde hace tiempo aplican las líneas de autotransporte urbano para cuantificar sus ingresos. Nos referimos al sistema denominado "Tarjeta", y que se utiliza preferentemente en las líneas de primera clase. Este sistema funciona tomando como base el vehículo, al que se le abre una tarjeta y en ella se registran diariamente los ingresos obtenidos en cada turno. A su vez, en dicha tarjeta también se anotan los gastos originados por la unidad. Periodicamente se liquida al propietario según el saldo de la tarjeta, deduciendo previamente los gastos de administración. En esta forma el propietario sabe exactamente lo que produjo su camión, lo mismo que los conceptos de los gastos del carro. Sin embargo, tiene la desventaja de que este sistema es muy laborioso, en virtud de que se tienen que hacer liquidaciones para cada carro en particular.

El sistema llamado "concentración de cuenta" se utiliza especialmente en las líneas de segunda clase. Este sistema funciona mediante

las cuentas diarias que rinden todos los choferes de los camiones. La cantidad total se divide entre las vueltas que dieron todos los carros, obteniendo en esta forma el "precio de la vuelta", la que se multiplica por -- las vueltas correspondientes a cada carro en particular. Los resultados se registran en un volante llamado "liquidación de propietarios", en el que se consignan los días, número de vueltas e ingresos. Estas liquidaciones también se anotan en los libros de contabilidad de la línea. Este sistema tiene la ventaja de que simplifica las operaciones del reparto de ingresos; pero existe la desventaja de que un camión trabajando por su propia cuenta, puede obtener mayores ingresos, sobre todo si se trata de un vehículo de mo delo reciente.

Respecto a la tarjeta que se destina a cada camión para el control de las vueltas y la venta de boletos. Al referirnos a la administración de las líneas en el Capítulo II, señalamos que con dicha tarjeta también se determina el tiempo utilizado en cada vuelta. Al salir el camión de la terminal, se anota en ella la hora de salida y el número del boleto, procediéndose en igual forma al regresar el vehículo a su terminal. Este sistema permite cuantificar de inmediato la cantidad de boletos vendidos y conforme a ella, recibir la "cuenta" del chofer.

3.- EGRESOS.

~~Así como los ingresos están determinados por los factores que~~ señalamos con anterioridad, los egresos se encuentran sujetos a diversos -- elementos, tales como la depreciación de los vehículos, la obsolescencia, el kilometraje de las rutas, etc.

En consecuencia, la depreciación determinará de acuerdo con el uso y desgaste de la unidad, el período de operación o vida efectiva de servicio del vehículo, en tanto que la obsolescencia, condiciona el tiempo de vida probable.

Estos dos factores, la depreciación y la obsolescencia, forman parte de los costos directos de operación, llamados también costos directos de transportación. En este rubro se consideran las erogaciones que deben -- realizarse directamente para la operación de los vehículos, tales como el -- consumo de gasolina, lubricantes, salarios de los choferes, todos los tipos de reparaciones que requieran las unidades, etc.

Por otra parte, la prestación del servicio implica necesariamente la coordinación y vigilancia, no sólo de la circulación de los vehículos, horarios, rutas, etc., sino también sus ingresos y en general, todas aquellas actividades ligadas con la administración de los camiones. Estos aspectos determinan los costos indirectos de transportación, representados por los sueldos de los funcionarios de las líneas, del personal administrativo y auxiliar, como los despachadores, recaudadores, inspectores, lo mismo que la renta de los edificios, papelería, teléfono, luz, etc. La suma total de los gastos de administración de las líneas, divididos entre el número de unidades, constituye lo que se conoce con el nombre de "tarjeta" o cuota que debe pagar el propietario de cada camión a la línea.

Dentro de los costos directos de operación, haremos un breve comentario sobre el régimen de salarios de los choferes que desde hace tiempo han implantado las líneas. Como el salario está determinado por el número de

vueltas que acumula cada chofer en su turno, resulta equivalente al sistema de destajo. Es decir, que con él se ha convertido a los choferes en destajistas, y su salario resulta directamente proporcional a la cantidad de vueltas en cada turno. Esto explica las "correteadas" y "Cerronas" de los choferes, los que muchas veces son la causa de graves accidentes de tránsito.

Debe aclararse, que el salario por vuelta o precio de la vuelta, se encuentra en función de la productividad económica de cada línea en particular, por lo que al ingreso bruto se le deducen los gastos directos e indirectos, así como la utilidad. El resultado se divide entre el total de vueltas correspondientes al período que sirva de base, ya sea la decena o semana. Como incentivo para que el chofer, tenga interés en transportar el mayor número de pasajeros, al mismo tiempo que le permita complementar su salario, se ha establecido un porcentaje que varía de uno a dos centavos por boleto vendido, lo mismo que gratificaciones de \$ 15.00 a \$ 20.00, siempre que el chofer sobrepase determinado volumen de ingresos. Es así como el salario del chofer fluctúa entre \$ 40.00 y \$ 70.00 por turno.

CAPITULO V

CARACTERISTICAS GENERALES DEL TRANSITO URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO

1.- LEYES Y REGLAMENTOS DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS:

El servicio del autotransporte urbano de pasajeros, se rige actualmente por la Ley que Fija las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial del 23 de Marzo de 1942 y por el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal del 14 de Abril de 1942. - En cambio para todo lo relativo a la circulación de los camiones, expedición de licencias a los choferes, sanciones, etc., deben observar el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal, expedido el 28 de Octubre de 1943. Las disposiciones que se han citado, se complementan con la Ley de Vías Generales de Comunicación, para los casos previstos por la propia Ley del Distrito Federal.

Respecto a las normas legales que hemos señalado, deseamos aclarar que sólo nos concretaremos a comentar el régimen de concesiones y permisos, que es la base del sistema del autotransporte urbano, según lo establece el Artículo 6o. de la Ley citada en primer término. En igual forma, haremos referencia a los aspectos más estrechamente ligados con la eficiencia -- del servicio, tales como la capacidad de transportación, comodidad y seguridad de los camiones.

La interpretación de lo que debemos entender por ~~concesión y por~~ ~~permiso~~, se infiere de los siguientes artículos:

El Artículo 5o. del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, dice "Será necesario el otorga -

miento de contratos-concesión:

a).- En el caso de establecimiento de nuevos sistemas de trans
porte en el Distrito Federal;

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

c).- Para poder continuar explotando los sistemas y líneas de
transporte actualmente en operación."

El Artículo 6o. del mismo Reglamento, señala que "Se requerirá
la expedición de permisos, cuando se trate de la explotación del servicio
local de transportes por vehículos que no tengan itinerarios fijos y cuyos
servicios se paguen por viaje o por hora".

El Artículo 7o. del Reglamento citado, establece que "Sólo se
tomarán en consideración solicitudes relacionadas con el otorgamiento de -
concesiones para explotar servicio de transporte, cuando previamente exis-
ta una declaratoria pública del Departamento sobre la necesidad de llevar
a cabo la prestación de determinado servicio, de acuerdo con los estudios
técnicos respectivos. Esa declaratoria dará a conocer en síntesis el resul-
tado de dichos estudios."

Para complementar las disposiciones anteriores, el Reglamento
que nos ocupa, en su Artículo 27o., dice que "Los permisos otorgados por -
el Departamento del Distrito Federal, en los términos del presente reglo-
mento, podrán amparar uno o más vehículos, de acuerdo con la naturaleza --
del servicio que se pretenda prestar, y se entenderán siempre expedidos ba
jo el concepto de que son temporales y revocables por las causas que en es

te propio reglamento se señalan."

En el Artículo 28o. del Reglamento que estamos citando, aclara que "Tanto las concesiones como los permisos que el Departamento del Distrito Federal otorgue para la explotación del servicio público de transporte, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será bastante para amortizar el importe de la inversión; sin que en ningún caso pueda exceder de 20 años prorrogables para las concesiones y de 5 años refrendables para los permisos."

De acuerdo con lo que disponen los artículos anteriores, la -- concesión y el permiso difieren esencialmente por el tiempo y las condiciones que la Ley y el propio reglamento señalan para que proceda el otorgamiento de una y otro. Esta situación determina que la primera sea de mayor duración que el permiso y sólo se concede cuando se trata de establecer -- nuevos sistemas o líneas de autotransporte urbano, pero siempre que exista una declaratoria pública expedida por el Departamento del Distrito Federal. En cambio, el permiso se concede únicamente en aquellos casos en que los camiones no tengan rutas señaladas y el servicio se contrate por viaje o -- por hora.

Deseamos anotar, que no obstante que legalmente se establece -- la diferencia entre concesión y permiso, creemos que existe una contradicción entre el Artículo 6o. y el Artículo 28o. del Reglamento señalado. El Artículo 6o. dice que los permisos se expedirán cuando los vehículos no -- tengan itinerarios fijos y que el servicio se pague por viaje o por hora.

Esta situación es irreal, en virtud de que en los camiones de

pasajeros, no puede existir este caso, porque dará origen a una anarquía y desleal competencia con las líneas establecidas. Sin embargo, el Artículo 28o. del propio Reglamento, expresa que el tiempo por el que se conceda el permiso será suficiente para amortizar la inversión.

La autorización de permisos o concesiones a personas físicas, - consideramos que es una política contraria a la propia naturaleza de esta actividad, porque las personas físicas, no disponen de todos los recursos financieros y técnicos para la prestación del servicio con eficiencia como las grandes empresas. En la actualidad existe una tendencia hacia la concentración y no a la dispersión de los factores de la producción, por lo tanto, explica la razón por la que los pequeños propietarios, fueran desplazados por los grandes empresarios de la industria.

La capacidad de transportación constituye otro aspecto determinante de la comodidad, seguridad y en general, de la eficiencia con la que presta el servicio.

Sobre el particular, el Artículo 10o. del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, dice - "cuando se trate de dar servicio en zonas mal comunicadas en la actualidad o que carecen de medios de comunicación, los estudios deben señalar:

1.- Si la necesidad de comunicación se refiere:

a).- A barrios o zonas pobladas de la ciudad, en que no existe servicio de transporte que los comunique directamente con el centro de la propia ciudad, o con centros de comunicación, sociales, de recreo, o comerciales importantes;

b).- A barrios o zonas, poblados o directamente intercomunicados; o en caso de que tengan alguna comunicación, si las líneas que en ellos presten servicios están separadas por una distancia media mayor de 400 metros en caso de zonas ya desarrolladas, es decir, en que la densidad actual de población exija de manera inmediata el establecimiento de nuevas líneas, o de 800 metros si se trata de zonas de baja densidad de población;

c).- A comunicar zonas de habitación con centros fabriles o a ligar zonas fabriles con centros importantes de comunicación y de aprovisionamiento;

d).- A ligar entre sí directamente centros de comunicación o de aprovisionamiento no directamente intercomunicado;

e).- A insuficiencia en la capacidad del servicio de alguna línea, indicando en este caso si la autoridad competente señaló plazos a los concesionarios respectivos para aumentar dicha capacidad de servicio, y si los citados concesionarios no cumplieron con esa obligación; o si por satisfacer los vehículos en servicio en alguna línea, los requisitos que los reglamentos señalen respecto a seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, exigidos por las necesidades del público por servir, se ordenaron substituciones de dichos vehículos y éstas no fueron llevadas a cabo por los concesionarios en los plazos señalados al efecto.

2.- Si se propone llenar dicha necesidad de comunicación por ampliaciones de recorridos de líneas existentes, por el establecimiento de nuevas líneas o por el establecimiento de nuevos sistemas de transportes".

En este Artículo observamos, que para prestar el servicio a zonas mal comunicadas o que carecen de comunicación, deben formularse estudios. Sin embargo, las bases que la propia Ley señala para ellos, no solamente son confusas, sino también difíciles de interpretar, porque se refieren a aspectos generales, que no permiten llegar a conclusiones definitivas. Por lo que respecta a la falta de capacidad, se establecen prioridades que nulifican la acción de las Autoridades del Distrito Federal, -- por no existir elementos para juzgar la insuficiencia del servicio.

El Artículo llo. señala "cuando se trate de satisfacer la necesidad de hacer que la capacidad del servicio sea adecuado a las necesidades, los estudios deberán indicar si se han estudiado medidas en relación con las líneas actualmente en operación, tendientes a:

a).- Redistribuir en forma adecuada las líneas actuales, indicando si esta redistribución ha sido llevada a la práctica y los resultados que se hayan obtenido, o en caso contrario, las dificultades que hayan impedido llevar a cabo la citada redistribución;

b).- Modificar los recorridos de aquellas líneas en que los vehículos van de vacío en el tramo final de su recorrido hacia las terminales en el centro de la ciudad, suprimiendo dicho tramo final y formando circuitos que liguen sus rutas de entrada y de su salida en las calles del centro, que permitan una pronta y fácil intercomunicación de esas rutas, acortando los recorridos y el tiempo de cada viaje, y aumentando la frecuencia;

c).- Acortar los recorridos entre objetivos principales, a fin de hacer estos recorridos lo más rectos que sea posible;

d).- Disminuir el tiempo de recorrido; haciendo que en lo posible las rutas no pasen por calles congestionadas;

e).- Aumentar la frecuencia de los vehículos con las necesidades de la demanda;

f).- Aumentar la capacidad de transporte de dichos vehículos, hasta los límites compatibles con las características de las calles del recorrido y de acuerdo con las especificaciones correspondientes;

g).- Aumentando el número de vehículos en circulación en alguna línea después de que sean cambiados los vehículos en servicio por otros que satisfagan la condición relativa al máximo de capacidad a que se refiere el inciso anterior, o cuando las condiciones del servicio obliguen a aumentar el número de vehículos sin exigir dicho cambio".

Este artículo resulta inaplicable, porque se refiere a una serie de situaciones hipotéticas, al señalar circunstancias de hechos teóricos, que reflejan un desconocimiento de la naturaleza y condiciones inherentes al propio servicio. Al mismo tiempo, nuevamente se alude a los estudios que deben preceder a cualquier acción por parte de las Autoridades, presuponiendo que carece de los suficientes elementos de juicio, como para justificar su intervención en un momento determinado. Basta citar que este artículo dice textualmente, que "los estudios deberán indicar si se han estudiado medidas en relación con las líneas actualmente en operación". En esta forma, la interpretación del presente artículo, queda sujeta tacita-

mente al criterio de los propietarios de los camiones, evitando con ello toda intervención directa de la Autoridad respectiva.

El artículo 12o. establece que "en los casos de los incisos a), b), c) y d), del párrafo 1 del artículo 10, la autoridad podrá libremente otorgar concesión para establecimiento de nuevos sistemas, y nuevas líneas, siempre que no se congestione el tránsito en arterias de fuerte densidad de circulación, y que adopten las medidas adecuadas para disminuir las lesiones necesarias y evitar las lesiones innecesarias a los sistemas existentes, atendiendo a la conveniencia de no crear competencia ruinosa.

En el caso del inciso e), del párrafo 1, del mismo artículo 10, la autoridad podrá otorgar concesión para el establecimiento de una nueva línea que opere sobre la ruta de una ya existente, cuando los concesionarios de esta última no hayan cumplido con la obligación que la propia autoridad les haya impuesto de aumentar la capacidad de servicio, o de substituir sus vehículos defectuosos por otros que se sujeten a los requisitos señalados por los propios reglamentos sobre seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

Este artículo al igual que el anterior, no es posible su aplicación, porque resulta contradictorio, toda vez que no obstante que se le concede plena libertad a la Autoridad para que pueda actuar en los casos previstos por los incisos a), b), c), y d) del artículo 11o., de inmediato se restringe dicha libertad, al introducirse diversas condiciones genéricas, que se prestan a confusiones en su interpretación. Por ejemplo, seña

la que "no se congestione el tránsito en arterias de fuerte densidad de circulación", que se "adopten medidas adecuadas para disminuir las le siones necesarias", "evitar las lesiones innecesarias", e inclusive, "no crear competencia ruinosa", o sea que estos conceptos sólo tienen como - finalidad proteger los intereses económicos de las líneas y su individua lidad, pero sin hacer referencia a la eficiencia del servicio.

El artículo 13o. dice "se considera que se causa competencia ruinosa:

a).- Tratándose de líneas de camiones, cuando se superponen rutas en longitudes mayores de 400 metros, si los recorridos se hacen en el mismo sentido. Este criterio no debe aplicarse al centro principal de negocios de la ciudad, ni a los tramos de recorridos de líneas en que existen condiciones especiales que obliguen a considerarlas como pasos - forzosos;

b).- Tratándose de rutas de líneas de tranvías y de camiones, cuando las rutas se superponen en tramos de longitud mayor de 400 metros, siempre que correspondan a los mismos objetivos y los recorridos se hagan en el mismo sentido;

c).- En las zonas de alimentación de las diversas líneas, - cuando existan tramos de recorridos de líneas paralelas con longitud ma- yor de 400 metros, siempre que las distancias entre dichas líneas parale las sea de 200 metros o menor en zonas ya desarrolladas, y de 400 metros o menor, en zonas no desarrolladas; y siempre que las condiciones especia les de la parte de la ciudad de que se trate, no obliguen a considerar

esos tramos de longitud mayor de 400 metros, como pasos forzosos.

Este artículo al pretender señalar la causa de la "competencia ruinososa", no establece la diferenciación del autotransporte urbano y sólo hace referencia a un aspecto generalizado del servicio, como es la superposición de las rutas. Cabe aclarar, que ésta sólo constituye un factor de la "competencia ruinososa", pero no es la única. Por lo tanto, se omitió la reducción que puede observarse en los ingresos, como consecuencia de la disminución de la demanda del servicio. Esto quiere decir, que en este artículo, no fué considerada la densidad de población y sus repercusiones en los costos de operación.

El Artículo 14 establece que "para los efectos de los incisos f) y g) del artículo 11, se considera que es necesario aumentar el número de vehículos en servicio en alguna línea cuando, de acuerdo con los estudios que al efecto se lleven a cabo, en las horas de máxima demanda, la proporción entre el máximo de pasaje de abordo en los vehículos de dicha línea y su capacidad nominal exceda del 150%.

Este aumento de capacidad puede proveerse cambiando a la línea sobrecargada, vehículos de alguna otra en que exista sobrante en la capacidad de transporte.

Se entiende que en una línea hay dicho sobrante, cuando el promedio de la proporción entre el máximo de pasaje a bordo y la capacidad nominal de los vehículos, en las horas de máxima demanda, es menor del 125%, siempre que además, sea posible disminuir la frecuencia del servicio, sin -

que éste resulte ineficiente en la relación con las necesidades de transporte en la parte de la ciudad servida por la línea en cuestión.

Si no se pudiera efectuar dicho cambio de vehículos, o si a pesar de llevarlo a cabo exista en la línea sobrecargada mayor demanda de servicio por satisfacer, el aumento podrá llevarse a cabo autorizando nuevos vehículos para la línea sobrecargada, o permitiendo el establecimiento de una nueva línea.

El aumento en la capacidad de transporte en una línea sobrecargada, se hará en la proporción que permita a la misma seguir operando en las condiciones medias de costeabilidad de las líneas similares de auto-transportes de pasajeros en el Distrito Federal.

Al señalar este artículo como única condición para que se aumente el número de vehículos, que exceda del 150% la proporción entre la capacidad nominal y el pasaje de a bordo, se hace referencia sólo a un concepto particular del servicio, haciendo caso omiso de otros aspectos, como el kilometraje de las rutas, la densidad de población en las diversas zonas de la ciudad, el nivel económico y social de dichas zonas, etc. En consecuencia, en lugar de este porcentaje que generalmente no se respeta, se debería tomar como indicador de la falta de capacidad de los camiones, el número de pasajeros transportados en las diferentes horas del día. Este artículo del Reglamento citado, se advierte que sólo se desea aprovechar al máximo la capacidad de los camiones, sin tomar en cuenta cómo viaje el pasaje.

Lo antes expuesto nos lleva a considerar la necesidad, de que se promueva una nueva legislación en materia de autotransporte urbano para

el Distrito Federal, a fin de aclarar las ambigüedades de que adolece la - que actualmente se encuentra en vigor. Asimismo, se debe limitar la creación de rutas secundarias o remales, si antes las líneas no comprueban que disponen de equipo suficiente para prestar el servicio.

2.- ASPECTOS GENERALES DEL TRAFICO URBANO DE VEHICULOS.

La circulación de los vehículos en la ciudad de México, representa uno de los más serios problemas de tipo urbano, a los que se enfrentan las Autoridades del Distrito Federal. Su complejidad obedece, no sólo a la existencia de factores históricos, que le imprimen características -- propias a la estructura urbana de las calles que constituyen el centro de la ciudad, sino también, a la existencia de diversos factores económicos y políticos, que impiden su solución a corto plazo.

Entre los factores históricos, debemos citar la fundación de la antigua ciudad de México por los aztecas. Este hecho es importante, porque de ello se deriva la constitución geológica del suelo en el que fue edificada, y que a su vez, limita las posibilidades de solucionar el problema, mediante la construcción de un ferrocarril subterráneo, debido a la falta de solidés del subsuelo, por la excesiva humedad y presencia de agua a muy alto nivel.

El factor históricó también determinó; que en lo que fue la -- ciudad azteca, surgiera posteriormente la capital de la Nueva España, en donde tuvo su asiento la autoridad civil y religiosa. Esto originó que sus -- sistiera hasta nuestros días, el trazo inicial que se le dió en la época - colonial, lo mismo que sus características, es decir, sus calles angostas,

sinuosas, sin continuación, banquetas reducidas, etc. La estructura arquitectónica actual de las calles del centro de la Ciudad, se asemeja a una cuadrícula cuadrangular, que se remonta hasta antes de la era cristiana, porque los españoles copiaron de los constructores romanos, los diseños de las ciudades que fundaron en los países que conquistaron antes de Cristo.

Los factores económicos están representados por la concentración de la industria en el Distrito Federal, el desarrollo irregular que experimentó cada actividad en particular, como consecuencia de los estímulos fiscales que recibió, su distribución anárquica, etc. Sobre el particular, debe señalarse que las empresas industriales se localizan no sólo en zonas suburbanas, sino también urbanas, debido a que por mucho tiempo, no se dispuso de un Plano Regulator de la Ciudad y la distribución inicial de los sectores industriales se hizo siguiendo los ramales y escapes del ferrocarril. Como ejemplo concreto, citaremos a "La Consolidada", S.A., lo mismo que las zonas industriales del Noroeste y Suroeste de la Ciudad.

Además de lo anterior, debe señalarse la influencia que ejerce en el problema del tránsito urbano, la localización de la actividad comercial en el primer cuadro de la ciudad, que se ha desarrollado a niveles sin precedentes en las últimas décadas. En igual forma, la circunstancia de que en la parte central de ella se encuentren diversas dependencias del Gobierno, Bancos oficiales y privados, instituciones de crédito, etc.

Debe reconocerse que mucho tiempo fue notoria la falta de planificación del tránsito urbano, preferentemente en el centro de la ciudad, lo que obligó a las Autoridades del Distrito Federal a la elaboración de un --

Plano Regulador, adaptado al crecimiento actual de la ciudad de México.

Como parte de esa planificación, la Dirección de Tránsito del Distrito Federal, ha establecido lo que se conoce como el "primer cuadro", cuyos límites son los siguientes: al Norte se encuentra limitado por las calles de Costa Rica, Ecuador y Moctezuma. Al sur por la calle de el Doctor Río de la Loza y Fray Servando T. de Mier. Al Oriente por el Anillo de Circunvalación y Vidal Alcazar y al Poniente, por las calles de Guerrero, Rosa les y Bucareli.

Los factores económicos que hemos apuntado brevemente, representan centros generadores de corrientes de población, que se desplazan en gran proporción por medio de los autotransportes y tranvías. Como ambos tienen rutas que cruzan el primer cuadro y en especial el Zócalo, consideramos que en tanto se lleva a cabo la reestructuración y organización de las rutas de los camiones, que ha proyectado la Unión de Permissionarios, se deberían desviar hacia la periferia del primer cuadro, a fin de que sólo los tranvías circulen por el centro de la ciudad, los que serían utilizados por las personas que tengan como destino el Zócalo. En esta forma creemos que es factible descongestionar el tránsito en esta zona a muy bajo costo y reducir considerablemente el tiempo de circulación.

Para darnos una idea del problema que representa el tránsito urbano en el primer cuadro, hemos elaborado el siguiente Cuadro Estadístico - por el período 1958 - 1962, en donde aparecen los incrementos anuales en números absolutos y relativos de los diferentes tipos de vehículos que circulan en el Distrito Federal. Deseamos aclarar que se han agrupado por separado las motocicletas y bicicletas, a fin de no crear una impresión falsa del

fenómeno que tratamos de comentar.

CUADRO No. 16
VEHICULOS EN CIRCULACION EN EL DISTRITO FEDERAL

1959 - 1962

BASE 1958=100

AÑOS	T O T A L		AUTOMOVILES		CAMIONES DE PASAJEROS		CAMIONES DE CARGA	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
1958	199,322	100.0	151,691	100.0	7,402	100.0	40,229	100.0
1959	225,189	113.1	174,790	115.2	7,473	101.0	42,926	106.7
1960	234,638	117.7	192,567	126.9	6,910	93.3	35,161	87.4
1961	261,270	131.1	211,587	139.5	6,939	93.7	42,744	106.2
1962	270,982	136.1	219,984	145.0	6,993	94.5	44,005	109.4

FUENTE: Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística. Departamento de Estadística Social.

Las cifras de este Cuadro, indican que para 1958, el total de vehículos ascendían a 199,322, en tanto que para 1962, circulaban 270,982. Es decir, que en cinco años se observó un incremento de 71,660 vehículos en números absolutos, equivalentes al 36.1% con respecto al año de 1958, por lo que en promedio, el aumento en el período considerado fue de -- 14,332 vehículos al año.

De los tres tipos de vehículos, los automóviles son los que -- más se han incrementado en el período señalado. En 1958 eran 151,691 y pa -- ra el último año 219,984, lo que representó un aumento neto del 126% con --

respecto al año base, o sea 13,658 automóviles anuales.

Cabe hacer notar que los incrementos apuntados en el número de vehículos, reflejan una mejoría sensible del nivel de vida de la población del Distrito Federal. Sin embargo, origina que cada vez sea más reducida la capacidad de las calles que forman el primer cuadro de la ciudad, especialmente las que son periféricas al zócalo. Como es fácil deducirlo, existe una relación directamente proporcional, entre el número de vehículos y superficie ocupada, por lo que a medida que es mayor la cantidad de ellos será menor la fluidez la circulación en las calles, sobre todo en las horas en que es más intensa la actividad de la ciudad.

Ante esta situación, las Autoridades del Distrito Federal han iniciado la descentralización del tránsito urbano mediante la construcción de otras vías, entre las que se destaca el anillo periférico, la vía rápida de la Calzada de Tlalpan, el paso a desnivel del Monumento a la Raza, -- etc., así como el ensanchamiento de las calles como la de Pino Suárez, Calzada de los Misterios, Santa María la Redonda, la ampliación de Insurgentes Norte, etc.

Estas obras viales y ampliaciones de las calles, puede decirse que son parte del sistema de vías de tránsito continuo, las que se han complementado con la serie de vías transversales que comunican con ellas y que a su vez facilita la intercomunicación con toda la ciudad.

Sin embargo, el congestionamiento del tráfico urbano de vehículos en la zona que circundan al zócalo, cada vez adquiere mayor gravedad, -- principalmente por la falta de vías de salida hacia el lado norte y oriente,

lo que seguramente implicará continuar con la ampliación de las calles de esta parte de la ciudad.

Para concluir este apartado, nos referiremos brevemente al número de motocicletas y bicicletas, que aún cuando ocupan un reducido espacio de las calles, no por ello dejan de ser un factor que contribuye al congestionamiento del tránsito urbano de la Ciudad de México.

CUADRO No. 17

MOTOCICLETAS Y BICICLETAS EN CIRCULACION EN EL DISTRITO FEDERAL

1958 - 1962

BASE 1958=100

AÑOS	T O T A L		MOTOCICLETAS		BICICLETAS	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
1958	87,717	100.0	10,582	100.0	77,135	100.0
1959	79,258	90.4	11,675	110.3	67,583	87.6
1960	82,642	94.2	13,410	126.7	69,232	89.7
1961	65,553	74.7	10,891	102.9	54,662	70.9
1962	71,359	81.3	12,434	117.5	58,925	76.4

FUENTE: Secretaría de Industria y Comercio.-Dirección General de Estadística
Departamento de Estadística Social.

Los ciclistas constituyen un serio problema para el tránsito de los vehículos en la Ciudad de México, siendo común que en la generalidad de los casos, traten de cruzar los arroyos de la circulación, sin tomar en cuenta la diferencia de velocidad que existe con relación a los demás tipos de vehículos.

Del cuadro No. 17 deducimos, que posiblemente por los frecuentes accidentes a los que están expuestos los ciclistas, sea lo que influye para que en el período considerado, se aprecie una tendencia francamente descendente en la cantidad de bicicletas en circulación. Comparando el año de 1958 con el de 1961, observamos que se redujeron en 18,210, ó sea el -- 29.1% con respecto al año base. Por el contrario las motocicletas, no obstante que tienen un precio de adquisición mucho mayor, experimentaron un incremento constante, y de 10,582 que eran en 1958, se elevaron a 12,434 - en 1962, ó sea el 17.5% con respecto al año base. Debe aclararse que en - 1961, las motocicletas y bicicletas descendieron, lo cual también puede interpretarse como una recesión en la actividad económica del país para ese año.

3.- ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL.

El crecimiento de la ciudad y el incremento que como consecuencia de ello ha experimentado la circulación de vehículos, se refleja en un aumento del número de accidentes de tránsito que ocurren en el Distrito Federal. Cabe agregar, que consideramos que este problema caracteriza a - las grandes urbes, siendo difícil de solucionarlo, porque inclusive en las ciudades de Estados Unidos, no ha sido posible reducir el índice tan elevado de pérdidas humanas y materiales que se registran diariamente por este concepto.

Para formarnos una idea general de la cantidad de accidentes - que tienen lugar en el Distrito Federal anualmente, vamos a comentar el -- cuadro No. 18 por los años 1958 a 1962.

CUADRO No. 18

ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL

1958 - 1962

BASE: 1958 =100

AÑOS	TOTAL		CLASE DE ACCIDENTE									
			ATROPELLAMIENTO		CAIDA DE PASAJERO		CHOQUE		VOLCADURA		OTROS	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
1958	6,448	100.0	2,595	100.0	380	100.0	3,276	100.0	153	100.0	44	100.0
1959	5,810	90.1	2,225	85.7	321	84.5	3,024	92.3	184	120.3	56	127.3
1960	6,468	100.3	2,574	99.2	335	88.2	3,224	101.5	187	122.2	49	111.4
1961	7,262	112.6	2,814	108.4	255	67.1	3,917	119.6	244	159.5	32	72.7
1962	7,176	111.3	3,022	116.4	411	108.2	3,427	104.6	225	147.1	91	206.8

FUENTE: Secretaría de Industria y Comercio.- Dirección General de Estadística.- Departamento de Estadística Social.

Al examinar las diferentes clases de accidentes que consigna el Cuadro No. 18, observamos que los choques son los que ocurren con mayor frecuencia. En los 5 años se registraron 16,868, pero su incidencia no es francamente ascendente, sino más bien, tiende a decrecer en el período considerado. Con excepción de 1961, en que se incrementaron en 641 accidentes con relación a 1958, y que representó el 19.6%, en los demás años se conservó ligeramente superior al año base.

Una tendencia similar, aún cuando menos acentuada que en los choques, se observa en los atropellamientos. No obstante, debe señalarse que en este tipo de accidente, generalmente tiene que lamentarse la pérdida de vidas humanas, en tanto que en los otros, sólo la económica. Por lo que se refiere al número de atropellamientos registrados, en el Cuadro No. 18 aparece que en 1959 y 1960, descendieron con relación a 1958 en 14.3%, respectivamente. En cambio, para 1961 y 1962, se produjo un incremento del 8.4% y 16.4% en el mismo orden y con respecto al año base ya citado.

Hemos afirmado que resulta difícil llegar a una solución del problema que plantean los accidentes de tránsito urbano, porque consideramos que intervienen factores de muy variada naturaleza, por lo que a pesar de que las Autoridades se preocupan por dictar medidas para prevenirlos, existen causas directas o indirectas que los originan y que no es posible controlarlas.

Entre las causas directas, creemos que deben citarse la falta de pericia de quien maneja con todas sus variantes, el alcoholismo, exceso de velocidad, etc. Las indirectas corresponderían a las fallas mecánicas de los vehículos, intervención de agentes meteorológicos, como la llu-

via, niebla, etc., imprudencia de los peatones y en general , aquellas circunstancias en que el chofer es ajeno a los accidentes.

Por lo que se refiere a las caídas de los pasajeros se ha observado que los operadores de los autotransportes de servicio público, son responsables en la mayoría de los casos de esta clase de accidentes. Como sabemos, esto es consecuencia de la precipitación con la que manejan sus vehículos, lo que obedece fundamentalmente a la forma en que les líneas calculan su salario, es decir, según el número de vueltas que en cada turno acumula el operador y conforme al porcentaje que se le asigna por la cantidad de boletos que vende. En estas condiciones, propiamente se ha establecido un sistema de destajo, de manera que para mejorar su ingreso diario, el chofer tiene que recurrir a todos los medios a su alcance para lograrlo. Además, debe señalarse que esta situación se torna más compleja, por la superposición de las rutas, dando origen a que la competencia se más reñida entre los choferes de la propia línea o extraños a ella.

En el Cuadro No. 18, se observa que se registraron 1,702 caídas de pasajeros durante los años de 1959 a 1961, descendiendo sensiblemente en 1961 hasta llegar a 255, ó sea el 32.9%, con relación a 1958. En 1962 se elevaron a 411, lo que representó un incremento del 8.2% también con relación al año base.

Como complemento de lo anterior, haremos referencia al Cuadro No. 19, en el que aparecen los accidentes de tránsito en el Distrito Federal para los años de 1958 a 1962 por clase de vehículos.

CUADRO No. 19

ACCIDENTES DE TRANSITO POR CLASE DE VEHICULO EN EL DISTRITO FEDERAL

1958 - - 1962

BASE: 1958= 100

AÑOS	TOTAL		CLASE DE VEHICULOS							
			AUTOMOVILES		CAMIONES DE PASAJEROS		CAMIONES DE CARGA		OTROS (+)	
	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%	ABSOLUTOS	%
1958	6,448	100.0	3,839	100.0	1,317	100.0	750	100.0	542	100.0
1959	5,810	90.1	3,723	97.0	1,148	87.2	524	69.9	415	76.6
1960	6,468	100.3	4,386	114.2	1,121	85.1	544	72.5	417	76.9
1961	7,262	112.6	5,014	130.6	1,188	90.2	615	82.0	445	82.1
1962	7,176	111.3	4,925	128.3	1,135	86.2	585	78.0	531	98.0

FUENTE: Secretaría de Industria y Comercio.- Dirección General de Estadística.- Departamento de Estadística Social.

(+) Accidentes por locomotoras, carros de FF.CC., tranvías, motocicletas y bicicletas.

Según las cifras del Cuadro No. 19, los automóviles son los que intervienen en un mayor número de accidentes. En 1958 se registraron 3,839, habiéndose reducido en 3% con relación a esta cantidad para 1959. En los dos siguientes años y con respecto a 1958, se incrementaron en 4,386 y 5,014, equivalentes al 14.2% y 30.6% respectivamente. En cambio en 1962, se registró un ligero descenso, pero conservando un nivel superior al de 1958.

Por lo que se refiere a los camiones de pasajeros el índice de accidentes tiende a descender, especialmente en 1960, que disminuyó el 14.9% comparado con 1958. Esta situación puede interpretarse, como el resultado de la energía y vigilancia desplegada por las Autoridades de Tránsito del Distrito Federal. Sin embargo, son frecuentes los accidentes en estos vehículos, sobre todo en los de servicio público, que como ya se indicó, los choferes tratan de ganarle el pasaje a sus compañeros de ruta, dando origen a las "correteadas" y "carrones".

Como consecuencia de los accidentes de tránsito en el Distrito Federal, en el Cuadro No. 20, se indica el número de víctimas y la pérdida económica que representaron durante el período ya señalado.

CUADRO No. 20

VICTIMAS Y PERDIDA ECONOMICA DIRECTA DEBIDO A LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL

1958 - 1962

BASE: 1958=100

AÑOS	TOTAL		V I C T I M A S						PERDIDA ECONOMICA DIRECTA	
			LESIONADOS		MUERTOS		NO PRECISADOS		DIRECTA	
	ABSO- LUTOS	%	ABSO- LUTOS	%	ABSO- LUTOS	%	ABSO- LUTOS	%	ABSOLUTOS	%
1958	6,448	100.0	5,220	100.0	366	100.0	862	100.0	\$ 7'055,430.00	100.0
1959	5,810	90.1	4,547	87.1	360	98.4	903	104.7	6'596,883.00	93.5
1960	6,468	100.3	5,258	100.7	447	122.1	763	88.5	6'742,901.00	95.6
1961	7,262	112.6	5,134	98.3	521	142.3	1,607	186.4	10'120,613.00	143.4
1962	7,176	111.3	5,720	110.0	433	118.3	1,023	118.7	8'453,515.00	119.8

FUENTE: Secretaría de Industria y Comercio.- Dirección General de Estadística.- Departamento de Estadística Social.

Según el Cuadro No. 20, el número de víctimas ocasionadas por los accidentes de tránsito en el Distrito Federal, ascendieron a 33,164. De éstos, 25,879 correspondieron a lesionados y 2,127 por defunción. Por lo que se refiere a los citados en primer término, propiamente conservó la misma tendencia, con excepción de 1959, en que descendieron a 4,547, ó sea el 12.9% con relación a 1958 y un ligero aumento para 1962 del 10% con respecto al año base.

Por el contrario, el número de defunciones ofrece una tendencia ascendente, habiéndose observado en 1961, un incremento de 155 fallecimientos, que en números relativos fue equivalente al 42.3% con relación a 1958, y una reducción del 24% en 1962 con respecto al año inmediato anterior.

En la columna de las víctimas no precisadas, observamos que -- tiene un movimiento ascendente en la mayor parte del período considerado. -- En 1961 el aumento fue de 1,607, siendo equivalente al 86.4% comparado con el año base. Debe aclararse que estos incrementos, creemos que obedecen al propósito deliberado de las víctimas, de ocultar su identidad, a fin de evitar problemas con las Autoridades o aparecer en las notas rojas de los diarios. Asimismo, pueden estar originados por el retraso con que se presenta la Policía en el lugar del accidente.

La pérdida económica directa originada por los accidentes de -- tránsito, constituye un fenómeno que guarda una correlación directamente proporcional con los diversos tipos de accidentes que aparecen en los Cuadros anteriores. La estimación en que se valoraron los vehículos destruidos en --

los 5 años, ascendieron a \$ 35,969,342.00, ó sea que en promedio, la pérdida fue equivalente a \$ 7,192,868.80 por año.

Como corolario de lo que se ha expuesto, consideramos que la Oficina que actualmente tiene a su cargo la expedición de las licencias, debe ser reestructurada, para que se le dote de un laboratorio psico-técnico, con personal especializado en psicología y con equipo técnico científico, a fin de que practique pruebas médicas y psicológicas, tanto a los choferes profesionales como a los automovilistas. En esta forma se garantizaría no sólo la seguridad de los operadores, sino también de la colectividad en general.

C A P I T U L O VI

RESUMEN I CONCLUSIONES.

Las concentraciones demográficas urbanas, constituyen un fenómeno socio-económico conocido desde la antigüedad. Su origen se encuentra estrechamente ligado a factores geográficos, que condicionaron la existencia de recursos naturales, de donde surgieron las más diversas actividades productivas. De éstas, el comercio fue la que mayor influencia ejerció en el origen de las ciudades. La actividad comercial, ya sea de tipo local, regional o entre lugares distantes, permitió utilizar diversos medios de transportes, determinando con ello, que se le diera preferencia a la transportación de mercancías y posteriormente al de personas. Sin embargo, la dinámica del desarrollo demográfico y económico, derivó necesariamente hacia la producción de una gran variedad de servicios, que son complementarios del mismo proceso económico y social de los grandes sectores de la población de las ciudades.

Dentro de ese conjunto de servicios, el transporte urbano de pasajeros, adquiere cada vez mayor importancia, porque no sólo es una actividad derivada del grado de especialización de las ciudades, sino también, satisface una necesidad social, al cubrir las variables tiempo y distancia en los complejos fenómenos socio-económicos de las urbes, como la Ciudad de México. Además, es un factor que al mismo tiempo que interviene en la integración del proceso económico, influye a su vez en las manifestaciones socio-económicas y políticas de los centros urbanos, condicionando entre otras cosas, el incremento de la rentabilidad de la tierra, la localización de los sectores destinados a la habitación, al comercio, la industria y en general, todas aquellas actividades de la vida económica, social y política de las ciudades.

En consecuencia, el servicio de autotransporte urbano de pasajeros, cumple una función eminentemente social como servicio público, y representa una especialización de la actividad productiva de la Ciudad de México, formando parte de la economía de servicios - que se ha generado en ella. Al mismo tiempo, integra el proceso industrial y comercial a tal grado, que el servicio del autotransporte urbano, resulta cada vez más imprescindible para el funcionamiento económico de los grandes centros demográficos, como la Ciudad de México.

También debe señalarse que el desarrollo económico y el servicio de transportación urbana de pasajeros, son dos factores interdependientes y complementarios entre sí, porque a medida que se incrementan todas las manifestaciones de la vida económica, se requiere de un sistema de transportación para satisfacer con eficiencia la demanda del servicio, que el propio desarrollo económico trae consigo, no sólo en general, sino también en particular para cada una de las diversas zonas de la ciudad.

El servicio de transporte urbano de pasajeros, condiciona la eficiencia y la capacidad productiva de los habitantes de la ciudad, al reducir su tiempo de transportación a sus centros de trabajo, por lo que las deficiencias de él dá origen a un considerable desperdicio de energía humana, que afecta necesariamente el mecanismo económico de la ciudad y reduce la producción per cápita, debido al tiempo que se requiere en la transportación a los centros de trabajo. También repercute en la población económicamente débil, principalmente aquella que se ha concentrado en las zonas periféricas de la Ciudad de México, por ser el único medio de que dispone para su desplazamiento.

De los vehículos de transportación urbana de pasajeros,

C A P I T U L O VI

RESUMEN Y CONCLUSIONES.

Las concentraciones demográficas urbanas, constituyen un fenómeno socio-económico conocido desde la antigüedad. Su origen se encuentra estrechamente ligado a factores geográficos, que condicionaron la existencia de recursos naturales, de donde surgieron las más diversas actividades productivas. De éstas, el comercio fue la que mayor influencia ejerció en el origen de las ciudades. La actividad comercial, ya sea de tipo local, regional o entre lugares distantes, permitió utilizar diversos medios de transportes, determinando con ello, que se le diera preferencia a la transportación de mercancías y posteriormente al de personas. Sin embargo, la dinámica del desarrollo demográfico y económico, derivó necesariamente hacia la producción de una gran variedad de servicios, que son complementarios del mismo proceso económico y social de los grandes sectores de la población de las ciudades.

Dentro de ese conjunto de servicios, el transporte urbano de pasajeros, adquiere cada vez mayor importancia, porque no sólo es una actividad derivada del grado de especialización de las ciudades, sino también, satisface una necesidad social, al cubrir las variables tiempo y distancia en los complejos fenómenos socio-económicos de las urbes, como la Ciudad de México. Además, es un factor que al mismo tiempo que interviene en la integración del proceso económico, influye a su vez en las manifestaciones socio-económicas y políticas de los centros urbanos, condicionando entre otras cosas, el incremento de la rentabilidad de la tierra, la localización de los sectores destinados a la habitación, al comercio, la industria y en general, todas aquellas actividades de la vida económica, social y política de las ciudades.

En consecuencia, el servicio de autotransporte urbano de pasajeros, cumple una función eminentemente social como servicio público, y representa una especialización de la actividad productiva de la Ciudad de México, formando parte de la economía de servicios que se ha generado en ella. Al mismo tiempo, integra el proceso industrial y comercial a tal grado, que el servicio del autotransporte urbano, resulta cada vez más imprescindible para el funcionamiento económico de los grandes centros demográficos, como la Ciudad de México.

También debe señalarse que el desarrollo económico y el servicio de transportación urbana de pasajeros, son dos factores interdependientes y complementarios entre sí, porque a medida que se incrementan todas las manifestaciones de la vida económica, se requiere de un sistema de transportación para satisfacer con eficiencia la demanda del servicio, que el propio desarrollo económico trae consigo, no sólo en general, sino también en particular para cada una de las diversas zonas de la ciudad.

El servicio de transporte urbano de pasajeros, condiciona la eficiencia y la capacidad productiva de los habitantes de la ciudad, al reducir su tiempo de transportación a sus centros de trabajo, por lo que las deficiencias de él dá origen a un considerable desperdicio de energía humana, que afecta necesariamente el mecanismo económico de la ciudad y reduce la producción per cápita, debido al tiempo que se requiere en la transportación a los centros de trabajo. También repercute en la población económicamente débil, principalmente aquella que se ha concentrado en las zonas periféricas de la Ciudad de México, por ser el único medio de que dispone para su desplazamiento.

De los vehículos de transportación urbana de pasajeros,

hemos considerado que para la Capital de la República, los camiones - tienen la característica, de que su movilidad es mucho mayor que la - de los trolebuses y tranvías, lo cual se debe a que estos últimos, - tienen que depender entre otras cosas, de la energía eléctrica, de - las instalaciones y equipo, tales como las estaciones y subestaciones reguladores de voltaje, que además de costosas, son difíciles de -- transferir de inmediato a otras zonas. Sus rutas en múltiples ocasio- nes y por diversas causas, se obstruyen ocasionando con ello la sus- pensión temporal del servicio, redundando en perjuicio de los usua- rios.

Debe señalarse que los transportes eléctricos, cumplen una función específica dentro del sistema de transportación urbana, - sobre todo para cubrir grandes distancias, por lo que a pesar de la - desventaja señalada, resulta un servicio indispensable para el despla- zamiento de los sectores urbanos de una elevada densidad demográfica, especialmente por su gran capacidad de transportación, seguridad y co- modidad que proporcionan. La velocidad del trolebús, representa una - ventaja sobre el tranvía, que facilitaría resolver el problema de -- transportación de la Ciudad de México, principalmente de las zonas, - que como se ha indicado, se encuentren densamente pobladas. Sin em- bargo, el crecimiento de la Ciudad, impone también la necesidad de - crear un sistema radial y de circuitos, que permita la intercomunica- ción para el Distrito Federal, que se integraría con las rutas de los autotransportes y transportes eléctricos.

En cuanto al automóvil de alquiler, complementa el ser- vicio público del transporte urbano, debido a que traslada en mucho - menor tiempo y con mayor comodidad, a las personas que así lo requie- ren. No obstante, este servicio resulta un tanto exclusivo para la - clase media y de ingresos elevados, quedando fuera del alcance de --

la población económicamente débil.

Como ya se hizo notar con anterioridad, el autotransporte urbano surgió en forma espontánea y fortuita, porque los primeros choferes que iniciaron esta actividad, aprovecharon que los tranvías suspendieron la prestación del servicio, con motivo de la huelga llevada a cabo por los obreros del Distrito Federal en el mes de julio de 1916, exigiendo que su salario se les cubriera en efectivo, o sea en oro, que la jornada de trabajo fuera de 8 horas y que en los casos de despido injustificado, se les cubriera la respectiva indemnización.

Las circunstancias en que surgió el servicio, determinó que careciera de orientación técnica, lo mismo que de disposiciones reglamentarias por parte de las autoridades del Distrito Federal, lo que repercutió desfavorablemente en su desarrollo e integración económica y administrativa. Esta situación se reflejó en la anarquía que imperó en el servicio y que se tradujo en horarios, rutas y tarifas convencionales, sujetas casi siempre, al arbitrio de quienes operaban los camiones.

A pesar de las deficiencias anotadas, este servicio se fue ampliando por la necesidad derivada del propio crecimiento demográfico de la Ciudad de México que se reflejó en la demanda cada vez mayor. Como se indicó, no obstante que el servicio de los transportes eléctricos se encontraban mucho mejor organizados, la falta de equipo de transportación, se reflejó en la insuficiencia para cubrir las necesidades de transportación en el Distrito Federal.

La anarquía con que se prestó el servicio y la competencia a la que se enfrentaron los transportes eléctricos y camiones, lo mismo que los choferes, los impulsó a buscar la forma de organi-

zarse. En este propósito también coincidieron las Autoridades, quienes tuvieron que aceptar situaciones derivadas de las circunstancias en las que se desarrolló esta actividad, más no de una planeación - previa del servicio. Los choferes integraron grupos de amigos y familiares, con el fin de coordinar los horarios y rutas, conocidos - con el nombre de "líneas", denominación que subsiste en la actualidad con diferente estructura administrativa.

En 1927 las líneas se transformaron en cooperativas - de producción, pero el fracaso que representó este nuevo tipo de organización, como consecuencia de la falta de orientación técnica y - de directivos honestos en la administración de ellas, determinó que - para 1935 fueran liquidadas la mayor parte de dichas cooperativas.

Esta situación los impulsó a transformarse en sindicatos de propietarios, cuyo objetivo inmediato fue la coordinación del servicio, pero cada propietario administraba independientemente su - camión. A medida que se operó la concentración de las unidades y - surgieron los medianos empresarios, se hizo necesaria la administración en común, que requería de oficinas y de personas dedicadas ex- - clusivamente a esta actividad.

La organización y funcionamiento de las líneas, así co - mo su estructura administrativa, descansa fundamentalmente en un Pre - sidente, Secretario y Tesorero, quienes se rigen por los estatutos - y reglamentos internos de cada línea en particular. Comparando los - artículos 232, 233, 234, 237, 247 y 249 de la Ley Federal del Trabajo que ampara la personalidad jurídica de los sindicatos con los es- - tatutos de las líneas de camiones, encontramos serias discrepancias, que los colocan como verdaderas empresas mercantiles, nulificando - dicha personalidad que confiere la Ley de la materia.

Para la prestación del servicio de autotransporte urbano en el Distrito Federal, intervienen aproximadamente 1,600 empleados, entre los que se encuentran los jefes de personal, de servicio, despachadores, etc.; 13,200 choferes de planta y 1,100 choferes eventuales, que hacen un total de 16,000 trabajadores al servicio de las líneas.

La falta de vigilancia de las Autoridades de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, sobre las condiciones de contratación de los choferes, determina que éstos, en la mayoría de los casos, carezcan de la protección de la Ley Federal del Trabajo y de las prestaciones sociales mínimas. No obstante que existen sindicatos de choferes, su acción en favor de sus representados es nula, porque están constituidos con la anuencia de los propietarios, por lo que ningún servicio efectivo prestan a los intereses de los trabajadores.

A partir de la expedición de la Ley que acordó la creación de la Unión de Permisisionarios, se dieron las bases para la formación de sociedades mercantiles, substituyendo la injustificada existencia de Sindicatos de Permisisionarios, que por mucho tiempo operaron al margen de la Ley. Estas sociedades están más acorde con la propia naturaleza del servicio, al mismo tiempo que los habilitó como sujetos de crédito.

Lo anterior se justifica plenamente, si se toma en cuenta que la Ciudad de México, comprende una superficie aproximada de 137 Km.², equivalente al 9% del área total que ocupa el Distrito Federal. En él encontramos una área esencialmente urbana, identificable con la Ciudad de México propiamente dicha, y en la que tiene su asiento los poderes federales y las más importantes instituciones financieras públicas y privadas, así como gran parte de las oficinas de las empresas industriales y casas comerciales. Las zonas suburbanas

del Distrito Federal se caracterizan por predominar en ellas la población rural, con todas sus características que le son propias.

Asimismo, para el servicio de autotransportación de pasajeros de la Ciudad de México, se disponen de 92 líneas, de las cuales 52 son de primera clase y 40 de segunda, con un total de 6,402 unidades autorizadas, correspondiendo 3,358 vehículos a las de primera y 3,044 a las de segunda clase. El número de rutas troncales autorizadas a la fecha, es de 92, equivalentes al número de líneas que prestan el servicio. Además de estas rutas, existen 466 ramales, o sea un total de 558 rutas, de las que 286 corresponden a las líneas de primera y 272 a las de segunda clase.

Cabe señalar que el número de rutas que en total operan las líneas de primera clase, es más que proporcional con respecto a la cantidad de camiones autorizados, lo que genera escases de unidades en las diferentes rutas. En las líneas de segunda clase, ocurre un fenómeno similar, pero con características más graves, por ser menor el número de líneas y de unidades que en las de primera clase. Esta situación afecta directamente a los sectores proletarios localizados en las colonias que circundan a la Ciudad de México.

Respecto a los horarios y frecuencias de los camiones, están determinados no sólo por las horas de máxima y mínima demanda del servicio, sino también, por la proporción que existe entre el número de rutas y la cantidad de vehículos en condiciones de prestar el servicio. Esta situación es consecuencia del espíritu de lucro con el que actúan los propietarios de camiones, quienes desean obtener la máxima utilidad con la mínima inversión. Por lo tanto, la capacidad de transportación de los camiones, permite determinar el grado de explotación económica de las unidades, estableciéndose una re-

lación directa entre capacidad e ingreso bruto.

La capacidad de transportación de los vehículos se puede calcular por métodos directos e indirectos. El primero corresponde a la observación directa que se hace de la cantidad de pasajeros que ascienden y descienden de un camión durante determinado período. En esta forma se conoce las horas de mayor intensidad de la demanda y el grado de aprovechamiento de la capacidad por unidad. El método indirecto, está representado fundamentalmente por el sistema de muestreo.

El método indirecto que utilizamos para calcular teóricamente el número de pasajeros que transportan las líneas por término medio, se basó en el número de pasajeros que en promedio transportan los camiones de primera y segunda clase, multiplicado por la cantidad de unidades para uno y otro servicio así como por el número de vueltas que también en promedio acumulan al día. Mediante este procedimiento llegamos a estimar que hasta 1962, los autotransportes urbanos movilizaron diariamente a 4,787,920 personas.

Según la información mensual recopilada en la Oficina de Estadística, dependiente Departamento Central del Distrito Federal, el número de autobuses en operación durante los años de 1956 a 1962, nos indica que en tanto que el servicio de segunda clase se mantiene más o menos constante, con una ligera tendencia al descenso, el servicio de primera clase se manifiesta, aún cuando lentamente, un ligero incremento en el número de vehículos que prestan ese servicio, lo que se explica por la mayor rentabilidad y ventajas que para las líneas representa destinar preferentemente su equipo al servicio de primera clase. Asimismo, el sistema de autotransportación urbana en la Ciudad de México, estaba constituido hasta el año de 1945, sólo por el servicio de segunda clase, habiéndose iniciado en este año el servi-

cio de primera clase.

Por lo que se refiere al número de asientos días en los vehículos de primera clase en circulación para el período 1956-1962, se observa un aumento menos que proporcional con respecto al incremento de la población del D.F., que como sabemos, alcanza un promedio de 7% anual. Esta situación confirma que cada año se agudiza cada vez más el problema de autotransportación urbana en la Ciudad de México, debido a que el número de asientos días, no corresponden a las necesidades crecientes de la Ciudad. Fenómeno semejante se aprecia en el número de asientos días en los vehículos de segunda clase, a tal grado que durante seis años, sólo se incrementaron el 3.1% con respecto a 1956, lo que repercute directamente en los usuarios de escasos recursos económicos.

Las cifras estadísticas comparadas sobre los pasajeros transportados de 1956 a 1962, indican que el volumen promedio anual se incrementó en casi un 58%, en tanto que los vehículos que durante el mismo lapso prestaron el servicio, sólo aumentaron en un 28%, respectivamente y con relación a 1956, lo que revela una vez más, la deficiencia del servicio y la falta de capacidad de las unidades para satisfacer las necesidades de la demanda.

En los pasajeros transportados, se aprecia una tendencia descendente, lo cual se explica por una parte, porque el número de unidades destinadas a prestar el servicio no ha variado. Asimismo, por el carácter complementario que los propietarios de camiones le han asignado al servicio de segunda clase con respecto al de primera.

En consecuencia, la redituabilidad del servicio del autotransporte urbano, depende de diversos factores, que afectan directamente el nivel de ingresos. Estos factores están representados

por la capacidad de transportación de las unidades, el kilometraje de las rutas, su distribución geográfica, las corrientes de desplazamiento de la población, el nivel económico y social de la mismas en las diversas zonas de la Ciudad, etc.

Otro aspecto que también es importante señalar, está representado por las disposiciones legales que rigen el servicio del autotransporte urbano de pasajeros, encontrándose entre éstas, la Ley que Fije las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal, el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, el Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal, Ley de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal y sus Estatutos y como complemento de ellas, la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Conforme a la Ley y Reglamento citados en primer término, la concesión y el permiso para la explotación del autotransporte urbano, se define en función del tiempo, por lo que el permiso es temporal y se concede cuando no existen rutas definidas y el servicio se contrata por viaje o por hora.

El otorgamiento de permisos y concesiones a personas físicas, a que hace referencia la Ley y el Reglamento ya citados, implica ignorar la propia naturaleza del servicio porque dichas personas no tienen la capacidad económica ni elementos suficientes para prestar el servicio con eficiencia. En la actualidad existe la tendencia en los servicios públicos hacia la concentración y no a la dispersión de los factores de la producción, de tal manera que en la Ciudad de México debe constituirse una sola empresa, capaz de prestar el servicio con eficiencia, resultando incongruente la existencia

de líneas con diferentes niveles de ingresos, de rutas y de equipo tractivo.

El Artículo 10° del Reglamento para el Servicio Público de Transportes de Pasajeros en el Distrito Federal, relativo a la capacidad de camiones, es confuso y difícil de interpretar, por referirse a aspectos generales, que no permiten llegar a conclusiones definitivas. Lo mismo que el artículo 11, también es inaplicable, al señalar una serie de situaciones hipotéticas, que reflejan un desconocimiento de la naturaleza de este servicio.

El artículo 12 del ya citado Reglamento, es contradictorio en cuanto a la libertad de acción que concede a la Autoridad del Distrito Federal para mejorar la prestación de este servicio, porque restringe dicha libertad al introducir condiciones genéricas que resultan confusas al intentar su interpretación.

Los artículos que hemos comentado brevemente, nos hacen considerar la necesidad de promover una nueva legislación en materia de autotransportes, en virtud de que la que se encuentra en vigor, está inspirada en el liberalismo económico del siglo pasado, fomentando y protegiendo la individualidad de las líneas.

Si además de lo anterior, se toma en cuenta la complejidad derivada del congestionamiento de la circulación de vehículos, tenemos que aceptar que es urgente la reestructuración integral de las rutas y de las líneas que tienen a su cargo la prestación del servicio. Esto implica señalar la existencia de factores históricos, económicos, políticos y sociales que condicionan dicha reestructuración.

El factor histórico debe considerarse desde la fundación de la antigua Ciudad de México por los Aztecas, porque de aquí

se deriva la constitución geológica del suelo en el que fue edificada y que limita la posibilidad de construir un ferrocarril subterráneo, lo mismo que la existencia de calles estrechas, sinuosas, sin continuación, banquetas reducidas, etc. La estructura arquitectónica del centro de la Ciudad se remonta hasta antes de la era cristiana, debido a que los españoles copiaron de los constructores romanos, los diseños de las ciudades fundadas antes de Cristo.

Los factores económicos están representados por la concentración industrial en el Distrito Federal, su distribución y desarrollo irregular como consecuencia de los estímulos fiscales que recibió, por lo que las industrias se localizan en zonas urbanas y suburbanas. Esto también fue el resultado de que no se dispuso por mucho tiempo de un plano regulador de la Ciudad y la distribución inicial se hizo siguiendo las vías y ramales del ferrocarril. Asimismo, el problema del tránsito urbano de la Ciudad de México, se torna más complejo, por la localización de la actividad comercial en el primer cuadro de ella y que la mayor parte de las dependencias del Gobierno, Bancos oficiales y privados, instituciones de crédito, etc.

Para captar la magnitud del tránsito urbano, particularmente en el "primer cuadro" de la Ciudad, se elaboraron Cuadros Estadísticos por el período 1958 - 1962, en donde aparecen los incrementos anuales en números absolutos y relativos de los diferentes tipos de vehículos que circulan en el Distrito Federal.

Según estas cifras, en 1958 el total de vehículos ascendían a 199,322, en tanto que para 1962, circulaba 270,982. Es decir, que en cinco años se observó un incremento de 71,660 vehículos en números absolutos, equivalentes al 36.1% con respecto al año

citado en primer término, por lo que en promedio, el aumento en el período considerado fue de 14,332 vehículos al año.

Hicimos notar que las Autoridades del Distrito Federal, han iniciado la construcción de un sistema vial metropolitano, integrado por el Anillo Periférico y vías rápidas como la Calzada de Tlalpan, Pino Suárez, Calzada de los Misterios, Santa María la Redonda, la Avenida del Río Churubusco, Canal de Miramontes, Río de la Magdalena, etc., complementado con pasos a desnivel, que permiten el tránsito continuo. A su vez se ha establecido una serie de vías transversales que comunican con ellas y que forman un sistema de intercomunicación con toda la ciudad, lo que se ha traducido en una reducción considerable del tiempo de circulación.

Sin embargo, el problema del congestionamiento del tráfico urbano en el "Primer Cuadro", especialmente en la zona que circunda al Zócalo, resulta cada vez más grave, principalmente por la falta de vías de salida hacia el lado norte y oriente. Esta situación nos hizo considerar la necesidad, de que en tanto se lleva a cabo la reestructuración general de las rutas de camiones, que hace tiempo anunció la "Unión de Permisarios", se deberían desviar hacia la periferia del "Primer Cuadro" todas las rutas que cruzan el Zócalo, lo mismo que las terminales localizadas en él. Al permitir que sólo circulen los tranvías, se lograría mucho mayor fluidéz en la circulación, con economía de tiempo, tanto para los usuarios como para los camiones y automóviles en general.

El incremento de los vehículos en circulación, se ha reflejado en un aumento del número de accidentes de tránsito en el Distrito Federal. Esta afirmación la corroboramos al examinar el Cuadro respectivo que se formuló con información de la Dirección General de Estadística, observando que los choques son los que ocurren con mayor

frecuencia, por lo que de 1958 a 1962, se registraron 16,868, pero su incidencia no es francamente ascendente, sino más bien, tiende a de-- crecer en el período considerado. Una tendencia similar, aún cuando menos acentuada que en éstos, se observa en los atropellamientos.

Por lo que se refiere a las caídas de pasajeros, señalamos que una considerable proporción de estos accidentes, tienen lugar en los camiones de servicio público, debido fundamentalmente a la forma en que se les cubre su salario, es decir por el número de vueltas que en cada turno acumula el operador y conforme al porcentaje - que se le asigna por la cantidad de boletos vendidos. Este sistema - de destajo implantado por las líneas y la superposición de las rutas, determina que los choferes estén sujetos a un régimen de competencia en todo el trayecto de sus rutas, no sólo con sus propios compañeros sino también con los de otras líneas, colocándolos en situación similar a la que prevaleció al iniciarse esta actividad en 1916.

Con relación a la clase de vehículos que intervienen en los accidentes de tránsito en el Distrito Federal, en el período 1958- a 1962, los automóviles ocuparon el primer lugar y el segundo, los ca miones de pasajeros, observándose asimismo, que en estos últimos, el índice de accidentes tiende a descender, especialmente para 1960. Sin embargo, el número de víctimas de accidentes de tránsito en el Distri to Federal, ascendieron en el período considerado, es decir 1958 a - 1962 a 33,164. De éstos, 25,879 correspondieron a lesionados y 2,127 por defunción. También se hizo notar que en las víctimas no precisadas, su tendencia fue ascendente en la mayor parte de dicho período, - lo cual fue interpretado como una consecuencia del propósito deliberado de las víctimas de ocultar su identidad o por el retraso con que - se presentan las Autoridades en el lugar de los accidentes.

Como consecuencia del incremento en el índice de acci--

dentes, se hizo el comentario sobre la necesidad de que la Oficina que expide las licencias, debía ser reestructurada, dotándola de un laboratorio psico-técnico, con personal especializado en psicología con equipo técnico científico, a fin de que las pruebas que se practiquen tanto a los choferes profesionales como a los automovilistas, garanticen no sólo la seguridad de la colectividad en general, sino también de los operadores en particular.

De acuerdo con lo expuesto en el presente trabajo, sustentamos como tésis:

LA MUNICIPALIZACION DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTES URBANO, creando una empresa de capital estatal y privado.

Esta tésis se debe complementar con las siguientes medidas:

1o.- Que se promueva una nueva legislación en materia de autotransporte urbano para el Distrito Federal.

2o.- Reestructuración de las rutas de camiones, suprimiendo la superposición y paralelismo de ellas.

3o.- Integración de un sistema vial urbano y suburbano, formando un circuito con intercomunicación radial.

4o.- Suprimir la diferencia que existe actualmente entre el servicio de primera y segunda clase.

5o.- Unificar el kilometraje de las rutas.

6o.- Desviar hacia la periferia del "Primer Cuadro" de la Ciudad, las rutas que lo cruzan, especialmente las que circundan el Zócalo,

así como las terminales localizadas en esta zona. Esta medida permitiría descongestionar el tráfico de vehículos y los usuarios con destino a dicha zona, se desplazarían en los transportes eléctricos.

70.- Que se reestructure la Oficina que expide las licencias de choferes y automovilistas, dotándola con equipo y personal especializado, para que se practiquen exámenes psico-técnicos.

BIBLIOGRAFIA

- 1.—Alianza de Camioneros de México, A. C., Contestación de los Cuatro Temarios de la Comisión de Reestructuración del Sistema de Transportes del D. F.
- 2.—Boletín de Técnicas y Aplicaciones del Muestreo. Departamento de Muestreo. S.I.C.
- 3.—Bonavia M. R.—Economía de los Transportes.
- 4.—Benham Frederic.—Curso Superior de Economía.
- 5.—De la Peña Moisés T.—El Servicio de Autobuses en el D. F.
- 6.—Ediciones Andrade.—Leyes y Reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes.
- 7.—Fuentes Delgado Rubén.—Los Transportes Urbanos Nacionales.
- 8.—Fuentes Delgado Rubén.—Apuntes de Economía de los Transportes.
- 9.—González Tavera Emilio.—El problema Demográfico del D. F. Revista de Ingeniería Mecánica y Eléctrica.
- 10.—Groote.—Explotación de los Transportes.
- 11.—Gual Villalbi Pedro.—Política del Comercio y de los Transportes.
- 12.—Hicks J. R. y Hart A. G.—Estructura de la Economía.
- 13.—Hoover Edgar M.—Localización de la Actividad Económica.
- 14.—Mazin M. C.—Los Autotransportes y el Estado.
- 15.—Salazar y Arce M.—Los Aspectos Económicos del Transporte.
- 16.—Estadísticas sobre Transportes Urbanos.—Departamento Central del D. F.
- 17.—Estadísticas Sociales.—Dirección General de Estadística, S.I.C.

CAPITULO IV

ASPECTOS ECONOMICOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

1.—Capacidad de transportación.	62
2.—Ingresos	79
3.—Egresos.	89

CAPITULO V

C A R A C T E R I S T I C A S G E N E R A L E S D E L T R A N S I T O U R B A N O E N L A C I U D A D D E M E X I C O .

1.—Leyes y Reglamentos del autotransporte urbano de pasajeros.	92
2.—Aspectos generales de la circulación urbana	103
3.—Accidentes de Tránsito.	109

CAPITULO VI

RESUMEN Y CONCLUSIONES

INDICE

Introducción

CAPITULO I

ASPECTOS TEORICOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

- 1.—Importancia Económica. 1
- 2.—Diversos aspectos de los vehículos de transporte urbano de pasajeros. 6

CAPITULO II

EL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

- 1.—Antecedentes generales. 14
- 2.—Estatutos de los Sindicatos de Propietarios o de Permisos de las Líneas de Autotransporte de Pasajeros. 25
- 3.—Aspectos generales de la organización de las líneas. 30
- 4.—Las líneas como Sociedades Mercantiles. 37

CAPITULO III

LINEAS Y RUTAS DE CAMIONES DE PRIMERA Y SEGUNDA CLASE.

- 1.—Número de líneas y rutas en servicio. 42
- 2.—Horarios 57
- 3.—Frecuencias. 59

CAPITULO IV

ASPECTOS ECONOMICOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

1.—Capacidad de transportación.	62
2.—Ingresos	79
3.—Egresos.	89

CAPITULO V

C A R A C T E R I S T I C A S G E N E R A L E S D E L T R A N S I T O U R B A N O E N L A C I U D A D D E M E X I C O .

1.—Leyes y Reglamentos del autotransporte urbano de pasajeros.	92
2.—Aspectos generales de la circulación urbana	103
3.—Accidentes de Tránsito.	109

CAPITULO VI

RESUMEN Y CONCLUSIONES