

114
2 ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

EL ESTADO FINANCIERO DEL AUTOTRANSPORTE
PUBLICO EN EL D. F. Y, SUS TRABAJADORES, EL
CASO DE LA RUTA-100. 1985-1990.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A

NATIVIDAD VARGAS CRUZ



CD. UNIVERSITARIA D.F.

1994

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

CON TODA CARIÑO PARA MI MADRE, MIS HERMANOS (AS)
Y, A TODA LA CLASE TRABAJADORA, EN
ESPECIAL A LOS TRABAJADORES DE
AUPR-100.

INDICE

	Página
MARCO TEORICO	1-7
INTRODUCCION	8-12
CAPITULO I: ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA CONSTITUCION DE RUTA-100	13
1.1. ANTES DE LA ESTATIZACION DE AUTOTRANSPORTES URBANOS	13-19
1.2. SURGIMIENTO DE LA RUTA-100	19
1.2.1. POR QUE RUTA-100	21
1.2.2. OBJETIVO PRINCIPAL PARA EL CUAL FUE CREADA LA R-100	21-22
ANEXO CAPITULO I	24-29
CAPITULO II: SITUACION FINANCIERA DE RUTA-100	30
2.1. COMENTARIOS SOBRE LA INVESTIGACION DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE AUPR-100	30-35
2.2. BREVE ANALISIS DE LA SITUACION FINANCIERA DE R-100. 1985-1990	35-46
2.3. INGRESOS Y EGRESOS DE RUTA-100	46-54
CAPITULO III: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA EMPRESA RUTA-100 Y, DE SUS TRABAJADORES	54
3.1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA EMPRESA RUTA-100	54-62
3.2. FORMAS DE ORGANIZACION Y LUCHA DE LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100	62-64
3.2.1. SURGIMIENTO DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100	64-73
3.2.2. LA LUCHA DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100 (SUTAU-100)	73-83

	Página
CAPITULO IV: LA PARTICIPACION DE AUPR-100, EN RELACION CON EL TRANSPORTE PUBLICO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL	84
4.1. LA IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONA CONURBADA	84-91
4.2. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE MEXICO Y ZONA CONURBADA	91-95
4.3. CANTIDAD DE DEMANDA QUE SATISFACE R-100, EN COMPARACION CON LA DEMANDA QUE CUBRE EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS A CARGO DEL D.D.F.	95-101
CONCLUSIONES	102-106
GLOSARIO DE TERMINOS	107-113
BIBLIOGRAFIA	114
HEMEROGRAFIA/TRABAJO DE CAMPO	115

MARCO TEORICO

El interés por tratar el tema del transporte público de pasajeros en nuestra Ciudad, se debe principalmente a la importancia que éste tiene en su desarrollo económico, aunque claro, no es el único, ni mucho menos el más determinante pero, ¿actualmente se podría concebir el funcionamiento de nuestra Ciudad sin éste tipo de transporte?

El presente trabajo está enfocado al caso particular de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100) ya que es uno de los medios de transporte que desplaza un mayor número de pasajeros; el período de estudio comprende lo que va de 1985 a 1990, sin olvidar por esto, los antecedentes que dan surgimiento a nuestro objeto de estudio, teniendo así que iniciar nuestra investigación a partir de 1980.

En éste sentido, el propósito de éste estudio se centra en tres aspectos:

El primero de ellos es conocer la situación financiera de Ruta-100 y, el manejo de los recursos financieros de dicha empresa. Posteriormente, se conocerán los métodos de lucha sindical utilizados por los trabajadores de Ruta-100, los logros que se han obtenido a través de los métodos utilizados y, las demandas que no les han sido cubiertas.

Finalmente, la cantidad de demanda que cubre Ruta-100 con respecto al transporte público del Departamento del Distrito Federal.

Para el desarrollo de los objetivos anteriormente planteados, utilizo las siguientes hipótesis:

- La situación financiera de Ruta-100, es un elemento utilizado por dicha empresa, para no ceder a las demandas que le hacen sus trabajadores.

- El destino de los recursos financieros de AUPR-100 son un factor determinante en la situación económico-financiera de dicho organismo.

- Los métodos de lucha sindical, por parte de los trabajadores de R-100, han sido insuficientes para el logro de sus demandas.

- Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, es un modo de transporte insuficiente, para satisfacer las demandas de los usuarios, tanto del Distrito Federal como de su área conurbana.

Para el cumplimiento de los objetivos ya señalados y, la contestación de nuestras hipótesis planteadas, he dividido el presente trabajo en cuatro capítulos, en los cuales desarrollo los puntos anteriormente expuestos.

Para el primer objetivo, me baso en el Balance General obtenido a través de los libros de cuenta pública, y en la Memoria de Gestión de nuestro objeto de investigación, esto para los años de 1985 a 1990.

Recordemos que un Balance General, o también llamado Estado de Situación Financiera, es: el documento contable que presenta la situación financiera de un negocio en una fecha determinada.

La Situación Financiera de una empresa, se advierte, por medio de la relación existente entre los bienes y derechos que forman sus activos y, las obligaciones y deudas que forman sus pasivos, en éste último, se incluye el capital, que no es más que la diferencia aritmética entre el activo y el pasivo. Si el valor del activo es mayor al pasivo entonces, el capital contable será positivo y, si por el contrario, el pasivo es mayor que el activo, el capital contable será negativo.

Para el desarrollo de éste mismo objetivo, utilizo un cuadro que hace referencia a los ingresos y egresos de R-100. Dividiendo a los primeros como propios y, subsidios; por su parte, los gastos se diferencian como: corriente y de inversión-

Entiéndase por **Subsidio**: el pago que realiza una entidad del Gobierno a los productores de bienes, con la intención de que los precios sean menores de lo que serían de otra forma. En general, éste pago también tiene el efecto de aumentar el ingreso de quien lo recibe, por encima del nivel que alcanzaría de otra forma; además, aumenta el ingreso real de los compradores de los productos subsidiados.

Por su parte, el **Gasto Corriente** es: la cantidad de ingresos destinados a la compra de bienes y servicios que permitan el funcionamiento y mantenimiento de una empresa u organización. A éste gasto, también se le conoce como: Gasto de Consumo.

El **Gasto de Inversión** es: una ampliación de la planta productiva o, el incremento de sus servicios.

Con respecto a lo que son las luchas sindicales de los trabajadores de AUPR-100; estas hacen referencia a lo que es la conformación de lo que hoy conocemos como: Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Ruta-100 y, a la huelga de 1989, cuando la empresa R-100, desconoce sus relaciones laborales con sus propios trabajadores.

Sindicato: son las asociaciones de los Trabajadores de los diferentes sectores productivos, que tienen como finalidad la tutela de los intereses económicos y profesionales, individuales y colectivos de sus miembros.

La **Huelga**: es el derecho que tienen los obreros en la sociedad capitalista; consiste en la detención del proceso productivo de una empresa mediante la interrupción del trabajo, con el objeto de obligar a los patronos a que atiendan sus reivindicaciones económicas, sociales y políticas.

Aquí, vamos a observar las diversas formas que tanto capitalistas como autoridades, tienen para someter a la clase trabajadora a sus conveniencias e intereses.

Los Capitalistas son: quiénes se apropian del trabajo de los obreros, en virtud de que son los dueños de los medios de producción, su interés está sustentado en lo que es la Ganancia.

La Ganancia es: el ingreso que recibe el capitalista por su Inversión de Capital y, que forma parte del producto excedente creado en la sociedad capitalista. Las ganancias las obtienen los capitalistas dueños de los medios de producción, representados por el capital de un negocio, acciones, bonos, títulos y otros documentos de valor. Algunos autores llaman Beneficio a la Ganancia y, la definen como el saldo positivo entre los ingresos y los gastos de cualquier capitalista.

Por su parte, la Fuerza de Trabajo es: el conjunto decaería física y mental del hombre, que le da la capacidad de producir. También se considera como la capacidad humana de desarrollar un trabajo; cuando los hombres aplican su fuerza de trabajo, entonces están realizando un trabajo.

A la retribución que reciben los trabajadores por el trabajo prestado, se le denomina: Salario; dicho concepto es una categoría de la economía capitalista que supone: la existencia de propietarios de medios de producción o bien, llamados capitalistas y, la de personas que no poseen medios de producción, sino solamente su fuerza de trabajo. En el sistema capitalista, se define el Salario, como el valor de cambio de la fuerza de trabajo, expresado en dinero. Recuerdes ~~se~~ que se paga la fuerza de trabajo, no el trabajo.

Por su parte, en nuestro último capítulo, me enfoco a la cantidad de demanda que cubre Ruta-100, con respecto a los demás modos de transporte a cargo del Departamento del Distrito Federal; para ello, me baso en diversos datos estadísticos, tales como el Censo Poblacional de 1990, visto por Delegaciones y Municipios de la Ciudad más poblada del mundo.

Censo: conjunto de datos estadísticos sobre diferentes aspectos demográficos, económicos o sociales de un país o región, que se realiza cada determinado tiempo (generalmente cinco o diez años); existen diferentes tipos de censos.

Recordemos que la **Demanda** es: el conjunto de mercancías y servicios que los consumidores están dispuestos a adquirir en el mercado, en un tiempo determinado y a un precio dado. El **Precio** es: el valor de los bienes y servicios expresado en moneda, o bien, la expresión monetaria del valor de las mercancías.

En éste último apartado, tomo en consideración, la cantidad de viajes realizados por la población tanto de las Delegaciones del Distrito Federal, como de los Municipios de su Zona Conurbana; por ello considero importante que tomemos en consideración que dada la gran cantidad de habitantes que vivimos en ésta Ciudad, es indispensable la Planeación de los diversos modos de transporte con que contamos, es por ello que hago referencia al Plan de Vialidad y Transporte a cargo del DDF, aunque claro, existen otras formas de transportación.

Los **transportes** en la economía, sirven para trasladar personas y objetos; influyen en los costos de producción; impulsan la extensión de la división del trabajo y de la especialización; estimulan el desarrollo económico mediante el establecimiento de industrias; coadyuvan en la solución del movimiento de las poblaciones.

La Planeación del Transporte Urbano: es el proceso que interviene en la toma de decisiones en los programas y políticas del transporte. Este proceso, se basa en el pronóstico de la demanda del transporte, que incluye la predicción de los impactos que diferentes políticas y programas pueden tener sobre los viajes en el área urbana, además provee información detallada, sobre el volumen de tránsito, pasajeros de autobuses, y cambios de dirección en la ruta, para ser usados en sus diseños por los ingenieros y planificadores.

Dado que necesitamos transportarnos de un lugar a otro es como utilizamos una u otra forma de viajar. El **Viaje** es: el movimiento unidireccional que empieza en el Origen a la

hora de inicio, termina en el Destino a la hora de arribo, y se realiza por un motivo determinado.

Modo de Viaje: son los medios de transporte tales como: conductor de auto, pasajero de vehículos, pasajero de transporte masivo o peatón, entre otros.

El concepto aquí utilizado como **viajes-persona-día**, hace referencia a la cantidad de viajes que realiza una persona en un mismo día; también tenemos, que las personas realizan diferentes viajes, por diversos motivos y se desplazan en los modos de transporte que más les conviene, ya sea por una u otra razón.

El motivo del viaje no es otra cosa, más que la razón para realizar un viaje.

Sin embargo, independientemente del motivo del viaje, los usuarios siempre van a elegir aquel medio de transporte que no sólo se adapte a sus necesidades, sino además, a la cantidad de dinero que pueda y este dispuesto a pagar por éste tipo de servicio; aquí, la situación económica de los usuarios, juega un papel determinante.

El Usuario es aquella persona que usa ordinariamente una cosa.

Como podremos ver, en el capítulo IV del presente trabajo, la utilización de los diversos modos de transporte se debe principalmente a la cantidad de ingresos del usuario.

En éste trabajo, trato de ligar la situación tanto económica como social de Ruta-100, para tener una visión más clara de lo que es nuestro objeto de estudio; más no por ello considero menos importante el aspecto político que se ha venido dando en nuestro país, y, sus repercusiones que ha tenido en AUPR-100, es por ello que hago mención del papel que juega el Estado Mexicano, para la estatización de Ruta-100 y, para el intento de privatización de la misma.

Desde el punto de vista económico, el Estado es: el conjunto de instituciones, organizaciones y empresas que están controladas y administradas por el poder público, y que sirven para gobernar una Nación o un País. Se encarga de la política económica, lo cual le permite influir ampliamente en la vida económica del país, además de que dirige la política general.

Es por ello, la importancia que tiene éste en la actividad económica de nuestro país y, la importancia del estudio y relación del mismo, con nuestro objeto de investigación.

INTRODUCCION

Desde sus inicios, el transporte, ha jugado un papel muy importante en el desarrollo (de la región a la que pertenece); sin embargo, para que esto se cumpla, el sector transporte debe ser eficiente, de lo contrario, éste mismo puede construir una barrera el mismo.

Actualmente, si bien el transporte no es el único factor determinante para la realización adecuada y oportuna de todas las actividades de los habitantes de nuestro país, sí podemos decir que estas se hallan condicionadas en cierta forma, por el grado de desarrollo del transporte; es por ello que el presente trabajo, abarca el papel que juega el transporte público en la Ciudad de México y su Zona Conurbana en el desplazamiento de una mercancía imprescindible -dentro del modo de producción capitalista en el que estamos inmersos- la Mercancía Fuerza de Trabajo; que para poder fungir como tal, diariamente, debe desplazarse de un lugar a otro, es decir, en su ir y venir incesante.

Así, el presente trabajo, está dedicado al estudio del transporte público en nuestra Ciudad y su Zona Conurbada, enfocando el caso particular de: Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), ya que es uno de los medios de transporte que desplaza un mayor número de pasajeros. El período de estudio comprende los años de 1985 a 1990; sin olvidar por esto, los antecedentes que dan origen a nuestro objeto de investigación, teniendo así que empezar la investigación y estudio, a partir de 1980, para poder comprender mejor, los motivos por los cuales una buena parte de la transportación de pasajeros, pasa a manos del Estado.

Este trabajo está encaminado a conocer la importancia que tiene el autotransporte público de pasajeros en nuestra Ciudad y, muy especialmente, la de Ruta-100; además de

saber cuál es la situación financiera, así como la organización tanto de la empresa como de sus trabajadores, y en particular, la de los que pertenecen al Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Ruta-100 (SUTAUR-100).

Aquí, podremos observar como todas y cada una de las partes que conforman una empresa son importantes; tanto su situación financiera como la de sus trabajadores, así como también su forma de organización y funcionamiento.

Y claro, como parte integrante de la sociedad, ésta empresa va a estar influenciada no sólo por sus propias políticas, sino además, por las políticas externas, pertenecientes a la sociedad en que se encuentra.

Recordemos que uno de los principios básicos de la administración por objetivos es que, dado que una empresa se desarrolla dentro de un sistema económico, éste constituye el medio ambiente de la empresa particular.

Así, en el capítulo I, hago referencia de una manera general, a la evolución del Autotransporte Público de Pasajeros en nuestra Ciudad, hasta el surgimiento de Ruta-100, destacando el porqué se estatalizo el transporte y, cuales fueron los objetivos para los cuales se creo dicho organismo; mismos que hasta la fecha no han sido cumplidos totalmente.

En el capítulo II, centro la investigación a los comentarios obtenidos durante la investigación de los Estados Financieros de AUPR-100, ya que la obtención de éstos, distrajo mi atención por mucho tiempo, y tratando de agilizar la obtención de dichos datos, realicé algunas entrevistas que si bien no fueron significativas en cuanto a cantidad e información a cerca de los documentos ya mencionados, sí vinieron a enriquecer éste trabajo, aportando comentarios muy importantes tanto de los operadores de la Ruta-100, como de los administrativos de la misma.

Posteriormente, pude obtener de diversas fuentes, los datos tan esperados y tan escondidos, con lo cual me pude percatar, que aún no hemos superado los problemas para la

obtención de la información, sino que además, que en las distintas fuentes que manejan la misma, los datos suelen no coincidir uno con otro.

Dentro del mismo capítulo, con la información obtenida, manejo un Balance General, para el periodo de 1985-1990; hago un análisis general de la evolución de AUPR-100, para así obtener una visión global de la situación económica de "nuestra empresa". Recordemos que el Balance General de una empresa, representa su situación económica en un período determinado.

Además, también incluyo los Ingresos y Egresos de Ruta-100, dividiendo los primeros en Ingresos Propios y los obtenidos a través de los Subsidios, por su parte, los Egresos, los separo como: Gasto Corriente y Gasto de Inversión. Aquí se hace notorio, como los subsidios son determinante para cubrir los gastos de nuestra empresa, en la cual los gastos de inversión son mínimos, comparados con el gasto corriente.

Dentro del capítulo III, me enfoco a lo que es la estructura organizacional de la empresa Ruta-100, para los años de 1981 y 1989, lo cual nos permite tener una visión de su desarrollo, desde su surgimiento hasta un año antes del periodo de estudio del presente trabajo, pues los cambios que dicha organización ha tenido, pese a que han sido constantes, no han variado los objetivos principales de R-100.

Es importante conocer la estructura organizacional ya que ella, nos dice la manera en que funciona, por lo cual comunmente se le denomina estructura "Orgánico-Funcional".

En el caso de Ruta-100, su estructura Orgánico-Funcional, está determinada por el Departamento del Distrito Federal (DDF) y, la entonces Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP), -misma que en enero de 1992, fue absorbida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)-, para cuidar así el cumplimiento de los objetivos para los cuales se creo AUPR-100, mismos que como ya hemos señalado, no han sido cumplidos totalmente.

Debido a que todas y cada una de las partes que conforman una empresa, son importantes, dedico una parte del presente trabajo a lo que es el Recurso Humano, o bien, llamado por Karl Marx: Fuerza de Trabajo, centrándome en la organización de los trabajadores de Ruta-100, analizando la forma en que surge el Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Urbano Ruta-100 (SUTAUR-100), viendo todas las dificultades en que se vieron inmersos tanto los integrantes de éste Sindicato, como sus dirigentes y, la misma Central de Trabajadores Mexicanos (CTM), cuando los trabajadores de AUPR-100, se negaron rotundamente a tener un Sindicato afiliado a ésta Central Obrera; la lucha que aquí se dio, sobrepaso la lucha intersindical, provocando la intervención de los dirigentes de diversos Partidos Políticos, así como de Funcionarios Públicos.

Sin embargo, una vez conformado el SUTAUR-100, éste se encuentra inmerso en varias dificultades, quizá la más grande de ellas es la huelga del 3 de Mayo de 1989, que se dio porque el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, no les concedió sus peticiones presentadas el 2 de mayo de 1989, con motivo de su Revisión Contractual, por lo cual los trabajadores de R-100 deciden irse a la huelga, y un día después, la empresa AUPR-100, da por terminadas sus relaciones laborales con el Sindicato de la misma, lo cual dificulta aún más, las relaciones entre la Empresa y el Sindicato de Ruta-100, aunque finalmente el conflicto se resuelve favorablemente para los trabajadores. Aquí, al igual que en el capítulo II, son notorios los obstáculos legales y no legales, que las autoridades ponen a la clase trabajadora cuando ésta se organiza para defender sus intereses.

Finalmente, en el capítulo IV, comparo la participación que tiene Ruta-100, con el desplazamiento de usuarios, en relación con el Autotransporte Público a cargo del DDF, tomando en consideración que vivimos en una de las Ciudades más grandes del mundo, se ve como en el período estudiado, el número de habitantes suele ser menor que la cantidad de pasajeros transportados en la Ciudad de México y su Zona Conurbana, y sin embargo, la cantidad de demanda que satisface R-100 cada vez disminuye más.

Este capítulo viene a destacar la importancia social del autotransporte público, tanto del lado de la clase trabajadora como de los capitalistas.

Como podemos darnos cuenta, éste trabajo pretende ser muy ambicioso, ya que trata de abarcar el aspecto económico, político y social que está inmerso, o bien, alrededor de una sólo empresa; "nuestra empresa" Ruta-100. Dentro de la segunda mitad de la llamada década pérdida (1980-1990), cuando nuestro país pasa por una gran crisis, con la cual el Estado Mexicano debe "sanear sus finanzas", y por lo tanto, privatizar o cerrar empresas que le pertenecen pero que no son rentables, según el discurso oficial, el futuro de Ruta-100 es impredecible.

Investigar las finanzas de una Empresa Pública no es fácil, sus limitantes más grandes son la dificultad que se tiene para obtener los datos requeridos, pues estos se guardan como "Secretos de Estado", y cuando estos son obtenidos finalmente, es triste ver como en las diversas fuentes estadísticas se manejan cifras que no coinciden entre sí, por el simple hecho de no haber sido elaboradas por la misma institución ¿o existe otra razón?

Bueno, creo que ya he expuesto varias cosas sobre el contenido de ésta Tesis, ahora, les toca a Ustedes rescatar lo que de ella les sirva e interese; así como criticar lo que resulte necesario.

Antes de empezar a desarrollar el trabajo en sí, quiero agradecer la participación de todos y cada uno de mis Maestros y Amigos, así como de mi Familia, seres queridos y Compañeros (as) de la vida, pues todas sus enseñanzas, consejos y críticas, han sido tomados en cuenta para mi formación tanto personal como profesional; a todos Ustedes: Muchas Gracias!

Ojalá que al leer éste trabajo se interesen por conocer más a cerca de nuestro transporte; he tratado de hacerlo de manera amena, pero tratando de mantener un nivel metodológico-científico, para que cualquier persona lo entienda fácilmente, es por ello que incluyo un glosario de términos -definiendo breve y claramente muchas palabras poco comunes-, que facilitarán la comprensión de la lectura.

Ahora sí, Comenzamos! . . .

CAPITULO I
ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA CONSTITUCION
DE RUTA-100.

1.1. ANTES DE LA ESTATIZACION DEL AUTOTRANSPORTE URBANO

El Distrito Federal es, sin duda alguna el corazón de la República Mexicana, que día a día se ha ido transformando para tratar de responder a las necesidades de nuestro país. Se trata de un desarrollo industrial y comercial que después de la Revolución Mexicana (1910-1917) ha seguido nuestro país; dicha evolución no ha tenido una línea recta, sino que se ha dado entre altas y bajas es decir, a través de períodos de auge y crisis del modo de producción capitalista en el que estamos inmersos.

Así, en un país que se haya en constante movimiento y cuya población tiende a incrementarse cada vez más, sus necesidades se van expandiendo continuamente; dentro de ellas está la que cuente con un servicio de transporte -- eficiente que alcance a cubrir las demandas de los --- usuarios, ya que el transporte es una condición necesaria-- más no suficiente-- para el desarrollo económico de una región.

El transporte nace se la necesidad del hombre por cubrir determinados satisfactores, distintos a los que se encuentran en la región en que habita, llevándolo así, a recorrer distancias cada vez mayores, sin importar la existencia de las fronteras,

A medida que avanza dicho servicio evoluciona y, va cobrando mayor importancia en la economía mexicana, ya que el transporte no es sólo la forma de llevar bienes de un lugar a otro, sino además de transportar mano de obra; inmiscuyéndose de esta manera tanto en la esfera de la producción como en la de circulación de mercancías, haciendo económicamente interdependientes a las diversas regiones -- del país, estimulando y promoviendo la unidad nacional. Hoy en día, el transporte no es sólo la necesidad del hombre

como satisfactor de requerimientos indispensables propios del mismo, sino además, es preciso para el mismo modo de producción capitalista.

Pero centrémonos en lo que ha sido el autotransporte en el Distrito Federal, hasta antes de la estatización del mismo. Podemos diferenciar el autotransporte de México en dos etapas bien definidas; la primera de ellas se ubica de 1920 a 1977 y la segunda, que abarca de marzo de 1977 a la fecha. De 1920 a 1977 el transporte se caracterizó por una gran irregularidad en el servicio, debido a la falta de control por parte de las autoridades correspondientes en tanto; en la segunda etapa se desarrolla un proceso de gradual regularización con la participación del Estado.

Después de la Revolución Mexicana se instalaron las primeras líneas de camiones y se hizo cada vez más frecuente el uso del automóvil; a finales de la década de los 20's, se contaba con alrededor de 21 000 automóviles y camiones en circulación, con una población de 1' 000 000 de habitantes¹, la ciudad continuo creciendo, la red de trenes--eléctricos no era suficiente, se hizo necesaria la construcción y el acondicionamiento de diversas rutas, para facilitar el tránsito de vehículos; complementado y adecuando de ésta manera la vialidad, para un número cada vez mayor de automóviles y de usuarios de los mismos en la ciudad.

Sin embargo, el desarrollo industrial y comercial de México no es, ni ha sido proporcional, dicha evolución se ha visto acentuada en ciertas regiones y muy especialmente en el Distrito Federal y algunas regiones del Estado de México

En 1946, aparecieron las primeras zonas industriales : Industrial Vallejo, Naucalpan, Tlanepantla, demandando la creación de mayores vías de comunicación hacia esas zonas.

Para 1960², se contaba ya con 450 000 automóviles en circulación y 6'000 000 de habitantes aproximadamente. Si comparamos estas cifras con las de los años 20's, podremos observar claramente que el número de automóviles, al igual--

1 Cf. Arq. Hugo González, " Antecedentes y Estadísticas del Transporte " No. 169 C.G.T. p.9.

2 Ibid. p.21.

POBLACION POR ENTIDAD FEDERATIVA
1900-1990

(MILES DE PERSONAS)

ENTIDAD:	1900	1910	1921	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
AGUASCALIENTES	102	120	108	133	162	188	243	343	541	720
BAJA CALIFORNIA	8	10	24	47	79	227	520	887	1,227	1661
BAJA CALIFORNIA SUR	40	42	39	48	51	61	82	132	224	318
CAMPECHE	87	87	76	85	90	122	168	255	438	535
CORAHUILA	297	362	394	436	551	721	908	1132	1,623	1972
COLIMA	65	78	92	62	79	112	164	245	361	428
CHIRAPAS	361	439	422	530	680	907	1,211	1592	2,173	3210
CHIHUAHUA	328	406	402	492	624	846	1,227	1641	2,090	2442
DISTRITO FEDERAL	541	721	906	1,230	1,757	3,050	4,871	6987	9,197	8236
DURANGO	370	483	337	404	484	630	761	955	1,232	1349
GUANAJUATO	1,062	1,082	860	988	1,046	1,329	1,736	2308	3,132	3983
GUERRERO	479	594	567	642	733	919	1,187	1607	2,198	2621
HIDALGO	605	646	622	678	772	850	995	1215	1,613	1888
JALISCO	1,154	1,209	1,192	1,255	1,418	1,747	2,443	3351	4,555	5303
MEXICO	934	989	885	990	1,146	1,393	1,898	3895	7,883	9816
MICHOACAN	936	992	840	1,048	1,182	1,423	1,852	2362	2,989	3548
MORELOS	160	180	103	132	183	273	386	627	987	1195
NAYARIT	150	171	163	168	217	290	390	554	757	825
NEWVO LEON	328	365	336	418	541	740	1,079	1725	2,619	3099
ORAPCA	949	1,040	976	1,085	1,193	1,421	1,727	2048	2,469	3020
PUEBLA	1,021	1,102	1,025	1,150	1,295	1,626	1,974	2548	3,488	4126
QUEBETARO	232	245	220	234	245	286	355	495	771	1051
QUINTANA ROO	nd	9	11	11	19	27	50	88	236	493
SAN LUIS POTOSI	575	628	446	580	679	856	1,048	1303	1,744	2003
SINALOA	297	324	341	396	493	636	838	1289	1,928	2204
SONORA	222	265	275	316	364	511	738	1117	1,578	1824
TABASCO	160	187	210	224	286	363	496	779	1,108	1502
TAMAUULIPAS	219	250	287	344	459	718	1,024	1480	2,005	2250
TLAXCALA	172	184	179	205	224	285	347	426	580	761
VERACRUZ	981	1,133	1,160	1,377	1,619	2,040	2,728	3876	5,615	6328
YUCATAN	310	340	358	386	418	517	614	769	1,109	1363
ZACATECAS	462	477	379	565	565	665	818	965	1,185	1276
REPUBLICA MEXICANA	13,607	15,160	14,335	16,533	19,654	25,779	34,923	48,996	69,655	81,250

FUENTE: ESTADISTICA BASADA EN LOS CENSOS DE POBLACION DEL INEGI, PARA LOS AÑOS DE 1970, 1980 Y 1990.

que el de habitantes creció catastróficamente³.

Ya en la década de los 70's el sistema vial existente en la Ciudad de México era ineficiente para mantener un buen nivel de servicio en la operación del tránsito, esto debido al crecimiento acelerado de la población y al uso cada vez más intensivo del automóvil (principalmente); por lo que, en 1975⁴, las autoridades del DDF, dispusieron la elaboración de estudios y análisis de la red vial en operación, para conocer bien la calidad del servicio existente.

Dados los resultados del estudio realizado en 1975, -- fue preciso tomar medidas para hacer más eficaz el transporte; se decidió así, la construcción de los 15 primeros ejes viales, mismos que cruzan nuestra ciudad de norte a sur y de oriente a poniente, el principal objetivo de los ejes viales era hacer fluido el movimiento de vehículos -- colectivos.

"Los ejes viales se encuentran inscritos en el circuito Interior, por ser ésta la zona de mayor densidad de población del área metropolitana de la Ciudad de México (294 han/ha). Además, en esta zona hay 413 000 viviendas, 520 000 automóviles particulares y, se localizan centros de recreación, bancarios y financieros, los grandes hoteles y principalmente las oficinas donde labora el 60% de los empleados del --- comercio, aparte de casi la totalidad de los servicios --- públicos. Se encuentra también el Centro Histórico de la Ciudad de México y otros centros tradicionales, los grandes centros comerciales y la mayor parte de los cines y los teatros de la ciudad".

La construcción de los ejes viales benefició a casi 3 millones de habitantes, mismos que generan el 60% del total de viajes/persona/día. Los resultados de los estudios --- realizados en 1975, enfatizaron la necesidad de dar prioridad al transporte público sobre el automóvil.

Tanto el transporte público como el privado, ayudan a empresarios y a trabajadores a continuar en la reproducción del sistema capitalista.

En la segunda mitad de la década de los 70's, la necesidad de un transporte eficiente se hizo cada vez más

3 Ver cuadro sobre crecimiento poblacional en la República Mexicana.

4 Cabe hacer mención que durante el período 1970-76, la política de transporte era hacia el transporte privado.

5 Arq. Hugo González. Op. Cit; p. 15.

evidente; sin embargo, pese a los proyectos hechos para la mejora de dicho servicio, éstos tuvieron que ser cancelados debido a la crisis económica del país y a las condiciones de austeridad impuestas por el Fondo Monetario Internacional (FMI).

Para 1977 se dio a conocer el Plan de Vialidad y Transporte, que consistió en duplicar la extensión del Metro y construir 34 ejes viales más, pero aún así, el sistema de transporte no fue suficiente, la calidad del servicio de autobuses por lo general era mala; los tiempos de recorrido continuaban siendo largos esto debido principalmente a la falta de planeación y coordinación entre los distintos tipos de transporte, la agudización del congestionamiento de tráfico, el crecimiento desmedido de la población y la ampliación de la industria, el comercio y la ciudad en general.

Sin duda alguna, "la estructura del transporte urbano del DF, implicaba una compleja organización del sistema de transporte concesionado, cuyo fin último no radicaba en la prestación de un buen servicio al público usuario, sino en la captación de una ganancia que aseguraba la acumulación del capital⁶".

Había una marcada diferencia en cuanto a organización entre los transportes colectivos manejados por el Estado y los que estaban en manos de la iniciativa privada.

Pese a que en ambos casos el consumo es colectivo, en el de la iniciativa privada la finalidad es puramente -- lucrativa, guiada por una plusvalía, producto de la explotación a los operadores; en tanto que el transporte en manos del Estado, trata de un consumo colectivo que no valoriza el capital estatal, es decir, no capitaliza en su esencia interna pero sí ayuda de manera significativa a la reproducción del sistema capitalista.

En tan sólo 3 años (1973-1976) - en el régimen de Echeverría-, se les permitió a los camioneros aumentar sus ganancias; a éstos no les importo los medios de los que se valieron para hacerlo así, aumentaron la explotación de los chóferes, además, atrasaron los pagos al Seguro Social y a Banobras; hicieron más pequeñas las rutas, disminuyeron los gastos de mantenimiento y también el número de

6 Octavio Loyzaga de la Cueva, "El Estado como Patrón y Arbitro" Edic. Cultura Popular p. 25.

de unidades en operación. A todo esto habría que agregar , los subsidios por parte del Estado, a los lubricantes y a la gasolina, y una tarifa fiscal especial⁷.

Sin embargo, aún con todas las facilidades que el gobierno otorgaba al transporte en manos de la iniciativa privada,-- éste continuaba siendo irregular, deficiente y costoso para la economía de los usuarios, pues las tarifas cada vez se incrementaban más.

La eficiencia del transporte dependía principalmente-- de los operadores, quienes para alcanzar a tener un sueldo un poco mayor al mínimo, cubrían jornadas laborales mayores de ocho horas; llegando a ser estas de: 12, 14 y hasta de a 16 horas -el salario mínimo general al momento de que el transporte público pasó a manos del Estado, era de \$ 210.00 diarios- ya que en promedio recibían \$40.00 por vuelta y 35 centavos por boleto vendido⁸.

Los días de descanso, no eran pagados de acuerdo a la Ley, tampoco se respetaban los días de descanso obligatorio, no era usual dar vacaciones pagadas a los trabajadores, si a caso se les pagaba el sueldo más no así, la prima vacacional a la que tienen derecho; no era común que los concesionarios otorgaran aguinaldos ni reparto de utilidades a sus trabajadores.

En caso de accidentes o enfermedades de trabajo, por-- lo general, el personal era despedido, para que la empresa no se responsabilizara; quien advertía a los trabajadores que en caso de accidente, ellos deberían huir con anticipación ya que los concesionarios no los apoyarían ni desde el punto de vista jurídico ni desde el económico.

Todos estos factores, hicieron que los chóferes de esas líneas pelearan los boletos con los usuarios, llenaran las unidades y emprendieran peligrosas corretizas, para aumentar de esta forma sus ingresos.

7 Olvidaba decir que otra forma de aumentar las ganancias, era poniendo fuera de circulación a un gran número de unidades en buen estado,

8 Dichas cantidades son consideradas sin tomar en cuenta la LEY MONETARIA EMITIDA EN 1993, en la cual se le quitan o mejor -- dicho, el punto se recorre 3 lugares hacia la izquierda.

Esta Ley es emitida durante el presente sexenio.

Pese al mal servicio que otorgaban los concesionarios del autotransporte urbano de pasajeros, sus relaciones con las autoridades eran buenas, a excepción de los llamados-- por parte de estas ultimas a los empresarios, para que mejoraran el servicio. Pero a mediados de la década de los 80's, dichas relaciones empezaron a deteriorarse, por lo que las autoridades capitalinas se negaron a aprobar las solicitudes hechas por la Alianza de Camioneros para aumentar el costo del pasaje.

En contraste con las condiciones de trabajo señaladas-- anteriormente, un pequeño grupo de trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del D.F.; gozaban de mejores condiciones laborales, se trataba de la Línea : "Lomas de Chapultepec-Reforma R-100" que surgió en 1974.'

Les pagaban \$70.00 por hora efectiva de trabajo, incluido el este el día de descanso y, si trimestralmente cumplían con el 100% de sus turnos de trabajo, se les bonificaban \$10.00 por hora efectiva de trabajo; su jornada laboral a la semana era de 48 horas. Además gozabande vacaciones pagadas, con prima vacacional y reparto de utilidades. Aunado a esto, el otorgamiento de jubilaciones y pensiones por vejez, muerte o inválidez en términos de la Ley; también el apoyo por parte de la empresa y el sindicato en caso de accidente o enfermedades de trabajo.

Todas estas ventajas con que contaban los trabajadores de la línea Lomas de Chapultepec, sirvió de aliciente a los trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros en su lucha contra los concesionarios, por obtener mejores condiciones de trabajo.

Sin embargo, pese a la lucha que han sostenido los trabajadores de éste servicio desde antes de la estatización-- del mismo, esta aún no ha sido superada completamente; pues sus condiciones de trabajo no son satisfactorias del todo.

1.2. SURGIMIENTO DE LA RUTA-100.

Dado que el servicio de autotransporte que prestaban--- las diversas líneas de camiones cada vez se hacían más insuficientes, además de cara; y, pese al llamado por parte de las autoridades para que se mejorará dicho servicio, este

9 Ver periódico: Uno más Uno, 15 de Julio de 1981. p.27.

continuaba siendo pésimo, con la " Alianza de Camioneros A.C." pidió a las autoridades capitalinas se les autorizará el alza de tarifas, estas se negaron; sin embargo, esto no les importo ya que aún sin autorización, empezaron por cuenta propia a incrementar el pasaje, lo cual trajo serios problemas con el público usuario,

Un ejemplo claro de ello, podemos observarlo en Ciudad Nezahualcóyotl, donde los usuarios respondieron de manera agresiva ante el alza no autorizada de tarifas; dejando un saldo de 23 camiones quemados y a algunas personas heridas¹⁰. Por su parte, en Naucalpan¹¹ el público usuario también respondió de manera agresiva ante el alza de pasaje, sin que esta halla sido autorizada todavía.

Todo esto hizo que pronto las autoridades del Departamento del Distrito Federal tomaran cartas en el asunto y apresuraran la estatización del autotransporte.

Así, el 18 de Agosto de 1981, el DDF dió a conocer mediante el Diario Oficial de la Federación que: "...convertir a la línea de autobuses urbanos 'Lomas de Chapultepec-Reforma -- R-100' en un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio denominado: 'Autotransportes-- Urbanos de Pasajeros R-100'...¹²".

Sin embargo, no es sino el 25 de septiembre del mismo año, cuando el Jefe del Departamento del Distrito Federal anunció que las autoridades de dicha dependencia se hacían cargo -- del transporte urbano¹³.

Al iniciar el servicio, Ruta-100 contaba con 4,047 unidades en operación, manteniendo la tarifa de \$3.00 por viaje en la Ciudad; dicha empresa se hizo cargo de más de 18 000 trabajadores, incluidos 12 000 operadores. Las autoridades anunciaron que las condiciones laborales de los trabajadores no se iban a ver afectadas, y que incluso, se mejorarían¹⁴.

10 Ver periódico Uno más Uno, 15 de julio de 1981. p.21.

11 Ver periódico Uno más Uno, 22 de julio de 1981. 0.10.

12 Octavio Loyzaga de la Cueva, op. cit. p.33.

13 Cabe hacer mención que las modificaciones que el DDF hizo a los contratos de trabajo de los trabajadores de las líneas-- que pasarán a manos del Estado, fueron hechas de acuerdo a la Ley, la cual señala que el cambio de patrón no debe afectar en nada las relaciones laborales. Debido a esto, las autoridades capitalinas se vieron en un fuerte conflicto con los trabajadores de AUPR-100. Esto lo veremos en el capítulo Tres del presente trabajo.

1.2.1. POR QUE RUTA-100.

En la década de los 40's, existían 50 propietarios de autobuses, se trataba de las antiguas empresas que manejaban el transporte por autobús, llamadas "líneas"¹⁵, las cuales estaban plenamente reconocidas por el gobierno capitalino.

Durante el gobierno de Miguel Alemán, dichas agrupaciones se expandieron, sumándoseles 48 líneas más a las ya existentes; a dichas líneas se les fué dando diversos nombres a través de los años; para 1969 se creó: "Autobuses rápidos Lomas de Chapultepec", esta línea era administrada por la Unión de Permisarios del Transporte, y llegó a jugar un papel muy importante en el desarrollo del Autotransporte Urbano de Pasajeros¹⁶.

Para 1971, esta empresa experimenta una reestructuración, y, son adquiridos camiones tipo delfín.

Dado que de las 50 concesiones autorizadas en los años 50's, quedaban aún dos: la 99 y la 100, se inclinaron por ésta última por su fácil y pegajosa pronunciación y por que debía trabajar al 100% de su capacidad.

Así, al momento de la Estatización del transporte urbano de Pasajeros, la Línea "Lomas de Chapultepec-Reforma-R-100", se extiende a la parte correspondiente al Distrito Federal y su área conurbada, permaneciendo el término: **RUTA-100.**

1.2.2. OBJETIVO PRINCIPAL PARA EL CUAL FUE CREADA LA RUTA-100.

De acuerdo con lo establecido en el Plan General de Desarrollo Urbano (PGDU) del Departamento del Distrito Federal y en apoyo a la Ley de Planeación; los objetivos a mediano plazo de la Ruta-100 se dividieron en 2 grandes rubros: Generales y Particulares¹⁷.

-
- 15 Ver cuadro de la evolución del transporte masivo público. 1900-1985.
 - 16 Recuérdese que ésa línea se va a ir transformando a través del tiempo y; que dentro de la línea de línea de los particulares es la más eficiente.
 - 17 Tanto los objetivos generales como los particulares, han sido copiados tal cual de LA MEMORIA DE GESTION (diciembre de 1982 a noviembre de 1988), correspondiente a Autotransportes --- Urbanos de Pasajeros Ruta-100. P.16-17.

OBJETIVOS GENERALES

- Contribuir al transporte masivo de los habitantes de la Cd. de México y lograr las condiciones óptimas de seguridad, comodidad, rapidez e higiene.

- Establecer la demanda del servicio de transporte urbano con la más alta optimización de los recursos humanos, materiales y financieros.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Aumentar la eficiencia y eficacia del transporte, así ampliar la capacidad mediante la coordinación de las áreas de apoyo con que cuenta el organismo.

- Incrementar la frecuencia del Servicio de Transporte integrando las rutas a las necesidades del público usuario.

- Optimizar los recursos, implementando los Programas de mantenimiento a las unidades así como la adaptación de las instalaciones necesarias y, de esta forma reducir gradualmente el porcentaje de la caída del parque vehicular.

- Lograr el aumento del uso del transporte urbano, con el objetivo de reducir la saturación de las arterias--de vialidad por el uso excesivo del automóvil particular.

- Fomentar el transporte urbano en materia de autobuses para mantener el punto de equilibrio entre la oferta del servicio y la demanda de satisfacer en la Ciudad de México y su zona metropolitana.

En sí, la finalidad de Ruta-100 es la de proporcionar servicio de transporte urbano en términos de " eficiencia, oportunidad, rapidez, comodidad, y con la menor contaminación¹⁸" -Según declaró Jackson Ramírez, para entonces administrador general de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100-, aprovechando al máximo los recursos con que contaban y creando nuevos métodos y rutas para alcanzar a cubrir la demanda, llegando al punto de equilibrio entre oferta y demanda y de esta manera, contar con un transporte eficiente.

18 Periódico Ruta-Cien; Año I, No. 1 p.l. Miércoles 16 de Agosto de 1989.

**EVOLUCION DEL AUTOTRANSPORTE MASIVO PUBLICO
1900-1981.**

- En 1900 surge la primera línea electricada de tranvías; que iba de la Ciudad de México a San Angel, contaba con 49km. de longitud de un total de 357km. y, 35 carros en operación, de un total de 653 vehículos.

- Para 1947 se cancela la compañía de tranvías de México S.A. y, se crea el servicio de transporte eléctrico del Distrito Federal (S.T.E.)

- El mes de septiembre de 1969, surge la primera línea del Metro, que iba de la estación Zaragoza a Chapultepec.

- En septiembre de 1981, se crea el Autotransporte Urbano de Pasajeros Ruta-100.

*Datos obtenidos en: " Antecedentes y Estadísticas del Transporte ", C.G.T. No.69. P.17 y 18.

A N E X O
C A P I T U L O I

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

Decreto por el que se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonios propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos, -Presidencia de la República.

José López Portillo, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 30, fracción I, 32, 44 y 45 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 20 de la Ley para el Control, por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Para Estatal, y

CONSIDERANDO

Que el Plan Global de Desarrollo 1980-1982 en concordancia con el Plan Global de Desarrollo Urbano del Distrito Federal señala como uno de sus objetivos, propiciar las condiciones favorables para que la población del Distrito Federal tenga acceso a los beneficios del desarrollo urbano, entre otros aspectos, en materia de servicios públicos;

Que el Departamento del Distrito Federal tiene intervenida a la Línea de Autobuses Urbanos "Lomas de Chapultepec Reforma R-100", la que desde hace tiempo ha venido manejando a través de la UNION de Permisos de Transportes para Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal;

Que es preocupación constante del Ejecutivo Federal optimizar la prestación de los servicios públicos para beneficio de la población urbana siendo imperativo resolver adecuada y eficazmente los problemas que plantea el traslado colectivo de personas en el Distrito Federal, se ha estimado conveniente crear un organismo público descentralizado que de manera segura, rápida y cómoda coadyuve a su solución armónica dentro del marco general de reestructuración que en materia de tránsito, vialidad y transporte lleva a cabo el Gobierno del Departamento del Distrito Federal, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTICULO PRIMERO: Se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de

Pasajeros R-100, cuyo objeto será la prestación del servicio público del transporte de pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas.

ARTICULO SEGUNDO: El patrimonio del organismo se integrará con:

I.-Los bienes muebles e inmuebles que le destinen el Gobierno Federal y el Departamento del Distrito Federal;

II.-Las cantidades que le destinen el Gobierno Federal y el Departamento del Distrito Federal, con cargo a los respectivos presupuestos de egresos, y

III.-Los demás bienes que adquiera por cualquier otro título legal.

ARTICULO TERCERO: "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100" podrá utilizar los bienes públicos y otros inmuebles cuyo uso le conceda el Departamento del Distrito Federal para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las disposiciones legales a que está sujeto el régimen de dichos bienes y previas las autorizaciones correspondientes.

ARTICULO CUARTO: Son órganos de dirección y administración de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100:

I.-El Consejo de Administración y

II.-El Director General;

ARTICULO QUINTO: El Consejo de Administración se integrará con los siguientes consejeros propietarios:

A) El Jefe del Departamento del Distrito Federal, quien será Presidente del Consejo y, en caso de empate, tendrá voto de calidad;

B) El Secretario General de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, quien fungirá como suplente del Presidente;

C) El Secretario de Gobierno "B" del Departamento del Distrito Federal;

D) El Vocal Ejecutivo de Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR).

E) El Director General del Sistema de Transporte Colectivo (METRO).

F) El Director General de la Comisión de Desarrollo Urbano del Departamento del Distrito Federal; y

G) El Director General del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Por cada consejero propietario habrá: un suplente.

ARTICULO SEXTO: El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

I.-Administrar y representar legalmente al organismo con las facultades más amplias, en celebración de todos los actos propios de sus finalidades;

II.-Revisar y en caso aprobar los anteproyectos de programas de trabajo y presupuestos del organismo, que presente a su consideración del Director General;

III.-Nombrar y remover al Director General y si se estimare conveniente, nombrar uno o más subdirectores;

IV.-Delegar facultades en uno o varios de sus miembros o en el Director General, determinándolas en forma precisa para que se ejerza en los negocios o lugares que se designe. No serán delegables las facultades del Consejo relativas al nombramiento del Secretario, Director General y Subdirectores, ni las de acordar la emisión de títulos de crédito;

V.-Nombrar y remover al Secretario del Consejo;

VI.-Expedir y reformar los Reglamentos Interiores del Organismo;

VII.-Designar y remover libremente a los funcionarios y empleados del organismo;

VIII.-Designar las personas que deben firmar en nombre del organismo;

IX.-Acordar la emisión de títulos de crédito en masa o en serie y designar a las personas que tengan poder general para suscribir y otorgar títulos de crédito en los términos del artículo 90 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;

X.-Otorgar poderes generales o especiales a las personas y con las facultades que estime convenientes, incluyendo la de sustituir el mandato, y

XI.-En general, las demás que sean necesarias para el cumplimiento de su objeto.

ARTICULO SEPTIMO: El Presidente del Consejo de Administración podrá representar legalmente a la institución

y firmar documentos en su nombre para lo cual tendrá por sí solo todas las facultades que se prevén en la fracción 1 del artículo 6o del presente ordenamiento.

ARTICULO OCTAVO: Para ser Director General o Subdirector se requiere ser ciudadano Mexicano en el pleno ejercicio de sus derechos y tener reconocida rectitud, solvencia moral y capacidad.

ARTICULO NOVENO: El Director General tendrá las siguientes facultades:

A) Ejecutar las resoluciones del Consejo;

B) Representar legalmente al organismo, con todos los poderes de un mandatario general para actos de administración y para pleitos y conbranzas, con todas las facultades generales y especiales, que requieren cláusulas especiales conforme a la Ley, en términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil para el Distrito Federal, y aquellas que de alguna manera expresa le asigne el Consejo en el poder que le otorgue;

C) Administrar los negocios y bienes del organismo, celebrando los convenios, contratos y ejecutando los actos que requiera su marcha ordinaria de acuerdo con los programas de inversión debidamente aprobados;

D) Establecer y organizar las oficinas del organismo, proponiendo al Consejo los nombramientos y remisiones de funcionarios y apodrados;

E) Asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa;

F) Nombrar, remover, conceder licencias y toda clase de autorizaciones administrativas, al personal del organismo en la forma y términos aprobados por el Consejo;

G) Preparar y someter al Consejo de Administración los anteproyectos de los presupuestos de ingresos y egresos del organismo y sus modificaciones, y

H) Las demás que el Consejo le señale.

ARTICULO DECIMO: El personal de dirección, administrativo y de inspección que tenga responsabilidad directa o indirecta en el manejo de fondos y valores de "Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100" deberá caucionar debidamente el manejo, mediante finanzas otorgadas por instituciones legalmente autorizadas para ello, por el motivo que fije el Consejo de Administración.

ARTICULO DECIMO PRIMERO: Bajo la responsabilidad del Director General se formularán el balance general anual y los estados mensuales de contabilidad con sus anexos empleando los catálogos de cuenta autorizados expresamente por la Secretaría de Programación y Presupuesto, y se entregará al Consejo de Administración y al Departamento del Distrito Federal dentro de los treinta días siguientes a la terminación de los períodos respectivos, para su revisión y para la glosa de las cuentas; lo anterior sin perjuicio de las facultades que sobre la materia conceda a la Secretaría antes mencionada la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO: Las relaciones de trabajo entre el organismo y su personal, se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo, reglamentaria del Apartado "A" del Artículo 123 Constitucional.

TRANSITORIOS

PRIMERO: El presente decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO: Publíquese este Decreto en el "Diario Oficial" de la Federación y en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal.

TERCERO: Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, formulará su Reglamento Interior en un término no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de vigencia del presente ordenamiento.

CUARTO: El Departamento del Distrito Federal, en su oportunidad, promoverá lo conducente, a efecto de que, previas las gestiones correspondientes, Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100; asuma los derechos y obligaciones de la línea "Lomaas de Chapltepec Reforma R-100", así como los créditos que otorgó a dicha línea el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., por conducto de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros de Camiones y Autobuses en el Distrito Federal.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los tres días del mes de agosto de mil novecientos ochenta y uno, -José López Portillo.-Rúbrica,-El Secretario de Programación y Presupuesto, Miguel de la Madrid H.-Rúbrica,-El Jefe del Departamento del Distrito Federal.-Carlos Hank González.

CAPITULO II
SITUACION FINANCIERA DE LA RUTA-100

2.1. COMENTARIOS SOBRE LA INVESTIGACION DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE AUPR-100

En el presente capítulo, vamos a analizar la situación financiera de la empresa Ruta-100; pero antes, me gustaría hacer referencia a las dificultades que se me presentaron para obtener la información necesaria para el desarrollo de este capítulo.

El principal problema fue que todos mis esfuerzos por conseguir los Estados Financieros de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, se vieron obstaculizados.

En las oficinas generales de dicho organismo argumentaron no poder darme la información requerida porque; me dijeron que: "estos son documentos propios de la empresa, a los que ninguna persona ajena a la misma, puede ni debe tener acceso¹. Ninguna empresa, sea esta pública o privada, da a conocer su situación financiera.

Algo muy importante que quisiera plasmar aquí, son las palabras de un trabajador del área de finanzas de R-100, ya que lo que me dijo, me parece de suma importancia: "Para qué quiere los Estados Financieros, para ver si estamos trabajando con números rojos? sí, si lo estamos, somos un costo más para el triste pueblo de México. Somos la empresa mas grande a nivel mundial y sin embargo, nuestros costos son mayores a nuestros ingresos.

1 Según palabras del personal de confianza de R-100, en las oficinas generales de éste organismo.

Los trabajadores -dijo, refiriéndose a las personas sindicalizadas que laboran en Ruta-100² cada vez piden mejores condiciones de trabajo; además, su salario no corresponde al de un chofer, y por si fuese poco, reciben más de horas extras que por su salario correspondiente a una jornada de trabajo.

Si quiere Usted a su país, sufra y lllore por él -me dijo, al tiempo en que me daba las Condiciones Generales de Trabajo para el período 1991-1992-."

No me di por vencida, insistí en que me facilitaran el acceso a los Estados de Situación Financiera de dicho organismo; pero la respuesta fue nuevamente: NO.

Si quiere: "pidámelos por escrito y, por escrito le contestaré que no puede ser posible proporcionarle lo que Usted necesita." ³

Bueno, este comentario en lo particular me pareció muy interesante, ya que hasta la gente de confianza que labora en Ruta-100, afirman estar trabajando con números rojos y dicen, que para que la empresa sea rentable, no solo habría que ajustar el precio a la tarifa del servicio que prestan, sino además, habría que ser más racionales en cuanto al pago del salario a los operadores, ya que como mencioné anteriormente, estos reciben más de horas extras que por el pago correspondiente a su jornada laboral (estas son palabras de un trabajador de confianza).

Por su parte, en el Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Urbano Ruta-100 (SUTAU-100), me dijeron que ellos no manejaban este tipo de información, por lo cual no podían ayudarme; pero que tratarían de conectarme con alguna

2 Dijo esto, sin tomar en cuenta que también él es un trabajador de R-100, pero claro es un trabajador de confianza con un sueldo mayor al de un chofer. No cabe duda que también aquí, en la separación de los mismos trabajadores han cobrado importancia el "fordismo" y el "taylorismo"; como formas de apoyo al sistema capitalista.

3 Cabe hacer mención que estos documentos ya los había solicitado por escrito en el área de Comunicación Social de las Oficinas Generales de R-100 pero; dada la gran cantidad de "peros" y, el sinnúmero de visitas que realicé, sin obtener resultado alguno, fue como decidí ir yo, personalmente al área de finanzas de las oficinas antes mencionadas. Para no perder más tiempo en conseguir la información requerida de cualquiera de las 2 áreas.

persona de su confianza, para que me proporcione los datos requeridos. Lo cual nunca se realizó.

Los comentarios mencionados anteriormente, mismos que hizo el trabajador de confianza, son los que se me quedaron bien grabados. El fue muy abierto, hizo gran cantidad de comentarios -nada agradables por cierto- de los trabajadores sindicalizados de R-100⁴; además, hablaba tan rápido que difícilmente puedo recordar exactamente sus comentarios, por lo cual, he preferido omitirlos, aunque no olvidarlos.

Otra de las formas en que intente recopilar la información necesaria para el desarrollo de este capítulo, fue mediante los cuestionarios. Sin embargo, tuve que desistir de este método, pues en tres días solo alcance a realizar 15 cuestionarios, ya que los horarios en los cuales podía aplicar los mismos, eran un tanto incómodos.

En un primer momento, quise realizar los cuestionarios en la base de algunas de las rutas de nuestra⁵ empresa, en el paradero del ISSSTE de Zaragoza pero, no fue posible, ya que los operadores no tenían tiempo para responder a mis preguntas (esto me lo hizo saber la persona encargada de checarles la entrada y salida de la ruta) pues el tiempo máximo que se detienen en el paradero es de 10 minutos. Así fue como me sugirieron ir al módulo 13, al cual pertenecen las rutas que salen en dicho paradero; acepté la propuesta y esa misma tarde, entré al módulo 13.

4 Sólo que hablaba tna rápido que para no perder detalle alguno, tomé de mi bolso papel y lápiz para hacer todas las anotaciones posibles sin embargo; él no me lo permitió, pidiéndome de una forma -un tanto molesta- que no hiciera anotación alguna ya que podría comprometerlo. Yo le dije que esto era solamente para la elaboración de mi tesis y que en nada le iba a afectar, pero de nada valió, dijo que entonces preferiría no hablar; la verdad, decidí que hablara él y guardé mis instrumentos.

5 Perdón por decir nuestra empresa, sólo que a estas alturas no puedo evitar considerarla como mía, porque constantemente tengo que hablar, escribir y preguntar algo sobre ella. Es por ello, que en el desarrollo del presente capítulo, continuamente la considero como mía o mejor dicho, como nuestra. Además, si esto no fuese así, también podría considerarla como mía dado que es una empresa paraestatal y por consiguiente, de los mexicanos, o no?. Aunque, claro esto es muy iluso de mi parte.

Una vez dada la autorización por parte del encargado del módulo, principié mi trabajo, el cual me hace sentir muy agusto debido a que aunque los operadores de R-100 llegaban cansados de su recorrido, ninguno de ellos se nego a responderme el cuestionario; ellos fueron muy abiertos en sus respuestas ante las preguntas que les hice pero no solo en eso, sino que además, me platicaban acerca de lo que les había sucedido en su día de labores e incluso, hasta de sus asuntos familiares.

Aún recuerdo la manera en que un Chofer de Ruta-100 me dijo que su salario no le alcanzaba; utilizando las siguientes palabras: "fíjese nada mas, como el gobierno nos separa a los trabajadores, nos hace pelear entre nosotros mismos. Para que a mi me alcance el sueldo, debo trabajar horas extras, lo cual me cansa demasiado, al grado que me hace poner de mal humor, es por eso que cuando llego a mi casa no tengo ganas ni de hablar; mi mujer me habla y yo, no le contesto, ella se enoja y empezamos a discutir, esto es muy seguido, al grado tal que hemos llegado a pensar en una separación y todo por qué; porque yo no le dedico tiempo a mi familia, ya que me la paso trabajando horas extras para que a ellos no les falte lo necesario, así, cuando llego del trabajo, estoy rendido, sin ganas de nada. Ellos estan ansiosos de verme y platicar conmigo pero yo, no tengo ganas, y no les hago caso... así es como empiezan nuestras discusiones".⁶

A través del cuestionario aplicado a los choferes de Ruta-100, yo esperaba saber en promedio, la cantidad de dinero que entra a R-100, por el pago al servicio que presta dicho organismo pero, no fue así; al parecer se pusieron de acuerdo y ningún chofer supo darme ese dato; muchos esquivaron la pregunta y otros dijeron que no sabían, ya que ellos no contaban lo que entraba en la alcancía, ya que hay personas que se encargan de recoger y juntar el dinero de la alcancía, además, de que las anotaciones que se hacían no eran por cantidad de dinero sino por peso del mismo, me sugirieron por ello, dirigirme a estas personas, las cuales no se prestaron a responder al cuestionario, es más, ni

6 Como podemos ver, hoy en día, al igual que en el siglo XIV, en los inicios del Capitalismo en Inglaterra, las jornadas de trabajo suelen ser tan largas e intensivas que el trabajador termina rendido y sin embargo, en unas cuantas horas, debe reproducir su fuerza de trabajo para poder continuar con su labor al día siguiente. Pese a que en estos días y en este caso en especial, se trata de horas extras, para que el trabajador pueda reproducir su fuerza de trabajo y para que a su familia no le falte lo necesario. Ver Karl Marx, T. I. P. 18.

siguiera a la pregunta de la cantidad o peso, de dinero que se recibía al día. La incógnita continuaba presente.

Sin embargo, los operadores no fueron los únicos a quienes pude aplicarles los cuestionarios, se dio la oportunidad de realizar los mismos con las personas encargadas del módulo (gente de confianza de R-100), quienes se mostraron un tanto reservados en sus respuestas, e inclusive hubo quienes no aceptaron contestar el cuestionario. Algunos de ellos, los que respondieron a mis preguntas, me dijeron que ellos no conocían el aspecto financiero de la empresa, pero que hablara con las personas de administración del módulo, que ellos podrían responderme acerca del dinero que entra a R-100 pero, ni siquiera pude conocer a estas personas, las oficinas administrativas del módulo siempre estaban cerradas.

Por su parte, el personal de limpieza del módulo, esperaba dar respuesta al cuestionario en cuanto se los solicitara; esto me lo hicieron saber ellos mismos una noche en que me retiraba de ese lugar, solo que estaba tan cansada y, era tan noche que prometí regresar al día siguiente a aplicarles el cuestionario. Falté a mi palabra, me di cuenta que esta manera de obtener la información es muy buena, pero demasiado lenta, costosa y desgastante, ya que requiere de mucho tiempo, dinero y otros recursos con los cuales desafortunadamente no cuento.

Mas esto no será causa de hacer a un lado la información obtenida a través de los cuestionarios, es por ello que decidí poner este apartado en el presente capítulo pero además, consideraré algunos otros aspectos en el desarrollo de todo el trabajo.

Este tipo de investigación me parece muy interesante, por lo cual me lamento el no poder continuar con ella, dado que no cuento con los recursos necesarios para su desarrollo.

Cuánta razón tenía el Profesor Pablo Hernández⁷ al decirme que esta forma de investigar es muy buena, pero que debía tener cuidado en la elaboración y aplicación de los cuestionarios, porque podría perderme en la investigación además; de que me llevaría mucho tiempo. En un primer momento

7 Asesor de esta tesis y profesor en la Facultad de Economía.

hice caso omiso a sus palabras, pero una vez hecha la prueba, opino lo mismo que él.

Bien, como podemos darnos cuenta ni a través de la investigación directa, ni mediante el Sindicato de R-100, ni por medio de las oficinas generales de dicho organismo, ha sido posible conseguir los Estados de Situación Financiera de R-100. Por lo cual, vamos a trabajar con 2 fuentes diferentes; para los años de 1985 y 1986, nos basaremos en el Balance General de este organismo y, para el período de 1987-1990, en los Estados de Situación Financiera del mismo. El primero de ellos obtenidos en la Memoria de Gestión de AUPR-100 (1982-1988) y, el segundo de ellos de los libros de Cuenta Pública de 1987 a 1990.

2.2. BREVE ANALISIS DE LA SITUACION FINANCIERA DE R²100, 1985-1990.

Antes de empezar a analizar la situación financiera de AUPR-100, es importante resaltar que en el siguiente apartado, vamos a trabajar con dos fuentes distintas, mismas que mencioné al final del apartado anterior.

Es por ello que considero importante mencionar que en el Balance General que obtuve, se abordan de manera general 3 grandes cuentas: Activo, Pasivo y Capital⁸. Por su parte, los Estados de Situación Financiera, pese a que abordan estas mismas cuentas, lo hacen de una manera más detallada, siendo mas amplias que las que se presentan en el Balance General. Esto, debido a los diferentes métodos contables que se utilizaron para la realización de los mismos, dado que los hicieron distintos contadores.

Dado lo anterior, he tenido que ajustar algunas cuentas tanto del Balance General como de los Estados de Situación Financiera de Ruta-100; para tener que poder representar en un sólo cuadro la situación financiera de nuestra empresa, en el período de 1985 a 1990⁹.

Ahora si, veamos qué pasa con la situación financiera de nuestra empresa:

8 Ver glosario de términos de este capítulo.

9 Ver cuadro de Balance General de Ruta-100 (1985-1990).

ESTADO GENERAL DE CUENTAS DEL SECTOR PARASTATAL, BUCOSTRANSPORTES
 EJERCICIO DE EJERCICIOS 1974-1980, 1976-1980

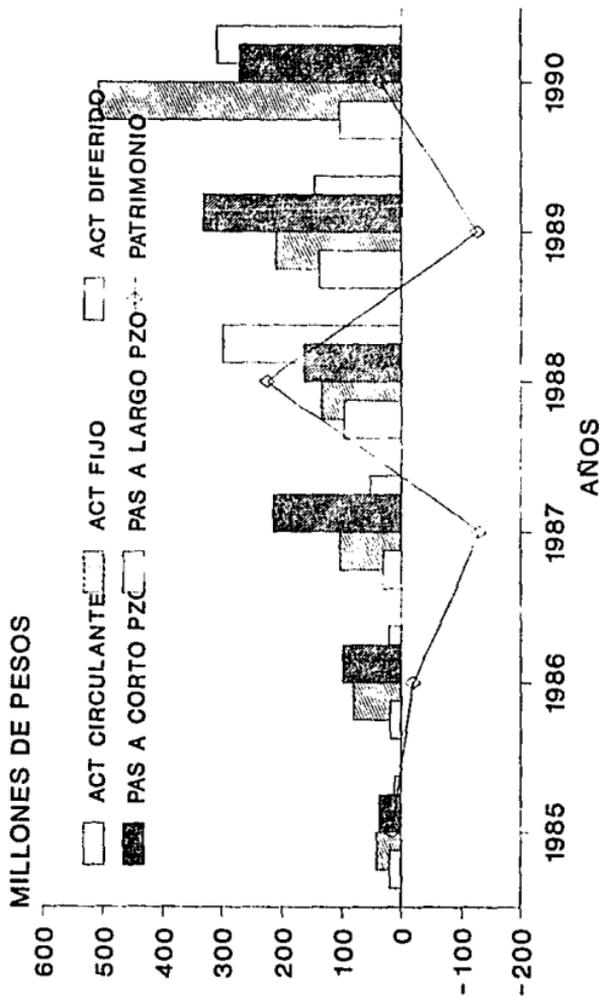
	1972	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
ACTIVO	2070,0	3401,4	3142,9	4774,0	3542,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0	10444,0
ACTIVO PASIVO	1776,0	1209,1	5468,0	4400,0	3457,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0
ACTIVO PASIVO	121,6	374,5	628,0	1400,0	4202,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0	11370,0
ACTIVO PASIVO	670,2	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6
ACTIVO PASIVO	403,3	574,1	3103,0	3057,0	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6
ACTIVO PASIVO	1400,0	524,6	64,0	4,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
ACTIVO PASIVO	749,0	1504,3	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6
ACTIVO PASIVO	605,4	480,2	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6	1034,6
ACTIVO PASIVO	145,7	120,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	11,7	54,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	148,9	216,7	4,67,0	21,33,0	221,0	1,100,0										
PASIVO	42,02,5	36,52,0	104,02,0	124,02,0	209,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0	500,42,0
ACTIVO PASIVO	60,01,5	104,00,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	77,1	1,594,5	40,771,0	771,20,0	604,20,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0	1,617,02,0
ACTIVO PASIVO	6,200,2	12,901,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	1,307,3	2,779,5	5,677,0	15,125,0	21,791,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0	25,543,0
ACTIVO PASIVO	1,602,4	3,763,1	7,003,0	9,021,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	45,02,3	102,00,6	325,45,5	607,45,7	602,45,4	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0	1,146,02,0
ACTIVO PASIVO	1,205,2	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9	3,023,9
ACTIVO PASIVO	0,0	74,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	0,0	121,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	50,0	1,033,1	1,033,1	2,000,0	948,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0	1,700,0
ACTIVO PASIVO	40,0	1,024,9	1,024,9	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ACTIVO PASIVO	70,0	31,2	75,0	172,0	424,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0	734,0
ACTIVO PASIVO	65,945,0	100,000,5	137,405,0	232,728,0	304,050,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0	612,577,0

1. Véase documentos del "COPAC" y "Cuentas del COPAC".
 2. Véase documentos del "COPAC" y "Cuentas del COPAC".
 3. Véase documentos del "COPAC" y "Cuentas del COPAC".

Financiamiento del capital
 1. Véase documentos del "COPAC" y "Cuentas del COPAC".
 2. Véase documentos del "COPAC" y "Cuentas del COPAC".
 3. Véase documentos del "COPAC" y "Cuentas del COPAC".

ESTADO GENERAL DE CUENTAS DEL SECTOR PARASTATAL, BUCOSTRANSPORTES
 EJERCICIO DE EJERCICIOS 1974-1980, 1976-1980
 1. en los Estados de Situación Financiera se obtuvieron de Cuenta Pública.
 2. Balance General: fue obtenido en la Memoria de Gestión de 1980-1981.
 3. Balance General: fue obtenido en la Memoria de Gestión de 1980-1981.

SITUACION FINANCIERA DE AUPR-100 (1985-1990)



DATOS OBTENIDOS DEL BALANCE GENERAL DE R-100, DE 1985 Y 1986, Y DE LOS EDOS. FINANCIEROS DE R-100, DE 1987 A 1990.

En el año de 1985, se puede observar claramente un déficit en la empresa, que se da, aún tomando en consideración los subsidios que percibe dicho organismo, además de que en la relación existente entre nuestro activo circulante y nuestro pasivo a corto plazo, es fácil percatarnos que el primero de ellos no alcanza a cubrir nuestras deudas a corto plazo¹⁰; sin embargo, este déficit puede ser solventado mediante prórrogas a proveedores y con una movilización en nuestros cobros, para que éstos no se vean atrasados.

Con respecto a nuestro activo fijo, vemos que es en este rubro, en el cual nos excedimos de gastos, llegando a rebasar nuestro límite presupuestario. Sin embargo, lo que por el momento es un gasto considerable que nos lleva a trabajar con números rojos, a la larga podría ser bueno, ya que de esta manera, estamos colocando a la empresa por encima de la competencia, al menos en el aspecto técnico.

Para 1986, aún no podemos hablar de un saneamiento de nuestra empresa, pues esta todavía se encuentra en "bancarrota", aún tomando en consideración los subsidios otorgados tanto por el Departamento del Distrito Federal, como por el Gobierno Federal; en este año, al igual que en el anterior, nuestro pasivo a corto plazo, es mayor que nuestro activo circulante. Además, la cuenta del activo fijo continúa siendo tan grande que rebasa nuestro presupuesto asignado.

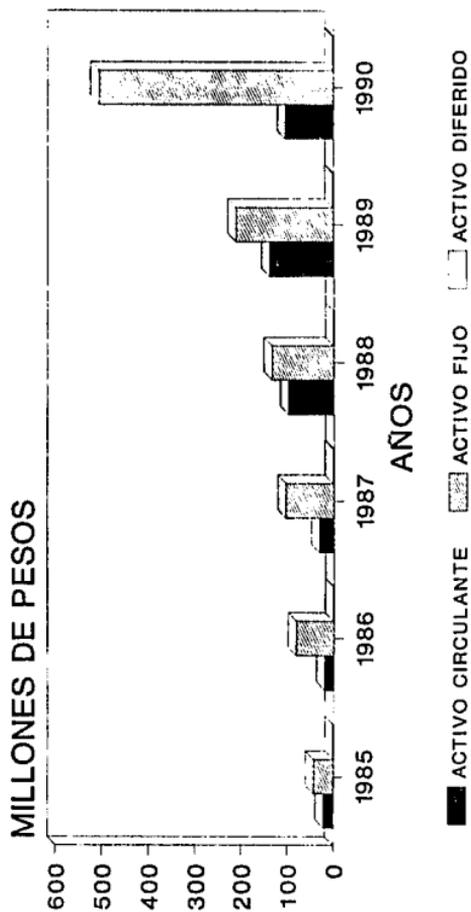
En este año nuestro patrimonio está en números rojos, nuestra deuda a corto y a largo plazos, continúan acrecentándose.

Sin duda alguna, 1987, ha sido uno de los años más difíciles para nuestra empresa, pues el déficit que teníamos de 1986, ha aumentado, y nuestro patrimonio disminuye cada vez más, es decir que prácticamente no contamos con éste, recordemos que ya en 1986, nuestro patrimonio estaba en números rojos. Aunado a esto, el crecimiento tan grande que tuvo nuestro pasivo a corto plazo, agudiza la situación.

Por su parte, pese a que la cuenta del activo fijo suele ser la mayor, en la cual rebasamos nuestros límites presupuestarios, ella también se ha visto disminuida en un

10 Ver gráfica sobre la relación existente entre activo circulante y pasivo a corto plazo, 1985-1990.

ACTIVO DE AUPR-100 (1985-1990)



FUENTE: GRAFICCA PROPIA, BASADA EN EL BALANCE GENERAL DE R-100, 1985 Y 1986 Y EN LOS EDOS. FINANCIEROS 1987 A 1990.

5%, con respecto al año anterior; pues mientras en 1986 representaba el 80% del total de nuestro activo, ya en este año representa el 75% del mismo.

En 1988, AUPR-100 tuvo una pequeña recuperación en la cuenta del activo circulante -con respecto al año anterior;- sin embargo, este aún no alcanza a cubrir la cuenta del pasivo a corto plazo, para dicho año, en contraste, la cuenta del pasivo a largo plazo se incrementó en más de un 200%.

Además, la cuenta del activo fijo se sigue reduciendo, al grado tal que para este año, solo representa el 58% del total de nuestro activo, en tanto que en el año anterior representaba un 75% del total. ¹¹.

Para el año de 1989, nuestra empresa continúa trabajando con números rojos, al igual que en los años anteriores, nuestro activo circulante una vez más, no alcanza a cubrir la cuenta del pasivo a corto plazo, que además, ha aumentado por arriba del 100%, con respecto al año anterior, y la del pasivo a largo plazo, ha disminuido notablemente.

Por su parte, la cuenta del activo fijo ahora representa un 60% del total de nuestro activo, continúa siendo la más grande en las cuentas de nuestro activo.

En 1990, AUPR-100, continúa trabajando con números rojos; pese a que nuestro patrimonio ha tenido una recuperación considerable. La cuenta del activo fijo es menor a la del pasivo a corto plazo, pese a que este último ha disminuido con respecto al año anterior, pero en cambio, la cuenta del pasivo a largo plazo se ha incrementado.

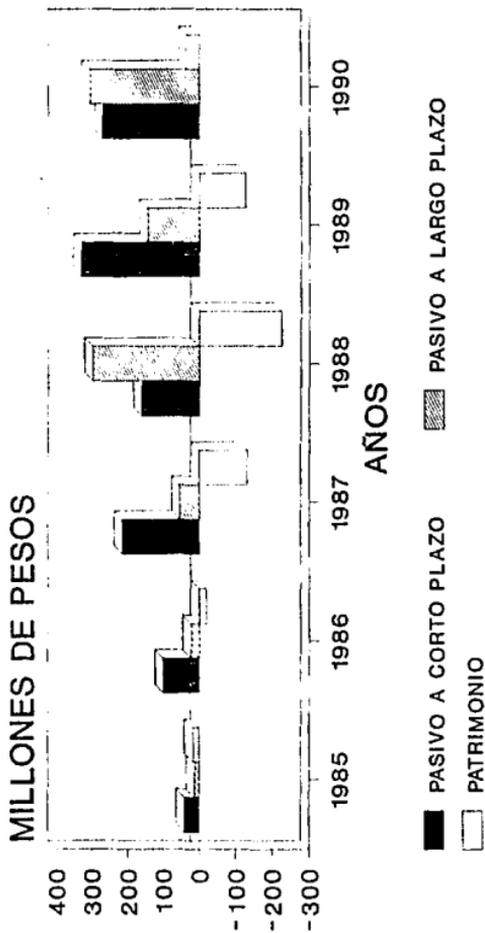
Por su parte, el activo fijo se ha recuperado considerablemente, pues ahora esta cuenta corresponde al 80% del total de nuestro activo para dicho año. En tanto, que el activo circulante se ha visto disminuido ¹².

Hasta aquí, hemos visto de manera general como se ha comportado la situación financiera de nuestra empresa y es

11 Ver gráfica que representa los cambios de las cuentas del Pasivo y Patrimonio, para el periodo 1985-1990.

12 Ver gráfica sobre la relación existente entre nuestros activos, para el periodo de 1985-1990.

PASIVO Y PATRIMONIO DE AUPR-100 (1985-1990)



GRAFICA BASADA EN LOS DATOS OBTENIDOS EN EL BALANCE GENERAL DE 1985 Y 1986, Y EN LOS EDO. FINANCIEROS DE 1987 A 1990.

claro que estamos trabajando con números rojos. Sin duda alguna, el trabajador de confianza de R-100 que dijo: "sí, estamos trabajando con números rojos", supo porque lo dijo. Pues como hemos podido ver, nuestra empresa se halla en "bancarrota".

Cabe recordar además, que AUPR-100, es una empresa que nació endeudada, el equipo con el cual empezó a funcionar no era propio, sino de los expermisionarios del Autotransporte, que conformaban el "pulpo camionero", dicho equipo quedo de que se iba a pagar a un largo plazo, sin embargo, ya han pasado más de 10 años de la creación de nuestra empresa y estos pagos no se han podido realizar completamente, lo cual hace que se traiga arrastrando una deuda importante, además de que han aumentado y se han ampliado las deudas de nuestro organismo; pese a que se ha descartado el pago de cierto tipo de impuestos por parte de dicho organismo y que en ocasiones, dada la falta de liquidez de nuestra empresa, se ha optado por no pagar los montos correspondientes a algunas instituciones, tales como: el ISSSTE y FOVISSSTE; lo cual ha ocasionado una reducción en el pasivo a corto plazo, en tanto que el pasivo a largo plazo se ha incrementado ¹³, como podemos ver, la reducción de estas deudas solo son ficticias, pues lo que no se está pagando a tiempo, no quiere decir que ya no se vaya a pagar, sino que este pago se tendrá que realizar posteriormente, y con intereses. Y si a todo esto le sumamos los malos manejos de las finanzas de dicho organismo, es obvio que tengamos una empresa en "bancarrota".

Además, debemos tomar en cuenta que R-100, es parte integrante de la economía mexicana y, que está influenciada no solo por factores internos, sino también por factores externos; y que nuestro país atraviesa por una situación muy difícil, en la cual se ha tenido que dar el "adelgazamiento del Estado"¹⁴, requiriendo, por parte del Estado Mexicano, una participación cada vez menor dentro de la economía de nuestro país; lo cual ha ocasionado que cada vez se vea más restringido el presupuesto otorgado a nuestra empresa, al grado tal, que en el año de 1989, se quería privatizar R-100¹⁵.

13 Según datos obtenidos en la Memoria de Gestión de AUPR-100. (1982-1988). pp. 34

14 Como una medida más para dar paso a la llamada "modernización", que no es otra cosa más que la reestructuración del modo de producción capitalista. Dicha medida, se empieza a considerar desde el sexenio de Miguel de la Madrid, continuándola, y reforzandola, Carlos Salinas de Gortari.

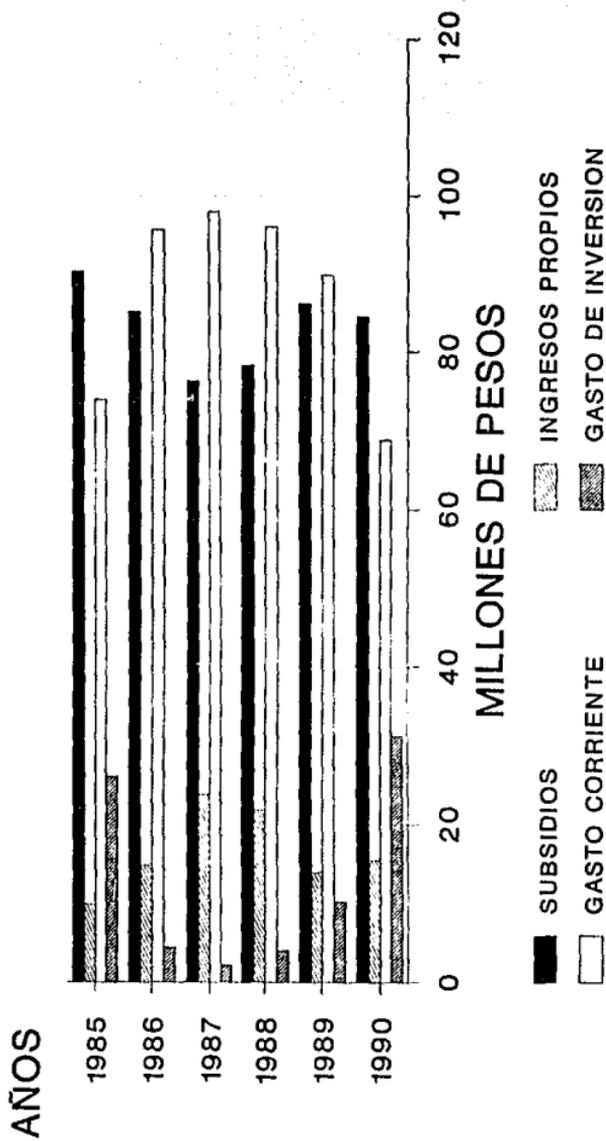
15 Esto lo veremos en el capítulo siguiente.

**EVALUACION FINANCIERA DEL PRESUPUESTO
EJERCIDO POR AUFR-100
1985-1990. millones de pesos**

CONCEPTO	1985	1986	1987	1988	1989	1990
INGRESO TOTAL	796.30	113.9	262.7	682.2	950.6	1 236.70
INGRESO POR VTA. SERV.	59.24	16.51	62.15	145.3	129.9	173.1
TRANSFERENCIAS DEL GOB. FEDERAL	70.8	90.62	193.1	471.6	516.7	376.1
APORTACIONES DEL D.D.F.	17.44	64.7	70.0	619.82	301.6	613.1
OTROS INGRESOS PROPIOS	18.76	3.64	4.41	32.35	23.40	74.67
GASTO TOTAL	796.30	113.9	262.7	682.2	950.6	1 244.1
GASTO CORRIENTE	588.29	108.9	257.2	654.4	853.0	404.8
SERVICIOS PERSONALES	355.95	655.16	160.9	43.57	634.1	512.9
MATERIALES Y SUMINISTROS	180.2	347.46	784.92	178.0	178.9	94.2
SERVICIOS GENERALES	52.32	87.63	17.78	409.59	40.11	232.2
GASTO DE INVERSION	208.1	501.0	559.1	278.48	975.65	365.0
MUEBLES E INMUEBLES	188.44	322.8	253.3	245.76	906.71	324.7
OBRA PUBLICA	19.57	172.8	305.8	32.72	68.94	40.98

FUENTE: COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE, 1985-1990.

PRESUPUESTO EJERCIDO POR AUPR-100. (1985-1990)



ESTADISTICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS
DATOS OBTENIDOS EN LA S.C.T.

En sí, Ruta-100 es un organismo en "bancarrota"; sin embargo, a nivel mundial es la empresa mas grande de transporte¹⁶

Además, no es válido considerar que nuestra empresa se halla en "bancarrota" porque es una empresa pública, ya que entonces estaríamos considerando que cualquier empresa pública trabaja con números rojos, lo cual no es cierto, y como ejemplo claro de ello, tenemos que PEMEX es una empresa rentable, al grado que es la encargada de pagar los servicios de la deuda externa.

Pese a todas las fallas que presenta nuestra empresa, dado que se está trabajando por debajo de la capacidad de la misma; considero que es importante que AUPR-100, aproveche la capacidad instalada con que cuenta, para que así pueda incrementar su oferta, con lo cual aumentaría su demanda y por consiguiente sus ingresos propios.

En base a lo anterior, es recomendable que R-100, efectúe la contratación de mas personal, que se abra la bolsa de trabajo de la empresa para no tener que hacer pagos exagerados por concepto de horas extras, además de que los trabajadores podrían rendir aún más, sin no están tan cansados por tener que trabajar horas extras; esto para que se aproveche toda la capacidad instalada posible, con que cuenta nuestro organismo.

Bueno, esto es solo una forma en que considero que R-100 puede llegar a ser una empresa rentable, no dudo que existan otras formas de que se logre dicho objetivo; pero lo que si es indispensable es que nuestra empresa logre el saneamiento de sus finanzas. Si bien es cierto que esta empresa nació endeudada, también lo es que tiene con que sanear sus finanzas, e incluso, la capacidad para irse expandiendo.

El saneamiento de dicho organismo, estaría beneficiando así, tanto al Gobierno del Distrito Federal, como al D.D.F., dado que son las entidades encargadas de subsidiar a nuestra empresa. Además, claro de la gran ventaja que tendrían los usuarios de este servicio de transporte, ya que el saneamiento en las finanzas de nuestra empresa, se vería reflejado en el mejor servicio de la misma. Por su parte, la

16 Según palabras de un Ingeniero que labora en las oficinas generales de R-100 y del Asesor Jurídico de dicho organismo (Lic. Ricardo Barco).

clase capitalista también se vería beneficiada, ya que se agilizaría el desplazamiento de la fuerza de trabajo, lo cual desgastaría menos al trabajador pudiendo tener así un mayor rendimiento en el trabajo., contribuyendo a su vez, a un mejor desarrollo del mismo modo de producción capitalista en que estamos inmersos.

2.3. INGRESOS Y EGRESOS DE RUTA-100..

Sin duda alguna, la forma de allegarse recursos que tiene una empresa es muy importante, pues de ello depende en gran medida, la situación financiera que ella presente.

En nuestro caso, tratándose de una empresa paraestatal, no podemos decir que todos nuestros ingresos sean propios sino, que Ruta-100, esta subsidiada por el Gobierno Federal y el D.D.F.

Como pudimos observar en el análisis de la situación financiera de nuestra empresa, este organismo se halla en bancarota, y si no fuese por los subsidios que recibe, no alcanzaría a cubrir ni siquiera la mitad de sus gastos.

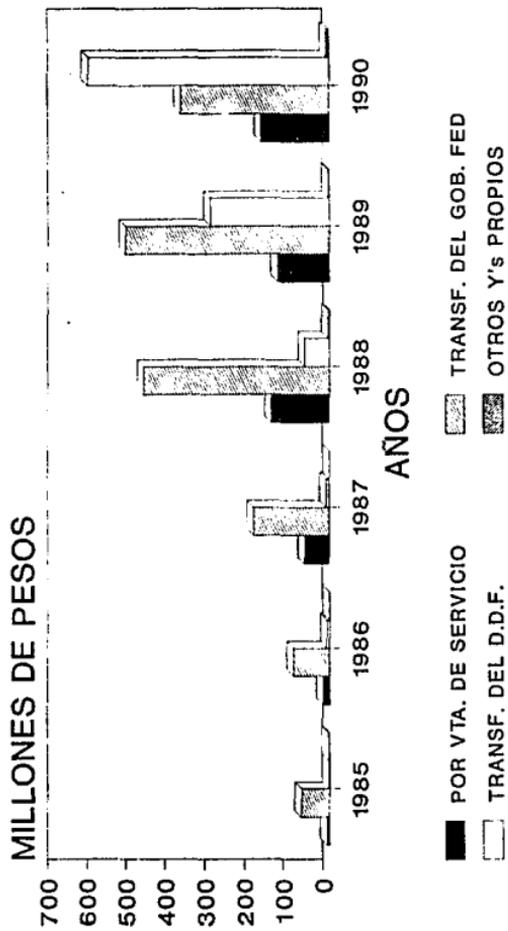
Antes de iniciar el análisis de los ingresos y los gastos de nuestro organismo, es preciso aclarar que los datos con que contamos en el cuadro del presupuesto ejercido, no concuerdan con los que tenemos en el cuadro sobre la situación financiera de R-100, dado que se trata de una fuentes diferentes. En este caso, los datos fueron obtenidos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como datos que aún no han sido publicados.

Si nos detenemos a ver la cantidad del ingreso total con que cuenta AUPR-100, vemos que en este período de estudio, éste ha tenido un aumento considerable, debido en parte, al aumento en los ingresos obtenidos por la venta del servicio que presta dicho organismo; además del incremento en las aportaciones que han otorgado el D.D.F. y, el Gobierno Federal, aunque en el último año, estas se ven reducidas considerablemente Sin embargo, los gastos efectuados por parte de nuestra empresa, también han aumentado considerablemente.

Así vemos que aunque en el cuadro del presupuesto ejercido por Ruta-100, los ingresos de nuestra empresa

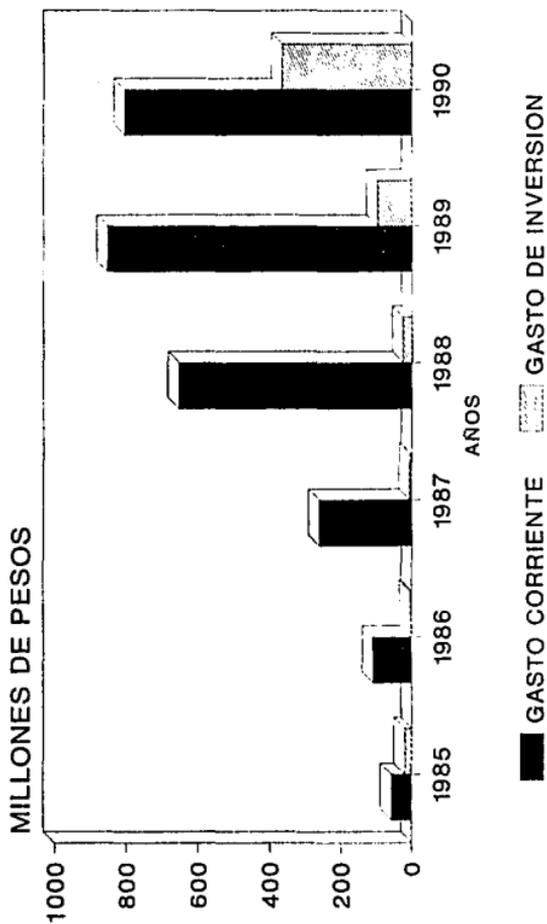
17 Ver cuadro sobre presupuesto ejercido por Ruta-100.

INGRESOS QUE OBTUVO AUPR-100 (1985-1990)



GRAFICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS DATOS OBTENIDOS EN LA S.C.T.

TOTAL DE GASTOS REALIZADOS POR AUPR-100 (1985-1990)



GRAFICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS
DATOS OBTENIDOS EN LA S.C.T.

concuerdan con los gastos de la misma; solo que entre el 75 y 83% de ingresos de nuestro organismo, son obtenidos a través de subsidios y; si no fuese por estos, los gastos de R-100, no tendrían con que ser solventados.

Por otra parte, tenemos que dado el recorte presupuestal que ha venido sufriendo AUPR-100, por parte tanto del D.D.F. como del Gobierno Federal, estos ultimos en varias ocasiones han tenido que ajustarse en cierta medida, a los gastos de nuestra empresa, pues en más de tres ocasiones se ha solicitado un mayor presupuesto para poder solventar nuestros gastos¹⁸.

Pero, también R-100 ha tenido que ajustarse a la reducción del subsidio que se le otorga, para lo cual ha tenido que tomar ciertas medidas, tales como:

El aumento en las tarifa del servicio que prestan, así tenemos que en 1981, cuando surgió nuestra empresa, el costo del pasaje por persona era de \$3.00, incrementándose a \$20.00, para el 30 de julio de 1986; ya para el 16 de mayo de 1987, el pago por dicho servicio era de \$50.00, aumentando el 21 de diciembre de ese mismo año, a \$100.00, manteniendo estable dicha tarifa por unos años, y el 1 de diciembre de 1990, aumento a \$300.00; la tarifa oficial de nuestros días es de \$400.00¹⁹.

b)"El 14 de Septiembre de 1986, se inauguró el primer servicio, funcionando cien autobuses con el distintivo correspondiente de color naranja: 'Expreso Zaragoza'²⁰.

"De esta manera, R-100 da un servicio que representa un menor desgaste a sus unidades, y en consecuencia, una mayor recaudación de ingresos además; un mayor aprovechamiento de sus recursos materiales y humanos. Ya que reduce hasta en un 45% el tiempo de recorrido del servicio ordinario²¹.

c) Por otra parte, el 21 de Agosto de 1989, surge el Taller de Reconstrucción de Baterías, que tiene como

¹⁸ Según datos obtenidos en la Memoria de Gestión de R-100, (1982-1988). P. 115

AUP

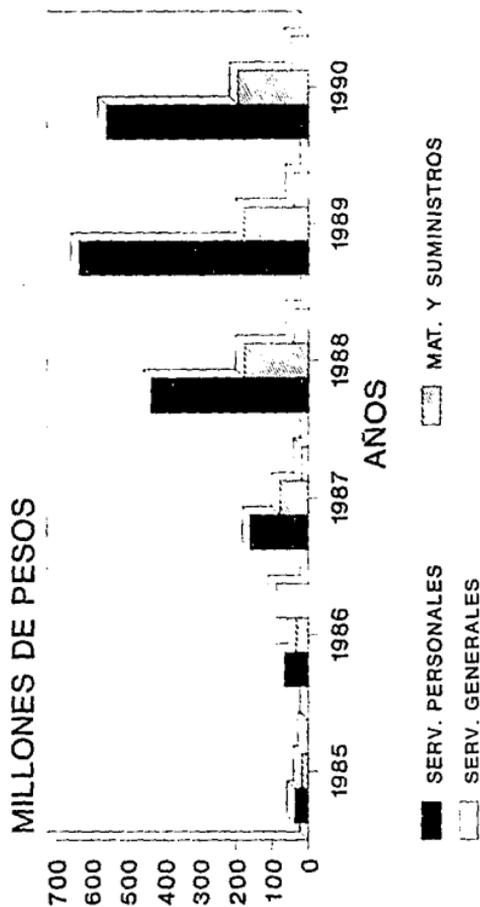
¹⁹ Datos obtenidos en los Anuarios de Vialidad y Transporte, para los años de 1987 a 1989; editados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Tra

²⁰ Periódico Ruta Cien, Año I. Número 6. Noviembre de 1989. p.12.

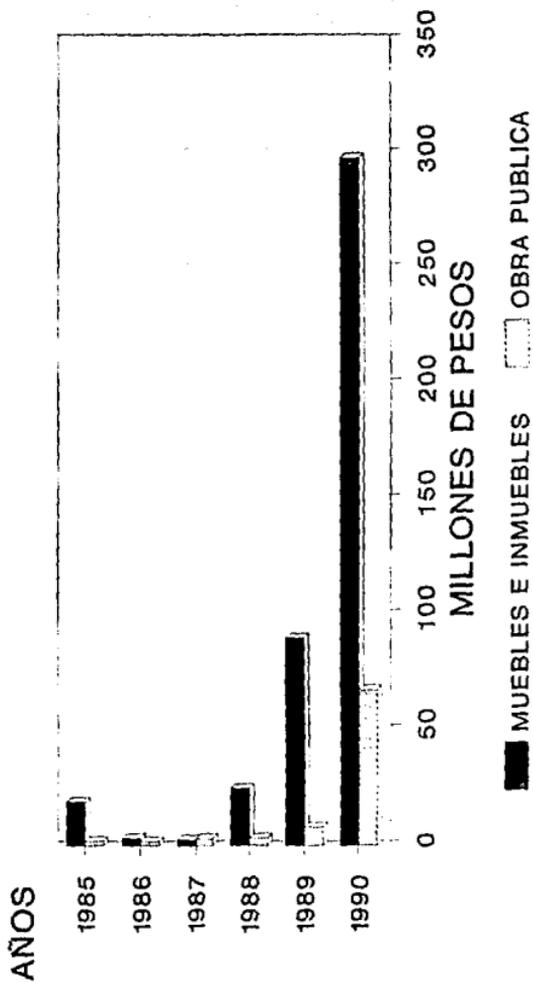
²¹ Ibid. p. 27.

GASTO CORRIENTE DE AUPR-100 (1985-1990)



GRAFICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS DATOS OBTENIDOS EN LA S.C.T.

GASTO DE INVERSION DE AUPR-100 (1985-1990)



GRAFICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS
DATOS OBTENIDOS EN LA S.C.T.

objetivo: "la autosuficiencia de los módulos a través de la recuperación de partes y, en la medida de lo posible, de la obtención de sus propias refacciones... teniendo así, un ahorro de \$90,000.00"²². Ya que el costo de una batería nueva en el mercado es de \$150,000.00 y, la reparación de la misma por los trabajadores de la R-100, es de \$60,000.00.

Además, en 1989 con el programa de "modernización" de AUPR-100, ha compactado los módulos de dicho organismo, pasando a ser ahora 26, de los 34 con que contaba, dejando solo los de mayor superficie de terreno para maniobras, encierro de autobuses, factibilidad de construcción, arquitectura adecuada, etc. Aunado a este proyecto, se dara "...fusión a rutas paralelas, acortamiento de rutas donde sea necesario"²³. Teniendo de esta forma una reducción en sus costos, sin embargo el acortamiento de rutas también traejo consigo, una disminución de sus ingresos.

Las medidas anteriormente mencionadas son solo algunas de las muchas que en R-100 se han implementado para la reducción de sus costos, pero además, para incrementar sus ingresos propios.

Aunque cabe mencionar que no todas ellas están encaminadas a aumentar sus ingresos, como ejemplo de ello tenemos la del acortamiento de rutas o bien, la fusión de las mismas pues aunque se trate de rutas paralelas, el servicio de AUPR-100 no es suficiente para cubrir la demanda que tiene por parte de los usuarios.

En este apartado, vemos claramente, como dentro de la "modernización" de nuestro país, se encuentra la "modernización de diversas industrias y empresas, y dentro de ellas, la de Ruta-100, que pese a todo lo anterior, en el año de 1989, se dió una lucha muy fuerte por parte de los trabajadores de dicho organismo para que no se privatizara nuestra empresa, como una política mas de la modernización de México.

Como podemos darnos cuenta, la situación financiera de nuestra empresa es muy delicada; R-100 es una empresa que nació endeudada y continuará endeudada, pues pese que en el año de 1989 el Gobierno no logro la privatización de la

21 Periódico Ruta Cien, Año I, Número 3. Septiembre de 1989. P.3.

23 Periódico Ruta Cien, Año I, Número 7. Noviembre de 1989. P. 27.

misma, éste aún no se ha dado por vencido pues dentro de la llamada modernización de nuestra empresa, esta inmersa la reducción en los subsidios a la misma, el recorte de personal y el recorte de la misma ruta, restándole fuerza al SUTAU-100, y haciendo cada vez más pequeña a nuestra empresa.

Es quizá por ello que para disculpar que en R-100 se trabaja con números rojos, argumentan que es porque se trata de una empresa paraestatal, y que por el momento ni el D.D.F., ni el Gobierno Federal, pueden aumentar sus aportaciones a nuestro organismo, lo que a mi parecer están tratando, es reducir lo mas posible a nuestra empresa y restarle fuerza al Sindicato de sus trabajadores para que posteriormente pase a manos de particulares y entonces sí pueda ser rentable. Contribuyendo con esto último, a la llamada "modernización", encargada de reestructurar el modo de producción capitalista.

CAPITULO III
ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA EMPRESA RUTA-100
Y, DE SUS TRABAJADORES

3.1 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA EMPRESA RUTA-100.

Sin duda alguna, la forma de organización de una empresa, representa en gran medida la manera en que ésta funciona. Es por eso que dedico una parte del presente trabajo al análisis general de la estructura organizacional de AUPR-100; tomando en cuenta dos años, el de 1981 (en el que surge R`100) y el de 1989, que hace referencia a la forma actual de organización de AUPR-100. En ellas podremos constatar, la manera en que ha cambiado la estructura funcional de nuestra empresa.

La organización de una empresa debe estar estrechamente relacionada con su tamaño, los objetivos y los intereses de la misma es por ello, que para poder elegir una u otra forma de organización, se deben tener bien claros los elementos antes mencionados.

Dado que los objetivos e intereses de la empresa, se van modificando con el transcurso del tiempo, la estructura orgánico funcional de esta, debe adaptarse a ello, para lo cual, tiene que ser modificada¹. Así, de 1981 a 1989, nuestro organismo ha ido sufriendo una serie de modificaciones, mismas que veremos en el presente apartado.

1 Como diría: Baca Urbina: "Sería erróneo diseñar una estructura administrativa permanente. Esta es una dinámica como la de la propia empresa. . . Es decir, se debe dotar a la organización de la flexibilidad suficiente para adaptarse rápidamente a los cambios de la empresa. Esta flexibilidad también cuenta en lo que se refiere a las instalaciones y los espacios administrativos disponibles." Ver: "Evaluación de Proyectos, análisis y administración del riesgo". Pp.128-129.

Antes de iniciar nuestro análisis, considero importante aclarar que la lectura de este apartado en particular, suele ser un tanto densa; debido a que las descripciones de las unidades y departamentos que conforman nuestra empresa, fueron tomadas de la Memoria de Gestión de AUPR-100, para los años de 1982 a 1988 y, en el Manual de Organigramas de AUPR-100, para el año de 1990, lo cual hizo un tanto difícil poder describir las funciones de las partes que componen nuestro organismo, ya que estas podrían verse alteradas.

Así tenemos que para el año de 1981², se hallaba a la cabeza de nuestro organismo, el Consejo de Administración, encargado de la planeación, dirección y control óptimo de los recursos tanto materiales como humanos de R-100.

Siguiéndole en orden de importancia la dirección general, encargadas de evaluar el manejo óptimo de todos los recursos de R-100, con el fin de proporcionar en forma suficiente y eficiente la prestación del servicio público del transporte de pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas. Para lo cual contaba con el apoyo de:³

- La Unidad Jurídica.- facultada para representar a AUPR-100 ante los juzgados Civiles, Penales, Administrativos de Distrito en materia Civil y Penal; así como ante las dependencias oficiales, para la solución de problemas de tipo civil, mercantil, penal, laboral y administrativo que se presenten con motivo de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

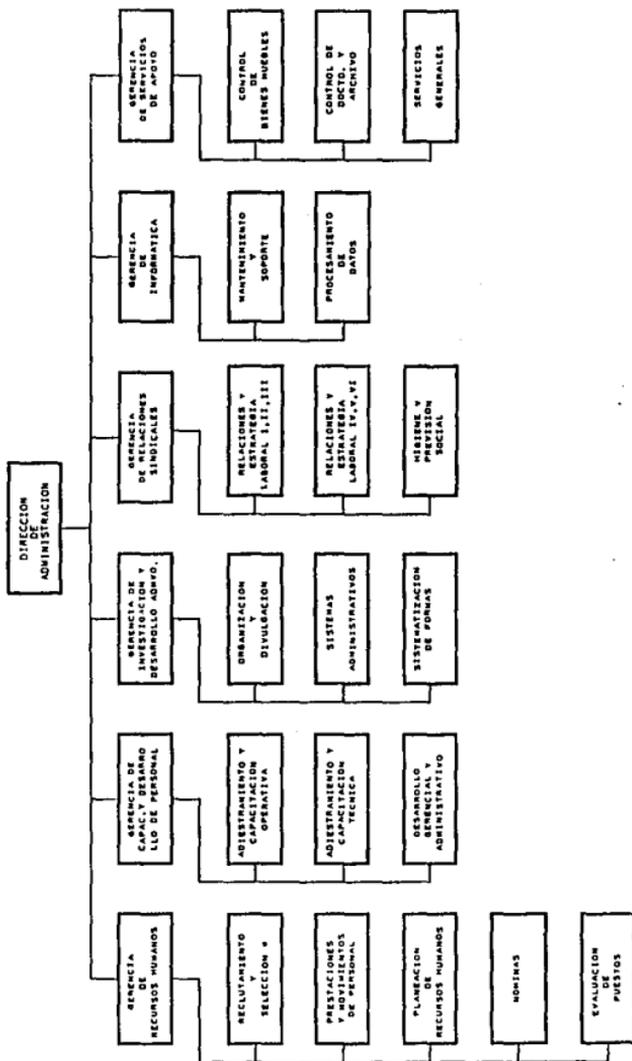
- La Unidad de Información.- creada para dar y mantener una buena imagen del organismo R-100 tanto interna como externa, además de atender los comentarios, quejas y sugerencias del público usuario.

- La Contraloría, auxiliada por Auditoría Interna.- encargadas ambas, de apoyar la eficiencia y eficacia de las operaciones de AUPR-100 a través del desarrollo de revisiones y vigilancias constructivas e integrales sobre el uso y destino de los recursos de dicho organismo.

2 Ver organigrama estructural de R-100, para el año de 1981.

3 Según datos obtenidos en la Memoria de Gestión de AUPR-100, para el periodo 1982-1988.

**COORDINACION GENERAL DE LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS N°-100
1983.**



50 * A PARTIR DE RECLUTAMIENTO Y SELECCION, TODOS Y CADA UNO DE LOS PUNTOS QUE SE DESARROLAN EN LAS DIFERENTES GERENCIAS, SON UNIDADES DEPARTAMENTALES. ORGANIZACIONAL PHOTO, HECHO A BASE DE LOS DATOS OBTENIDOS EN EL MANUAL DE ORGANIZACION DE APP-100, PARA EL AÑO DE 1983.

FUENTE: Manual de Organigramas de APP-100, 1983.

Además, la Dirección General tenía a su cargo 5 Direcciones:

- La Dirección de Operación.- responsable de optimizar el servicio de transportación de pasajeros que brinda el organismo, a través de una adecuada administración del parque vehicular en operación que contemple el establecimiento de rutas e itinerarios, sistemas de supervisión, comunicación, vigilancia, mantenimiento a los autobuses y equipo electromecánico, con la finalidad de satisfacer las demandas de la ciudadanía.

- La Dirección Técnica.- facultada para mantener en óptimas condiciones de operación y seguridad el parque vehicular del organismo, a través de la implantación de normas, programas y sistemas de anticontaminación, equipamiento material y técnico, así como abastecer en forma oportuna, suficiente y con la calidad requerida, los bienes y servicios que las distintas áreas del organismo precisen para la ejecución y conformación de programas, objetivos y funciones.

- La Dirección de Abastecimientos.- creada para satisfacer oportunamente de bienes y servicios, en la cantidad y calidad requeridos por las áreas centrales y modulares.

- La Dirección de Finanzas.- encargada de administrar racionalmente los recursos financieros asignados al organismo, a través del establecimiento y observancia de normas, sistemas y controles internos específicos, para el logro de objetivos y programas de las áreas administrativas de R-100.

- La Dirección de Administración.- que tenía como función planear, dirigir y controlar los recursos humanos; la capacitación y adiestramiento del personal; diseñar la implantación de estructuras orgánicas y de sistemas y procedimientos administrativos; el desarrollo de las relaciones laborales de los sistemas automatizados de información; así como la prestación de servicios de apoyo, a través de la instrumentación de los mecanismos

administrativos que tienden a optimizar el aprovechamiento de los recursos.

Sin embargo, como ya mencioné anteriormente, la estructura orgánico funcional de R-100, se transformó varias veces sin descuidar en nada, las pautas y lineamientos del D.D.F. (en su carácter de entidad coordinadora del sector) y, de las emitidas por la SPP⁴ (en su calidad de entidad normadora y globalizadora). Cuidando así, el pleno cumplimiento de los objetivos para los cuales fue creado Ruta-100.⁵

Siendo así, de 1982 a 1988 se dieron una serie de transformaciones en nuestra empresa, en la cual a la vez que desaparecían gerencias, se creaban otras, o bien, surgían nuevas direcciones, además, de que se incrementó el número de módulos para posteriormente reducirlos; en verdad es un tanto enredado el describir todos y cada uno de los cambios por los que ha pasado nuestro organismo, es por ello que solo me centraré en describir de manera general la estructura orgánico-funcional de AUPR-100, para el año de 1981 y 1989.

Ya en el año de 1989⁶, el Consejo de Administración de Ruta-100, desapareció ocupando su lugar, el Gerente de Recursos Humanos, encargado de el desempeño óptimo del personal que labora en R-100, para aprovechar al máximo los recursos con que cuenta dicho organismo; auxiliándose de⁷:

- El Secretario Técnico de la Comisión Mixta de Escalafón y, del Coordinador del Servicio Social.- encargado de verificar que este correcta la asignación de puestos de cada empleado, tratando así de tener conforme a todo el personal, con las funciones que desempeña.

- Una Secretaria y un Asistente.- para ayudar en las tareas al Gerente de Recursos Humanos, así como al

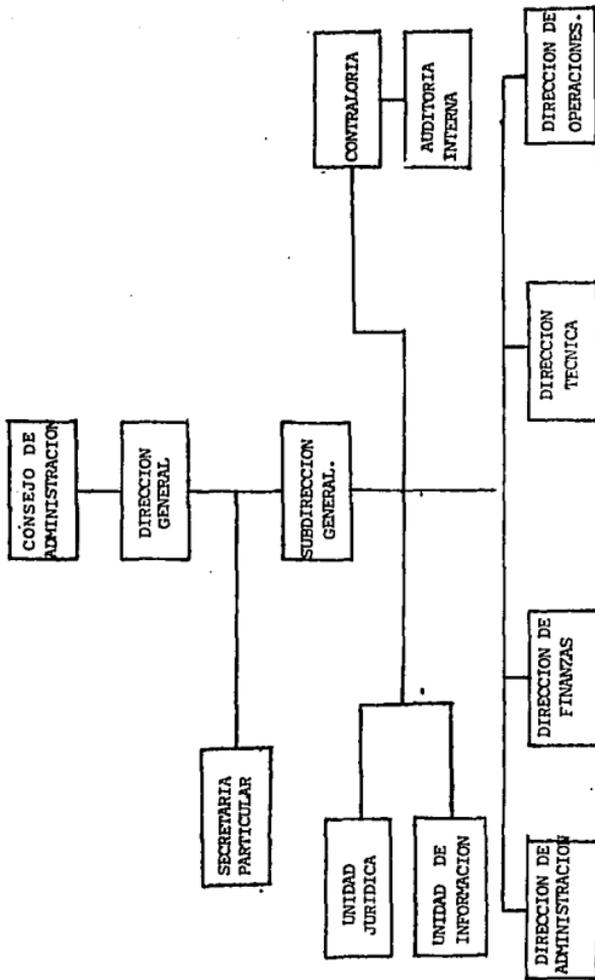
4 La S.P.P., es absorbida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en enero de 1992.

5 Ver capítulo I del presente trabajo.

6 Ver organigrama de R-100, para el año de 1989.

7 Según datos obtenidos en el Manual de Organigramas de AUPR-100, para el año de 1990. pp.22

**ORGANOGRAMA ESTRUCTURAL
COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE. 1961.
AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100**



FUENTE: MANUAL DE ORGANIGRAMAS DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100, PARA EL AÑO DE 1961.

Secretario Técnico de la Comisión Mixta de Escalafón y, al Coordinador del Servicio Social.

Siguiéndole en orden de importancia:

- El Jefe de la Unidad Departamental de Reclutamiento y Selección de Personal.- encargado de reclutar y seleccionar al personal que labora en R-100 para asignarlo en el área más afín de acuerdo a sus aptitudes.

- El Jefe de la Unidad Departamental de Prestaciones y Movimiento de Personal.- encargado de hacer las prestaciones correspondientes a cada trabajador que lo pida, además de asignarle nuevas o más tareas, según el desempeño y el interés que el empleado muestre en el desarrollo de sus tareas.

- El Jefe de la Unidad Departamental de Nóminas.- que tenía como función la elaboración de las nóminas de todos los empleados de la R-100, así como del pago a los proveedores de dicho organismo.

- El Jefe de la Unidad Departamental de la Evaluación de Puestos.- la selección y control de puestos de todo el personal y la planeación del recurso humano para el aprovechamiento máximo del mismo.

Cada una de las Unidades Departamentales antes mencionadas, están auxiliadas por una Secretaría y tienen a su cargo diversas oficinas para que las apoyen en sus tareas.

Como se puede observar en el Organigrama 1 y en el 2, la estructura orgánico-funcional de R-100 ha cambiado en gran medida, ahora, el elemento más importante es el personal (a lo que ellos llaman recurso humano) y la toma de decisiones está centrada en tres personas prácticamente, que son: El Gerente de Recursos Humanos, el Secretario Técnico de la Sección Mixta de Escalafón y, el Coordinador del Servicio Social, mismos que tienen a su mando a las 4 unidades departamentales existentes; mientras que

anteriormente, la toma de decisiones se centraba no solo en el Consejo de Administración, sino también en la Dirección General, la Subdirección General, principalmente, pudiendo participar en ellas también, la Unidad Jurídica y la de Información, además, de la Contraloría y la Auditoría Interna.

Por otra parte, en 1989, han desaparecido las 4 Direcciones que había en 1981, ahora hay 4 Unidades Departamentales, que pese a que han asumido otro nombre y otra forma de trabajo, tratan de cumplir con los objetivos de nuestra empresa. Aquí, es importante destacar que en comparación con el año de 1981, en el que se crea AUPR-100, la empresa no ha visto compactada su estructura orgánico-funcional; sin embargo, en relación con los cambios que se dieron entre estos años, y, principalmente con los de 1984, nuestro organismo se ha visto reducido -en este sentido-, dado que cada vez se le asigna un menor presupuesto a nuestra empresa, además de las intenciones de privatización que ha sufrido la misma.

No obstante los cambios que ha venido sufriendo nuestra empresa, es necesario tomar en cuenta también que estos han sido necesarios, aunque no precisamente, para su mejor desarrollo y crecimiento, ya que si bien es cierto que los cambios en su estructura orgánico-funcional, se han adaptado a sus objetivos; también es importante considerar que hoy en día, los objetivos para los cuales fue creada la R-100, están muy lejos de ser una realidad, al menos así lo demuestran las autoridades capitalinas, ya que cada vez le dan mayor importancia al transporte de los particulares, otorgando gran cantidad de facilidades para la compra de los Microbuses, en lugar de poner a funcionar toda la capacidad de R-100 o ampliar esta.

Al parecer, los objetivos de R-100, no concuerdan con los del público usuario, cada vez es más difícil poder abordar un camión de la Ruta-100, los usuarios tienen un gran número de quejas a este tipo de servicio, más no solamente al de R-100, sino al del transporte capitalino en general ⁸, cada día cuesta más poder desplazarse de un

8 Esto lo menciono porque a toda la gente a la que le comentaba que mi tesis era sobre la Ruta-100 y le preguntaba que qué tenía sobre ella; solían responder: QUEJAS, e incluso, hubo quienes me sugirieron poner un capítulo dedicado al estudio de las quejas de los usuarios de la R-100.

lugar a otro en esta Ciudad, es quizá por ello que la presente administración ha puesto énfasis en la descentralización y dice, dar prioridad al transporte público (aunque no precisamente al que el D.D.F tiene a su cargo).

La estructura orgánico-funcional de R-100 se ha compactado, por lo que también podemos decir que no se prevé por parte de las autoridades un crecimiento de nuestra empresa, sino todo lo contrario, reducirla en lo posible y si se puede privatizarla es mejor.

En verdad creo que si esto llegase a ser una realidad, los usuarios serían los más afectados pues no solo se pagaría una tarifa mayor, sino que además tendría que sujetarse a los intereses de los operadores, quizá vuelvan a darse las "corretizas" de antes para poder incrementar su sueldo, seguramente tampoco se respetarían las paradas que hoy tiene R-100, estas serían cada cuadra o bien, cada que así le convenga al operador, como hoy en día lo hacen los choferes de los microbuses y; si ahora el transporte en nuestra ciudad atraviesa por una gran insuficiencia e ineficiencia, no creo que la privatización de Ruta-100 sea la solución para el mejor servicio del mismo, así como para favorecer al público usuario que gasta gran cantidad de tiempo, dinero y energía en desplazarse de un lugar a otro y más específicamente, de su casa, a su centro de trabajo⁹.

Pese a lo anterior, creo que también los trabajadores de dicho organismo se verían afectados, ya que la iniciativa privada al tratar de aumentar sus ganancias, no se detendrá ante los derechos que han logrado los trabajadores de dicho organismo. Sin embargo, la clase privilegiada no estará a salvo, pues este medio de transporte es importante en la transportación de una mercancía muy importante: la mercancía fuerza de trabajo, la creadora de plusvalor, la única que genera plusvalía.

3.2. FORMAS DE ORGANIZACION Y LUCHA DE LOS TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100.

9 Esto lo veremos más adelante, en el capítulo 4 del presente trabajo.

No cabe duda que el modo de producción capitalista impone sobre la marcha, la lucha de clases. Por un lado, laburguesía, que defiende sus intereses a costa de los demás y muy especialmente, sobre la explotación de la clase trabajadora.

En México, las organizaciones de los trabajadores son una conquista de los mismos, representan la unión de fuerzas entre la clase trabajadora para defender sus derechos -mismos que han logrado a través de los años- frente a la burguesía, que trata de explotarlos al máximo para obtener mayores ganancias. Quizás esto sería lo idóneo, pero, desafortunadamente la misma burguesía con ayuda del Estado, cada vez le van restando más fuerzas a las organizaciones de la clase trabajadora, es por eso que hoy en día -y ya desde la década de los 70's-, la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), que había surgido como un organismo conciliador entre la burguesía y el proletariado, encargado de defender los derechos de los trabajadores; es considerado como un organismo al servicio de la burguesía, se trata de los sindicatos "charros", que en lugar de defender los intereses de los trabajadores, defienden los de la burguesía.¹⁰

No obstante lo anterior, los sindicatos son organismos determinantes en las empresas es, en muchas ocasiones, el medio para entrar a trabajar en ella, como es el caso de algunas empresas maquiladoras, en las cuales aunque los trabajadores no conozcan a sus líderes sindicales, es a través del sindicato como pueden entrar a trabajar allí. Pero además, es el medio por el cual la burguesía establece "convenios con los trabajadores", -para que en México salgamos de la crisis-, en ellos lo que se establece frecuentemente son los topes salariales, sacrificando aún más, el salario de los trabajadores, para incrementar las ganancias capitalistas, ¡ah no, perdón!; para "el beneficio de la Nación". Esto claro, negociándolo no con los trabajadores, sino con los líderes sindicales de los mismos, que como bien sabemos; no se toman la molestia de pedirle a los trabajadores su opinión, sino simple y sencillamente de tomar ellos las determinaciones y después comunicárselas a sus representados.

10 Ver: Zazueta César, y De la Peña Ricardo; en "La estructura del Congreso del Trabajo. Pp.72.

Sin embargo, no todo es tristeza, los trabajadores a través de los años, han podido hacer valer muchos de sus derechos, para defenderse de la sobreexplotación capitalista, por ejemplo, pueden hacer manifestaciones, paros, e incluso pueden realizar una huelga la cual, antes de poder hacerla, debe cumplir con ciertos requisitos y así, las autoridades determinarán si esta es legal o ilegal, y por lo tanto, si pueden efectuarla o no.

Pese a que las conquistas de los trabajadores se han visto limitadas, estas les han servido en muchas ocasiones para incrementar sus salarios, prestaciones, y otros derechos, para así "mejorar sus condiciones de vida y las de su familia".

La estatización del autotransporte en la Ciudad de México, trajo consigo la necesidad de unificar en un sólo sindicato a todos los trabajadores de Ruta-100, pese a que desde ésta, las autoridades capitalinas manifestaron que serían respetados todos los sindicatos existentes hasta antes de la municipalización del mismo. La titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo se vio muy reñida, y se centró en dos grandes agrupaciones sindicales; por un lado, el sindicalismo oficial, representado por la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y por otro lado, el sindicalismo independiente, representado por la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMASRM).

En el presente capítulo, dedico el siguiente apartado a ver la forma en como surge el Sindicato de los trabajadores de Ruta-100, lo que conocemos como el Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Urbano Ruta-100 (SUTAUR-100), basándome principalmente en fuentes hemerográficas, prefiriendo destacar más que las palabras de uno u otro partidario de los 2 sindicatos antes mencionados, los pasos que daban estos, la manera en que luchaban por obtener la titularidad del contrato Colectivo de AUPR-100.

3.2.1. SURGIMIENTO DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS RUTA-100 (SUTAUR-100).

Como ya mencioné anteriormente, pese a que los sindicatos son una conquista de los trabajadores, y que deberían defenderlos intereses de los mismos; desafortunadamente hoy en día, estos, o al menos la mayoría de ellos más que defender los intereses de los trabajadores, lo que hacen es ayudar a los capitalistas a incrementar sus ganancias a costa de los trabajadores precisamente, sin embargo, aún existen sindicatos confiables -hasta cierto punto- con los cuales puede contar la clase trabajadora, para hacer valer sus derechos.

Así, cuando los trabajadores de nuestra empresa tienen que elegir la conformación de un sólo sindicato que tenga la titularidad de su Contrato Colectivo de Trabajo, estos, se niegan rotundamente a pertenecer a la CTM, prefiriendo la conformación de un Sindicato independiente que actualmente conocemos con el nombre de: Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Urbano Ruta-100 (SUTAUR-100) sin embargo; la formación de su sindicato no es nada fácil para ellos, tampoco lo es para los usuarios, ni para las autoridades y menos aún, para la CTM.

En este apartado, voy a resumir de manera general como los trabajadores de Ruta-100, llegaron a la integración de su sindicato y, de manera muy general, ver la forma en que los trabajadores de dicha empresa defienden sus intereses.

Al momento de la estatización del autotransporte, los trabajadores de AUPR-100, se hallaban agrupados en 93 sindicatos, 36 de los cuales eran independientes y los 57 restantes estaban controlados por la burguesía, o bien, por la CTM ¹¹. En tanto que los trabajadores sindicalizados independientes, se hallaban agrupados en 2 sindicatos -principalmente-, dentro del Sindicato de Obreros Libres (SOL), y la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMAS).

Pese a que existía un gran número de sindicatos encargados de "defender los intereses de los trabajadores del autotransporte", era preciso, que ante la municipalización del mismo, sus trabajadores se unificaran en un solo sindicato, al cual tenían la "plena libertad de elegir". Dándose así una disputa de todas las organizaciones sindicales por la Titularidad del Contrato

11 Uno más Uno, 29 de Octubre de 1981. P. 15.

Colectivo de Trabajo de la empresa AUPR-100 y sus trabajadores.

La lucha de las organizaciones sindicales se inclinó hacia 2 partes; por un lado, la CTM representando al sindicalismo oficial y comprometida con el Estado en el control del movimiento obrero y, por otra parte, la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana (UOMASRM), representando al sindicalismo independiente. Estas dos organizaciones fueron las que se disputaron la titularidad del contrato colectivo de R-100, no por ser las únicas, sino porque contaban con mayor número de trabajadores afiliados.

En enero de 1981 la UOMASRM, había firmado con la Ruta-100 el contrato colectivo de trabajo que amparaba a los trabajadores de AUPR-100. Así, el entonces regente capitalino: Carlos Hank González, manifestó que todos los trabajadores del autotransporte urbano de la Ciudad de México quedaban bajo la organización de la empresa Ruta-100 y, que gozarían de los mismos derechos que los trabajadores de Ruta-100 (de la ruta que antes de la estatización del autotransporte se llamaba: "Lomas de Chapultepec-Reforma", Ruta-100), por lo que la firma del nuevo contrato en 1982 sería con el mismo sindicato.

Por su parte, la CTM decía, que la mayoría de los sindicatos existentes antes de la municipalización, estaban afiliados a dicha central, además de que el D.D.F. había dicho que respetaría a todo tipo de organización sindical existente; por lo que consideró que no existía ningún inconveniente, que en enero de 1982 se le concediera a ella la titularidad del contrato colectivo de trabajo de AUPR-100.

De esta manera, tanto la CTM como la UOMASRM dicen tener derecho a la titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo de AUPR-100, iniciándose así una lucha intersindical por obtener la titularidad de este. Así, el 14 de Enero de 1982, la CTM, a través del Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte del Distrito Federal (SUTADF), hace un emplazamiento de huelga a la empresa AUPR-100, amenazando a las autoridades del D.D.F. para que concedan solución a su pliego petitorio; diciendo que: ". .

. La Cd. de México se quedará sin transporte, ya que cuenta con 18 mil de los 22 mil trabajadores de Ruta-100¹².

Después de 13 días de supuestas negociaciones entre el SUTADF y COVITUR, el sábado 15 de enero de 1982, a las cero horas, ambos organismos firmaron -a espaldas de los trabajadores de R-100 el convenio de que AUPR-100 conjuraba su estallamiento a huelga.

Las demandas solucionadas con las cuales el conflicto obrero patronal quedó concluido fueron: aumento salarial del 29.5% de un 50% que pedían, incorporación de trabajadores al IMSS, así como a los derechos que otorga el INFONAVIT, aguinaldo por incremento de 2 días por cada 5 años de servicio y sobre todo, la incorporación de todos los trabajadores de AUPR-100 a la CTM. Creyendo que con esas demandas se ganaban a los trabajadores de dicho organismo.

Por su parte, el 4 de enero de 1982, la UOMASRM efectuó un plantón en el Zócalo capitalino, repudiando a la CTM y, anunciando que el 15 de enero efectuarían un paro de labores si no se satisfacen sus demandas; la principal de ellas era: no pertenecer a la CTM¹³.

Para ello, Alfredo Pantoja (coordinador de la central sindical SOL) señaló: "Existen pruebas en contra de la CTM, en las cuales consta que hubo en los últimos 40 años de 'dirigir' sindicalmente a los obreros de todo el país, y de ahí que estén mal pagados, por el alto índice de corrupción. En el caso de los trabajadores del autotransporte urbano del Distrito Federal y los sindicatos de la CTM, hay en el grupo 4 de la Junta de Conciliación y Arbitraje expedientes de demanda en los que se ha fallado en contra de los trabajadores, debido al contubernio entre la CTM y la 'Alianza Camionera de México' mostrando con esto que esta central está a favor de la empresa y no de sus representados¹⁴". Además, señaló que de insistir en la afiliación a la CTM, harán "paros", mostrando de esta manera que son mayoría. La afirmación era clara, los trabajadores de R-100 se negaban a pertenecer a la CTM,

12 Uno más Uno, 14 y 15 de Enero de 1982. Pp. 2 y 5, respectivamente.

13 Uno más Uno, 4 de enero de 1982. P. 4.

14 Uno más Uno, 6 de Enero de 1982. P.17.

porque esta en lugar de defender los intereses de sus representados, se apoya en ellos para beneficiar a los capitalistas.

En la misma fecha y en el mismo diario, Fidel Velázquez -dirigente sindical de la CTM-, dice: "representantes de 83 sindicatos de los 93 existentes a los que pertenecen los trabajadores que laboran en el servicio de autotransporte urbano del Distrito Federal, bajo la dirección del Departamento del Distrito Federal se manifestaron por afiliarse a la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y exigieron se respete la libre afiliación sindical"¹⁵.

No obstante, el emplazamiento a huelga de la empresa Ruta-100, por parte del sindicalismo independiente, el día 13 de enero de 1982, con la participación de 15 mil trabajadores de los diferentes módulos de dicha empresa, deciden aplazar la huelga un día más, es decir, para el día 16 de enero de 1982 a las cero horas, en solidaridad con los usuarios y; con la finalidad -dicen- que el D.D.F. acceda a la solicitud de entablar políticas tendientes a la revisión del Contrato Colectivo con los legítimos representantes de los trabajadores: la UOMASRM y no con la CTM¹⁶. Por lo cual, el nuevo contrato colectivo deberá firmarlo Gabino Camacho Barreda, quien hizo lo propio en el acuerdo convenido el 16 de enero de 1981.

Las demandas en que se basa la UOMASRM para el emplazamiento a huelga del día 16 de enero del 82, son básicamente: desconocimiento total entre la CTM y COVITUR (Comisión de Vialidad y Transporte Urbano), no a la afiliación a la CTM, retiro de los golpeadores profesionales que amedrentan a los trabajadores para que se afilien a la CTM, cese al despido injustificado de los trabajadores, aumento salarial del 50%, entre otras¹⁷.

Pese al emplazamiento a huelga por parte de los trabajadores de Ruta-100, las autoridades del D.D.F., no accedieron a llevar a cabo las negociaciones, así, el 16 de enero de 1982, estalla la huelga, la cual dura 24 horas, ya que después las autoridades accedieron a negociar el reconocimiento del contrato colectivo de trabajo con los

15 Ibid. P. 32.

16 Uno más Uno, 14 de Enero de 1982. P. 3.

17 Ibid. P.14.

trabajadores de Ruta-100, además de que prometen suspender los despidos injustificados.

Durante la huelga, según declaraciones de Ricardo Barco (Asesor jurídico de AUPR-100); así como de José Hernández (Vocero del sindicato independiente de operadores), denuncian ante la opinión pública que más de 120 trabajadores fueron golpeados por enfrentamiento con "esquiroles" de la CTM, en defensa de sus derechos, además de ser detenidos por la policía y consignados ante dos agentes del ministerio público correspondiente a cada módulo. También dicen que los coordinadores de rutas de COVITUR, dañaron las unidades que se encuentran descompuestas, con el propósito de sabotear los movimientos de huelga; agregando que durante dicha huelga fueron encarcelados 1,076 trabajadores, por haber defendido sus derechos¹⁸. Como podemos darnos cuenta, el autoritarismo y la represión a que son sujetos los trabajadores de R-100, son a causa de defender sus intereses.

Pese a lo anterior, la CTM, crea a través de la prensa mexicana, un espacio en contra del sindicalismo independiente, en el cual se hacen presentes: sindicatos, funcionarios públicos, y partidos políticos; que influyan a favor de la CTM o bien, a favor de la UOMASRM.

Así, la lucha intersindical entre la CTM y la UOMASRM rebasaba estos límites, ya no se trataba simplemente de una lucha intersindical, sino además de una lucha política, ya no era una simple lucha por la titularidad del contrato colectivo de AUPR-100, sino una lucha por la supervivencia pacífica del mismo sistema capitalista debido a que los partidos así como otras organizaciones daban su apoyo a uno y otro sindicato

De esta forma, la Confederación Revolucionaria de Trabajadores (CRT), tratando de apoyar a la CTM, a través de declaraciones a la prensa mexicana, hechas por su líder: Mario Suárez dice que, en el caso de un posible recuento de personal, la CTM no tendría obstáculo alguno, ya que contará con el apoyo de los trabajadores para obtener la titularidad del contrato colectivo; sin embargo, para la CTM esta idea no es nada grata, ya que bien sabe que de

18 Ibid. P. 31.

efectuarse el recuento perdería la titularidad del contrato colectivo de trabajo de la empresa Ruta-100.

Sin embargo, pasaban los días y la Secretaría de Trabajo y Previsión Social¹⁹ (STyPS) no estipulaba una fecha para que se efectuara el recuento de los trabajadores del AUPR-100.

Por fin, la STyPS dice que para el día 17 de febrero se llevará a cabo el recuento de los trabajadores, para decidir si es la CTM o la UOMASRM la que se quede con la titularidad del contrato²⁰. En ese mismo día, los trabajadores de la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares (UOMAS) o bien, UOMASRM, realizan una manifestación para que se cumpliera dicho acuerdo; en tanto que la STyPS se declara incompetente ante los medios de comunicación, estimando que esto debía promoverse ante la Junta Local de Conciliación y Arbitraje (JLCyA) del Distrito Federal.

La STyPS no se declaró incompetente porque realmente lo fuera, sino para darle largas al asunto, pues bien sabían que la CTM tenía las de perder, lo cual no podía ser posible. El Estado se halla en un serio aprieto, pues si la UOMASRM obtiene la titularidad del Contrato, la CTM emplazará a huelga a los trabajadores de Ruta-100 y; si por el contrario, es la CTM la que obtiene la titularidad del contrato, entonces será la UOMASRM la que estalle la huelga de R-100; por lo que el D.D.F. preparó a más de 10 mil choferes para que sean ellos los que atiendan el servicio de transporte del D.F., y así la ciudadanía no se quede sin servicio de transporte; además que estos le sirvan de esquiroleros a la CTM para bloquear el movimiento de los trabajadores independientes de R-100.

Por su parte, llegado el día del recuento, la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal, dio su fallo a favor de la CTM, ya que consideró que la UOMASRM no tiene personalidad jurídica para demandar la titularidad del sindicato, por lo cual no procede el recuento sindical.

19 Que en ese entonces tenía como Secretario a Sergio García Ramírez.

20 Uno más Uno, 16 de Febrero de 1982. P. 8.

En tanto, los choferes independientes deciden irse a la huelga el sábado 20 de febrero de 1982 ²¹.

La Junta Local de Conciliación y Arbitraje del D.F. dio el fallo a favor de la CTM, argumentando que la UOAMSRM carece de personalidad jurídica propia, y argumentó que esta organización obtuvo reconocimiento de la STyPS en 1978 como agrupación sindical que representa a trabajadores de empresas constructoras, urbanizadoras y pavimentadoras, que nada tienen que ver con los choferes ²².

Ese mismo día, 17 de febrero del 82, fue detenido en la calle, Juan Ortega Arenas, líder de la Unión de Obreros Independientes, sin una orden judicial, con amenazas de muerte y sin haber cometido delito alguno; lo cual indignó a los trabajadores de la Ruta-100 y los hizo movilizarse con todos los trabajadores del Sindicalismo independiente, para exigir la liberación inmediata de sus representantes.

Por su parte, los trabajadores sindicalizados independientes de la R-100, alegaban que tal fallo era político más no jurídico, por lo cual, decidieron hacer una marcha hacia la residencia oficial de los Pinos del entonces presidente de la República Mexicana: José López Portillo, para que interviniera en este asunto; ya que estaban seguros que eran ellos quiénes contaban con el apoyo de la mayoría de los trabajadores de la Ruta-100, más no la CTM, por lo cual, a esta central no podría corresponder la titularidad del contrato.

El día 19 de enero del mismo año, por decreto presidencial, los 13,000 trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros del Distrito Federal, fueron incorporados al apartado "B" del artículo 123 constitucional, obligándolos a pertenecer así, al Sindicato Único de Trabajadores del Gobierno del Distrito Federal (SUTGDF) ²³. Restringiéndoles de esta manera, su derecho a huelga, favoreciendo una vez más al sindicalismo charro, a la CTM. Así, se le anulaba a la UOMASRM la posibilidad de obtener la titularidad del contrato.

21 Uno más Uno, 18 de Febrero de 1982. P. 8.

22 Ibid. P. 21.

23 Uno más Uno, 26 de Febrero de 1982. P. 5.

A su vez Morado Garrido (líder sindical del SUTGDF), manifestó ante la prensa que "la antigüedad de los trabajadores de la Ruta-100 empezaría a contar hasta que éstos tuvieran 6 meses de laboral. . . , a partir de la fecha en que habían sido incorporados al apartado "B", aunque administrativamente, pueden contar con la antigüedad de aportantes del IMSS, la cual puede pasar al ISSSTE, pero nada más"²⁴.

Dado lo anterior, los trabajadores de R-100, realizaron una asamblea, en donde acordaron luchar para lograr una verdadera autonomía sindical y ser solamente ellos, los que designen a sus representantes sindicales.

Una vez que el entonces Presidente de México -López Portillo-, pasó a los trabajadores del autotransporte urbano de pasajeros al apartado "B" del artículo 123 constitucional, decidió intervenir para que Ortega Arenas y los demás dirigentes de los trabajadores de R-100 que se encontraban detenidos (por causas injustificadas), salieran en libertad.

Desafortunadamente, las cosas ya estaban hechas y además, era válido que los trabajadores de R-100, pasaran a formar parte del SUTGDF, ya que R-100, es una empresa a cargo del Departamento del Distrito Federal.

Así, el 24 de febrero del 82, Ricardo Barco decía, que se utilizarían los mecanismos legales pertinentes para afiliarse al Frente de Trabajadores al Servicio del Estado (FTSE), o en su defecto, constituirse en una sección del SUTGDF; esto, sólo si se garantizaba respetar la decisión de los trabajadores en la elección de sus dirigentes.

De esta manera, el 28 de febrero de 1982, en la sala de armas de la Magdalena Mixhuca, con la asistencia de más de 7 mil trabajadores del autotransporte urbano, se constituyó un nuevo sindicato, llevando como nombre: "Sindicato Unico de Trabajadores del Autotransporte Urbano" (SUTAUR-100), teniendo como lema: "Por la organización y emancipación de los trabajadores"; ratificando como

24 Loyzaga de la Cueva, "El Estado como patrón y árbitro. El conflicto de la Ruta-100." P. 61.

Secretario General a Gabino Camacho Barrera y, como Asesor Jurídico a Ricardo Barco.

Sin embargo, no es sino hasta el 17 de marzo de 1982 cuando el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje dictó una resolución, en la que se le concedía su registro al SUTAU-100, reconociendo que la mayoría de los trabajadores de la Ruta-100 se encontraban afiliados a dicho sindicato.

Como podemos darnos cuenta, pese a todos los obstáculos por los que pasaron los trabajadores de Ruta-100, para poder conformar su propio sindicato; y no obstante a que después de 5 meses de la conformación de su empresa AUPR-100, por decreto presidencial, son pasados al apartado "B" del artículo 123 constitucional, y a que en varias ocasiones fueron golpeados y detenidos por defender sus derechos, finalmente -aunque de manera un tanto limitante- lograron constituir su propio sindicato, sin tener que pertenecer a la CTM, y además, eligiendo ellos mismos a sus líderes sindicales.

La conformación del SUTAU-100 es un gran triunfo de la clase trabajadora y muy específicamente de los trabajadores del autotransporte, de los trabajadores de AUPR-100; en tanto que para la CTM es una derrota, que pese al autoritarismo por parte del Estado para aplastar los derechos laborales de los trabajadores de Ruta-100, no pudieron hacer desistir a estos para que sean ellos quienes designen a sus líderes sindicales, así como la conformación de su propio sindicato.

3.2.2. LA LUCHA DEL SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS (SUTAU-100), EN 1989.

Sin duda alguna, la década de los 80's, ha sido para los mexicanos, una época difícil, la crisis del 82, ha traído serias consecuencias al capitalismo mexicano y muy especialmente, a la clase trabajadora.

Las políticas implementadas en México, para la reactivación de la economía, implican serios sacrificios

para la clase trabajadora; sacrificios que por supuesto no son los trabajadores quiénes los imponen, sino el Estado y claro, por los capitalistas.

Así, el Gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado, se planteó como objetivos inmediatos y prioritarios: combatir la inflación, proteger el empleo y, recuperar el ritmo de crecimiento económico; para lo cual, habría que disminuir el gasto público, incrementar lo ingresos estatales y asegurar los empleos²⁵.

Dichas políticas, se han ido agudizando a través del tiempo, el actual Presidente de México: Carlos Salinas de Gortari, se ha encargado de continuar con la privatización de las empresas paraestatales, dar auge a la inversión privada, tanto nacional como extranjera, así como de poner cada vez más topes salariales, aumentar la productividad, disminuir el control de precios y, aumentar la apertura comercial.

En un contexto de inestabilidad económica, de pérdida del poder adquisitivo y del adelgazamiento del Estado Mexicano, en el cual se da el cierre o venta de muchas empresas paraestatales por no ser rentables como es el caso de Aeroméxico, los trabajadores del AUPR-100, afiliados al SUTAU-100, el 2 de marzo de 1989, presentan ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, su pliego petitorio para revisar las condiciones generales de trabajo; solicitando entre estas, aumento salarial del 50%, y que se les otorgara el 10% que se había acordado para los salarios mínimos generales y profesionales a partir de 1989, sin embargo; después de un tiempo, las autoridades del Departamento del Distrito Federal solamente les ofrecían un 14% de aumento salarial y el 8% a prestaciones, lo cual fue rechazado por el Sindicato²⁶.

Sin haber llegado a un acuerdo, el SUTAU-100, presentó un emplazamiento a huelga el 19 de abril de 1989 ante el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje (TFCyA); al cual, el 22 de abril del mismo año, el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, dictaminó que era

25 Ver: De la Garza Toledo Enrique, en: "Crisis y reestructuración productiva en México". Cuadernos Universitarios 41. UAM Iztapalapa. Capítulo IV.

26 Revista Proceso, 8 de Mayo de 1989. P.3.

ilegal el emplazamiento a huelga, lo cual fue notificado el 26 de abril tanto al sindicato como a la empresa; argumentando que no eran las dos terceras partes de los trabajadores de la dependencia, los que decidieron emplazar la huelga, dado que se desconoce el total de los trabajadores de base del organismo público descentralizado.

Con plena conciencia que la JFCyA había determinado que su emplazamiento a huelga era ilegal, los trabajadores de Ruta-100, interpusieron un amparo ante el Juzgado 3o. de distrito en materia de trabajo, alegando que dicho tribunal no analizó debidamente el pliego de peticiones; ni tampoco los documentos en los que se demuestra que se cumplieron los requisitos previstos en la Ley Federal de Trabajadores al Servicio del Estado ²⁷.

Una vez realizado lo anterior, y dado a que en sus negociaciones con la empresa, no obtuvieron buenos resultados, el Secretario General del SUTAU-100 -Ignacio Chicuéllar Vela- acompañado de su comité central, dio por terminada la negociación, llegando al acuerdo de colocar las banderas de huelga en todos los módulos al primer minuto del día miércoles 3 de mayo de 1989 ²⁸.

Ya para el 4 de mayo del mismo año, desde diferentes puntos de la ciudad, los trabajadores de R-100, hacían una marcha, dirigiéndose al Zócalo capitalino, para exigir aumento salarial del 50%, así como mejoras en las condiciones laborales; mientras tanto, la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, decide dar por terminadas sus relaciones con los 23,000 trabajadores de la misma. Dicha determinación fue dada a conocer por el vocero del Departamento del Distrito Federal: Leonardo Femat, quien solo se concretó a dar lectura a dicho comunicado, negándose a responder cualquier pregunta de los reporteros, a quienes citó en conferencia de prensa ²⁹. De esta manera, se reestructura la empresa AUPR-100 y se elimina el Sindicato Independiente.

La reestructuración de AUPR-100, trae consigo la propuesta de: "formar cooperativas del transporte urbano, dejando abierta la participación de los trabajadores que

27 Ibid. P. 31.

28 La Jornada, 9 de mayo de 1989. P. 1.

29 Idem.

así lo quieran" -Según palabras del Coordinador General del Transporte: Jackson Ramírez³⁰.

Por su parte, Andrés Melo, Presidente del TFCyA, confirmaba la decisión del gobierno y argumentaba que la huelga había sido ilegal. En tanto, que en el Zócalo capitalino de la Cd. de México, Ricardo Barco, -Asesor Jurídico del SUTAU-100-; decía que la huelga era ilegal, más no inexistente, y para que esta sea respetada, se ha metido un amparo ante el Juzgado 3o. de Distrito ³¹.

Ante esta situación, los trabajadores del AUPR-100, deciden levantar la huelga y regresar a trabajar, sin embargo, la policía se los impide, diciéndoles que ellos ya no trabajan en Ruta-100; y, aquellos que intentaron sacar los autobuses fueron detenidos -10 trabajadores-, por haber incurrido en "delitos de orden común", según informó el DDF³².

El 23 de enero de 1989, el DDF a través de un boletín, informó de una serie de reuniones habidas entre las autoridades de la capital y el SUTAU-100, en las que buscaban nuevas formas de organización y de operación del servicio público para la mejora de este servicio. Por su parte, Ricardo Barco, -Asesor jurídico del SUTAU-100- dice a la revista Proceso que dichas pláticas se dieron con la condición de que cualquier acuerdo al que llegaran, respetaría los derechos de los trabajadores. "Así se comprometió la empresa, cuyos argumentos eran: elevar la productividad y atacar la corrupción"³³. En dichas pláticas, se había acordado la supervivencia del organismo Ruta-100 y, la autonomía del sindicato SUTAU-100.

Sin embargo, este intento de reestructuración de R-100 no era nada nuevo, ya desde enero de 1988, el entonces candidato del PRI a la presidencia, Carlos Salinas de Gortari, dijo: "Debemos plantearnos las modalidades a los usuarios de camiones y autobuses. En este sentido, la Ruta-100 no ha podido enfrentar con suficiencia, incluso se ha dicho que hace con deficiencia esta demanda ciudadana. Tampoco está claro si lo podrá hacer en el futuro...

30 Ibid. P. 32.

31 La Jornada, 4 de Mayo de 1989. P.8

32 Revista Proceso, 8 de Mayo de 1989. P. 7.

33 Ibid. P. 8.

Tenemos que pasar a su modernización firme y comprometida; tenemos que acabar con la contaminación provocada por Ruta-100³⁴.

En verdad, la determinación de las autoridades, de dar por terminadas sus relaciones laborales con sus trabajadores, es una forma autoritaria y represiva a estos, pues después de solo unas horas de huelga de los mismos, deciden como por arte de magia despedirlos a todos, para la reestructuración de R-100 y la conformación de cooperativas en las que sean ellos los propios dueños de las unidades que trabajan, formando parte de la nueva empresa, ah! pero eso sí, bajo las condiciones que establezca la nueva empresa y sin la participación de su Sindicato.

Por su parte, durante el tiempo que duró la huelga de los trabajadores de R-100, el DDF, implantó un plan de emergencia para cubrir la demanda del servicio de transporte por parte del público usuario; en este sentido, se les permitió a los particulares dar servicio público, cobrando determinadas tarifas, también los camiones del ejército mexicano prestaron gratuitamente servicio a los usuarios; por su parte, los taxistas al igual que las combis y otros camiones, hicieron su agosto, ya que no se daban a basto para cubrir la demanda que en ese entonces satisfacía nuestra empresa.

Una vez más, los intereses de las autoridades así como los de los trabajadores de la Ruta-100, se antepusieron ante las necesidades e intereses del público usuario, quiénes se vieron fuertemente afectados para poder trasladarse de un lugar a otro.

El 6 de mayo de 1989, el entonces Secretario General del Gobierno del DDF, Manuel Aguilera, señaló que a partir de ese día, se iniciarían las liquidaciones a los trabajadores que así lo deseen, señalando que en los próximos 10 días, estará reorganizado el servicio de transporte. Además, dijo que oficialmente, no existe ningún proyecto para privatizar R-100, sino que se pretende crear una empresa cooperativa para cada módulo -45 empresas, que no serían manejadas por el gobierno capitalino³⁵.

34 Ibid. P. 27.

35 La Jornada, 6 de Mayo de 1989. P. 2.

A su vez, el asesor jurídico del SUTAUR-100, Ricardo Barco, ratificó el rechazo de los trabajadores a la liquidación, y dijo que el SUTAUR aceptaría a participar en una sociedad de solidaridad social o en una cooperativa con participación estatal, siempre y cuando se respete la existencia del Sindicato y las Condiciones Generales de Trabajo³⁶.

Finalmente, en la madrugada del 7 de mayo del '89, el DDF y el SUTAUR-100, acordaron la reestructuración del transporte público de la ciudad; sobre la base de reestablecer de inmediato el servicio, formar sociedades cooperativas y convocar a los trabajadores a laborar provisionalmente en la empresa intervenida, según nuevas condiciones de trabajo, que incluyen el 14% de incremento salarial y 8% más en prestaciones. Así, el 8 de mayo de 1989, AUPR-100 reiniciaba su servicio.

Sin embargo, pese a que nuestra empresa reiniciaba su servicio, las autoridades capitalinas, dejaron en marcha 1,900 vehículos del ejército y de los permisionarios de autobuses foráneos y suburbanos, mismos que a partir del 8 de mayo de 1989, cubrieron 71 rutas, para dar servicio en las zonas de mayor demanda.

Los vehículos del ejército brindaron servicio gratuito, los autobuses foráneos tenían una tarifa de \$100.00, en tanto que los suburbanos del Estado de México cobraban \$400.00³⁷

Así terminó la huelga del SUTAUR -iniciada el 3 de mayo de 1989-, en la madrugada del 7 de mayo del '89; reanudando el servicio unas horas después de concluida, es decir, el día 8 del mismo.

Según palabras de Ricardo Barco, el convenio de la nueva contratación y el incremento salarial del 14% y 8% en prestaciones; fue lo que hizo terminar con el conflicto, que duró 4 días, durante los cuales se dejó de transportar por ese medio a 7 millones de usuarios al día ³⁸ .

36 Ibid. P. 15.

37 La Jornada, 8 de Mayo de 1989. P. 12.

38 La Jornada, 9 de Mayo de 1989. P. 7.

Olvidándose, que el incremento salarial que ellos pedían no era del 14%, sino del 50%, y que el incremento en prestaciones tampoco se solicitó por el 8%, sino por el 10% y; que fueron precisamente estas las ofertas hechas por el DDF ante sus peticiones, por las cuales, el 3 de mayo se fueron a huelga; en sí, pese a la realización de la huelga en defensa de sus demandas, estas no se vieron realizadas, tuvieron que conformarse con lo que desde antes de la huelga les ofrecía el DDF.

Por su parte, la Juez tercero de distrito en materia de trabajo en el Distrito Federal, María Edith Cervantes Ortiz, concedió el 9 de mayo del 89, la suspensión provisional en el juicio de amparo promovido por el SUTAU-100; para el efecto de que no se den por terminadas las relaciones laborales de los trabajadores huelguistas y citó a audiencia incidental al Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje para el 12 de mayo del mismo año; además, dijo que el organismo Ruta-100, no podrá contratar personal que sustituya definitivamente a los citados trabajadores que hayan suspendido sus labores en los términos aludidos³⁹.

Sin embargo, el decreto antes mencionado surtirá sus efectos, según dijo la Juez tercero: Cervantes Ortiz; "previa garantía que se otorgue en billete de depósito ante Nacional Financiera⁴⁰, el cual deberá presentarse ante este juzgado federal en el término de 5 días, contados a partir de la publicación de este acuerdo, por la cantidad de 700 millones de pesos"⁴¹.

Por su parte, el entonces Director de Gobierno del DDF, Marcelo Ebrard, afirmó que esta decisión no afecta en nada la situación actual entre R-100 y el SUTAU-100, ya que existe un convenio firmado con posterioridad al estallamiento de la huelga⁴².

39 La Jornada, 10 de Mayo de 1989. P. 3.

40 Dicho depósito se efectuó el lunes 11 de mayo de 1989, con lo cual el decreto emitido por la juez: Edith Cervantes el 10 de mayo; pasa a conceder al SUTAU-100, la suspensión definitiva solicitada para el efecto de que las cosas se mantengan en el estado que se guardaban al momento de la presentación de la demanda de garantías mediante la cual se solicitó el amparo.

41 La Jornada, 10 de Mayo de 1989. P. 3.

42 Ibid. P. 17.

Aunque la huelga del SUTAU-100, fue la primera que realizaron los trabajadores sindicalizados, integrados al apartado "B" del artículo 123 constitucional⁴³; y con ella, los trabajadores de Ruta-100 demostraron a las autoridades que pese a que este apartado les restringe sus derechos; además del fallo a favor del SUTAU-100 que emitió la Juez Edith Cervantes ante el amparo que este presentó antes del estallamiento de la huelga; el SUTAU-100 se vio afectado una vez más por las autoridades, quiénes al ver la forma en que los trabajadores de R-100 defendían sus intereses, deciden dar por terminadas las relaciones entre la empresa R-100 y los trabajadores de la misma. Esta, es una forma disfrazada de querer privatizar a nuestra empresa, de golpear fuerte y arbitrariamente los derechos de los trabajadores y en particular, de los trabajadores que defienden sus derechos.

Al término de la huelga, los trabajadores de R-100, no lograron obtener el aumento salarial ni las prestaciones demandadas antes de ésta, ni siquiera lograron que el DDF mejorara su oferta de aumento salarial y de prestaciones; lo que sí obtuvieron fue un gran susto, cuando la empresa R-100 decide dar por terminadas sus relaciones laborales con ellos, desconociendo al SUTAU y, pidiendo la conformación de cooperativas a las que en caso de que ellos no quisieran integrarse, se les liquidaría; argumentando para esto, que los salarios de los operadores de la misma están por encima del resto de los trabajadores sujetos al apartado "B" del artículo 123 constitucional, que los subsidios otorgados a esta empresa, afectan las finanzas del Estado Mexicano, además del pésimo servicio que prestan los operadores de las unidades de R-100.

En fin, ante las opiniones de varios funcionarios públicos, fue obvio que se aplaudía a las autoridades, la modernización a la que se sujetaba a nuestra empresa, e incluso, hubo quiénes pedían y aplaudían la privatización de la misma; sin embargo, no se pusieron a contemplar en ningún momento que si el Estado en 1981 asumió la responsabilidad del autotransporte en nuestra ciudad, fue porque el llamado "pulpo camionero", perteneciente a la iniciativa privada, tampoco funcionó eficientemente.

Supuestamente, la estatización de R-100 tenía, entre otros objetivos, la eficiencia y eficacia de este servicio a los usuarios; con la utilización óptima de todos y cada uno de los recursos con que cuenta nuestro organismo. Pero esto no será posible si la autoridades capitalinas dejan que sean solamente los trabajadores de esta empresa los que traten de efectuar la realización de los objetivos para los cuales fue creada R-100, mientras ellas cada vez disminuyen más los subsidios para dicho organismo, al grado en que ni siquiera hay dinero para el mantenimiento de las unidades, recortan rutas, y en fin hacen todo lo que está a su alcance para "modernizar" a nuestra empresa; yo diría que hacen todo lo posible por privatizar a Ruta-100, así como a su sindicato.

Además, si bien es cierto que los operadores de R-100 tienen un sueldo mayor que el de cualquier trabajador inscrito al apartado "B" del artículo 123 constitucional, también es cierto que su promedio de vida laboral activa es del 30% menos que la de cualquier obrero de otra industria⁴⁴. Y, si a esto le agregamos que dado el recorte presupuestal que ha venido sufriendo nuestra empresa, los operadores de dicho organismo deben trabajar horas extras, ya que no se cuenta con el personal suficiente para poner en marcha las unidades con que cuenta R-100, lo cual disminuye aún más su nivel de vida. Sin embargo, las autoridades capitalinas se quejan que en R-100 cada vez se trabaja a una menor capacidad, sin tomar en cuenta que para que nuestra empresa funcione eficientemente, requiere de un mayor subsidio o ingreso, para poder poner en marcha un mayor número de unidades. Que todos y cada uno de los factores que intervienen en el funcionamiento de nuestra empresa, son responsables de la forma en que esta trabaja, y no solamente los trabajadores de la misma.

Por otra parte, se olvidan que la pérdida del poder adquisitivo afecta a la clase trabajadora en general, dando así un auge mayor al transporte de particulares, tal es el caso de la preferencia y el apoyo que las autoridades capitalinas están brindando a los microbuses, para dar prioridad al transporte público de concesionarios.

No se dan cuenta que los microbuses, pese a que no tienen mucho tiempo de estar funcionando, ya demuestran muchos de los síntomas que antes presentaba el "Pulpo

44 La Jornada, 6 de Mayo de 1989. P. 23.

Camionero", que la fuerza motriz de la iniciativa privada es el aumento de la ganancia; por lo cual la clase trabajadora no puede en muchas ocasiones, darse el lujo de viajar en un pesero o en un microbús, que si lo hacen es por necesidad, no por el buen servicio que estas unidades presten a los usuarios; porque éstas, pese a que tienen una tarifa mayor y a que pertenecen a la iniciativa privada, (que no afectan las finanzas del Estado) no prestan un servicio eficiente. Sin embargo, sus trabajadores si están afiliados a la CTM, y no provocan problemas a nuestras autoridades, es por eso que tienen su apoyo.

Los problemas entre la empresa R-100 y su sindicato de la misma, no son nada nuevos, ya desde el surgimiento de dicho organismo, las autoridades trataron que los trabajadores de esta empresa, se afiliaran a la CTM, lo cual no lograron, pese a todas las arbitrariedades que cometieron con ellos; y, que 7 años después de haberlos pasado al apartado "B" del artículo 123 constitucional, estos se van a la huelga, en defensa de sus derechos, para lo cual metieron un amparo. Las autoridades nuevamente, haciendo valer su autoridad, usan la arbitrariedad, para bloquear el movimiento organizado del SUTAU-100, logrando con ello, que los trabajadores de nuestra empresa se conformen con el raquíctico aumento salarial que les otorgaban desde antes que se fueran a la huelga.

Así, desde un punto de vista muy personal, creo que es de admirar la manera en que los trabajadores de R-100 defienden sus derechos, la forma en que se organizan y toman sus determinaciones. Otro punto que considero importante, es la solidaridad del pueblo Mexicano para con los trabajadores de AUPR-100.

Sin duda alguna, la huelga del '89, dejó importantes vivencias para el pueblo de México; por un lado, las autoridades capitalinas que jamás pensaron que el SUTAU-100 se lanzaría a la huelga, por otra parte, el SUTAU-100, que no contaba con que la empresa R-100 daría por terminadas sus relaciones laborales con ellos, y, el público usuario que vivió un mayor congestionamiento, cuando las unidades encargadas de cubrir la demanda de pasajeros de R-100 no eran suficientes.

Espero que las autoridades capitalinas tomen conciencia de la importancia que representa, en una ciudad

como la nuestra, el transporte público, un transporte público al alcance de la clase trabajadora, un transporte eficiente, y seguro; y que la modernización o reestructuración de nuestra empresa no traiga consigo el desconocimiento a los derechos de los trabajadores de nuestra empresa⁴⁵, ni el rompimiento con su sindicato; pero que además, dicha reestructuración, tome en consideración las necesidades de los usuarios.

45 Perdón por decir frecuentemente: "nuestra empresa", pero no he podido evitarlo, ya que constantemente estoy hablando, pensando y escribiendo acerca de ella.

CAPITULO IV
LA PARTICIPACION DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS
RUTA 100, EN RELACION CON EL TRANSPORTE PUBLICO DEL
DISTRITO FEDERAL.

4.1. LA IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO EN EL
DISTRITO FEDERAL Y SU ZONA CONURBADA.

Como mencioné en el capítulo I de esta tesis, el Distrito Federal es el corazón de la República Mexicana, en el que habitamos más de 8 millones de habitantes, de un total de 81'249,645 personas en toda la República Mexicana. -Para el año de 1990-¹

Actualmente nuestro país, centra su actividad económica en el Sector Terciario, o bien conocido como Comercio y Servicios; ya que el 46.1% de su Población Económicamente Activa (PEA)² es absorbida por dicho sector, del total de la PEA del mismo, el 5% trabajan como operadores. En el caso particular del Distrito Federal,-- en el Sector Terciario el 68.3% de su PEA es absorbida por dicho sector. Del total de la población ocupada en el sector servicios, el 5.84% y trabajan como operadores de transporte³

Como podemos darnos cuenta, hoy en día, el transporte juega un papel muy importante; por lo que podemos decir que el grado de desarrollo del transporte, determina en cierta

1 XI Censo General de Población y vivienda, 1990. INEGI.

2 Para el año de 1990, la población económicamente activa (PEA) en la República Mexicana era de 24 millones de personas, es decir, más del 23% del total de la población; en tanto que la PEA para el D.F., correspondió a más de 8 millones 200 mil personas.

3 XI Censo General de Población y Vivienda, 1990, INEGI. (en el Distrito Federal). ver cuadros.

medida, el grado de desarrollo de la región a la que pertenece. Como diría Bernardo Navarro⁴

"La creciente importancia del transporte se explica porque el grado de desarrollo del capital conlleva a una creciente concentración urbana y a una mayor división del trabajo que ha expandido las ciudades y separado espacialmente las actividades, lo que ha requerido enfrentar necesidades crecientes de transportación de personas y de mercancías en las ciudades. La satisfacción de estas necesidades ha dependido, principalmente, de la fase de desarrollo en la que se encuentra el capital, del grado de desenvolvimiento de la urbanización, de la correlación de fuerzas entre las clases y fracciones de clases y del desarrollo general del transporte . . . La transportación colectiva en la Ciudad de México no escapa a estas determinaciones".

Sin embargo, pese a que los caminos y los transportes son una necesidad social, dado que conllevan a un desarrollo de las comunidades, en los últimos años estos han sido vistos y tratados desde un punto de vista comercial, ya que las inversiones que en ellos se realizan son para un mayor beneficio del capital; anteponiendo ante el desarrollo social, el incremento de la ganancia de los inversionistas en estas ramas.

Tal es la importancia social del transporte, que el propio uso del transporte urbano está determinado por una diferenciación social, de forma tal que las condiciones económicas de la población determinan la existencia de una forma de traslado colectiva y otra particular.

Tan necesaria es la participación del transporte en el desarrollo de una región, que ya desde mediados de los 40's, el mismo Estado (en su papel de representante de la clase dominante) ha tenido que intervenir para asegurar la transportación tanto de mercancías como de la fuerza de trabajo; contribuyendo de esta manera a perpetuar el modo de producción capitalista en que estamos inmersos, de ahí que las políticas urbanísticas refuerzen espacialmente la diferenciación social de la población. Para ello el mismo Estado, ha creado la infraestructura para la movilización

4 Ver: Bernardo Navarro, "El transporte metropolitano en la coyuntura actual"; en: Economía y Planificación en México--. Carlos Bustamante y Fausto Burqueño, Coordinadores. IIEc. 1989. p. 52.

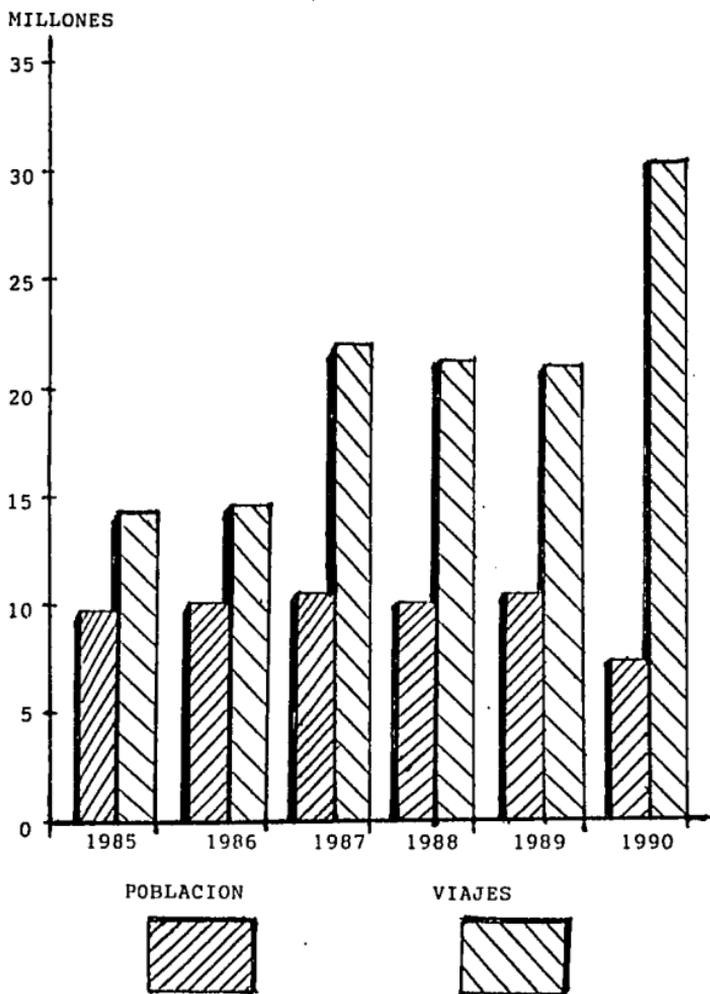
POBLACION TOTAL Y PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA CIUDAD DE MEXICO, POR DELEGACIONES
(1985-1990)

CIFRAS EN MILES

DELEGACION	1985		1986		1987		1988		1989		1990	
	POB.	VALES	POB.	VALES	POB.	VALES	POB.	VALES	POB.	VALES	POB.	VALES
ALVARO OBREGÓN	729	588	785	563	819	1,626	752	1,463	752	1,444	643	2,151
ACAPOTZALCO	657	579	637	594	651	991	625	531	625	519	475	1,133
SENITO JUAREZ	578	1,111	585	1,141	592	1,726	547	1,566	545	1,541	408	2,015
COYOACÁN	706	1,228	744	1,260	769	2,043	730	1,899	737	1,834	640	2,930
CUAJIMALPA	113	110	130	113	139	139	146	144	151	149	120	277
CUAHUTEMOC	848	2,402	849	2,465	855	3,917	833	3,735	832	3,663	556	4,617
GUSTAVO A. MADERO	1,633	2,222	1,656	2,280	1,670	3,261	1,615	3,086	1,619	3,057	1,268	4,201
ITZACALCO	631	706	631	724	635	1,110	593	1,014	592	1,001	448	1,829
XITAPALAPA	1,467	1,345	1,508	1,380	1,544	2,154	1,594	2,176	1,615	2,178	1,491	3,217
MAGDALENA CONTRERAS	211	219	216	225	220	282	272	343	282	351	195	473
M. JUEL HIDALGO	565	1,053	583	1,080	596	1,776	549	1,602	548	1,578	407	2,215
MILPA ALTA	58	55	62	56	65	68	75	76	75	77	63	141
TLAHUAC	160	170	183	175	186	201	241	254	251	261	207	434
TLALPAN	459	649	492	671	526	861	664	1,062	656	1,100	458	1,671
VENUSTIANO CARRANZA	735	539	744	564	753	1,505	703	1,374	701	1,353	520	1,977
XOCHIMILCO	259	324	280	332	292	406	324	440	335	449	271	625
TOTAL	9,829	14,070	10,035	14,443	10,312	22,066	10,263	21,165	10,356	21,035	8,210	29,506

FUENTE: ESTADISTICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS DATOS OBTENIDOS EN LOS ANUARIOS DE VIABILIDAD Y TRANSPORTE, PARA LOS AÑOS DE 1985, 1986, 1987 Y 1990.
COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE.

**PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL DISTRITO FEDERAL
DE LA CIUDAD DE MEXICO
(1985-1990).**



FUENTE: ESTADISTICA PROPIA, BASADA EN LOS ANUARIOS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE, PARA LOS AÑOS DE: 1985, 1986, 1987, y 1990. COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE.

del auto particular, que no es otra cosa más que el reflejo de una posición social, dependiendo del lujo que este posea, pero además; ha creado un sistema de transporte urbano colectivo, garantizando el desplazamiento de la mayoría de la población (que es la fuerza de trabajo), ya que a los capitalistas conviene que el transporte urbano de pasajeros sea capaz de asegurar el aprovisionamiento de la mano de obra, en el lugar y en el momento adecuado.

En sí, el problema de traslado domicilio-trabajo y viceversa, tiene mucho que ver con el ingreso, la ocupación de los usuarios y sobre todo, con la división social imperante en el capitalismo. Es por esto, que a diferencia de las demás mercancías, el transporte urbano de pasajeros es visto como una necesidad de los asalariados⁵

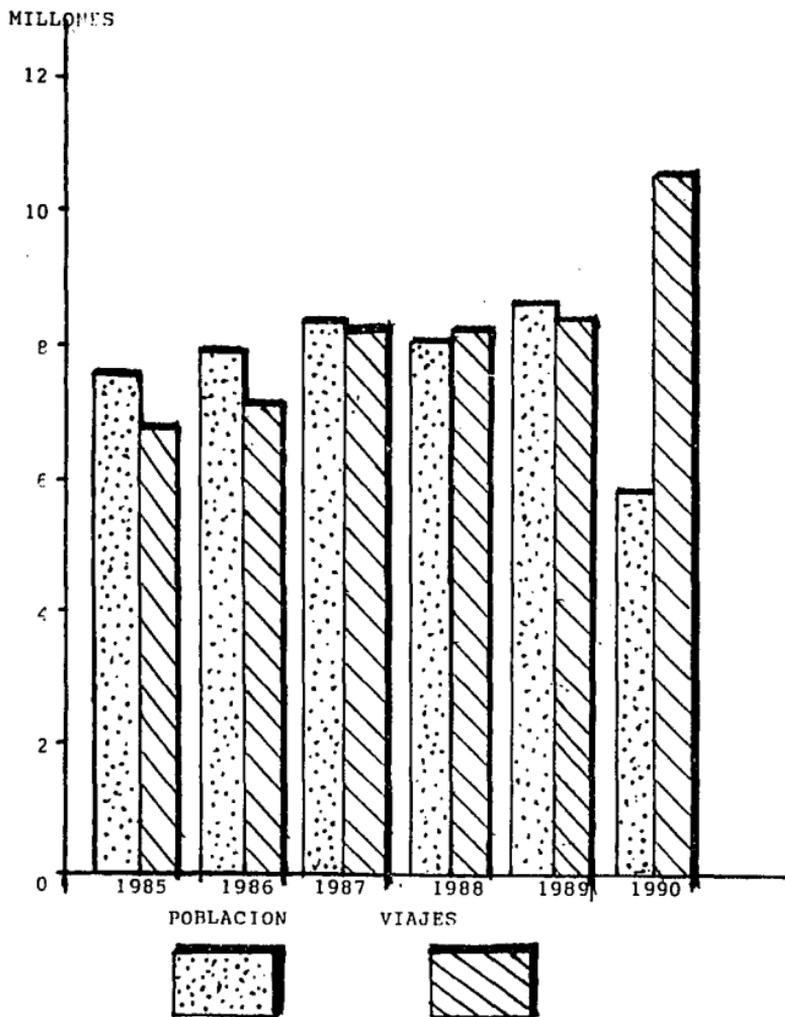
Actualmente, la Ciudad de México y su Zona Metropolitana -CMZM-⁶, son consideradas como una de las ciudades más pobladas del mundo, llegando a ser comparadas a nivel de concentraciones urbanas tales como: Tokio-Yokohama y Nueva York; debido a que cuenta con una superficie urbanizada de 1 300 Km², en la que habitan 14.586 millones de habitantes, de los cuales más de 8 millones integran la población del Distrito Federal, y viven en la ZMCM⁷

En los últimos 10 años, el D.F. se ha caracterizado por ser una zona de expulsión poblacional, lo cual ha ocasionado, en parte, que los municipios conurbados de esta área hayan visto incrementada su población, a la vez que empiezan la conformación y expansión de su propio parque industrial. En 1985, salieron del D.F. casi 1 millón 35 mil personas, de las cuales, medio millón fue a residir en los municipios conurbados de la Ciudad de México.

Dada la gran actividad que la CMZM representan en la vida económica de nuestro país, se hacen necesarios grandes y constantes desplazamientos por parte de sus habitantes,

-
- 5 Recordemos que la Fuerza de Trabajo es considerada por Marx como una mercancía más, pero que a diferencia de las de más mercancías, esta es la única creadora de plusvalía. y no del capitalista.
 - 6 La Ciudad de México y su Zona Metropolitana (CMZM), se conforma de 16 delegaciones y 17 municipios conurbados.
 - 7 Ver cuadros de población del D.f. y de la zmcM.

**PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA ZONA CONURBADA
DE LA CIUDAD DE MEXICO
(1985-1990)**



FUENTE: ESTADISTICA PROPIA, BASADA EN LOS ANUARIOS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE, PARA LOS AÑOS DE: 1985, 1986, 1987 Y 1990.
COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE

POBLACION TOTAL Y PASAJEROS TRANSPORTADOS EN LA ZONA CONURBADA DE LA CIUDAD DE MEXICO,

MUNICIPIO CONURBADO DEL ESTADO DE MEXICO	1954		1957		1958		1959		1960	
	POB.	VAJES								
ATIZAPAN DE ZARAGOZA	375	453	469	469	459	469	513	500	315	578
COACALCO	157	159	183	153	205	152	224	194	153	250
CUAVITLARI IZCALLI	306	332	388	398	379	387	415	413	327	387
CUAUTITLAN	55	74	60	60	60	78	65	81	49	123
CHALCO	192	241	205	259	301	292	292	299	263	657
CHICOLA PAN	45	11	49	12	12	12	55	13	57	25
CHIMALHUACAN	141	88	164	103	110	110	207	121	252	132
ECATEPEC	1274	1137	1354	1244	1552	1559	1525	1559	1624	1219
HUICUILUCAN	111	79	119	84	84	84	81	131	84	132
IXTAPALUCA	54	72	98	75	83	83	95	78	99	175
LA PAZ	161	88	177	97	95	98	191	207	102	210
NAUCALPAN	948	927	997	975	1573	1476	1017	1017	1489	140
NEZAHUALCOYOTL	1955	1404	2000	1498	1677	1628	1569	1595	1859	2035
NICOLAS ROMERO	145	68	157	72	72	64	165	64	184	162
TECAMAC	141	108	156	119	115	114	187	122	123	153
TLALNEPANTLA	1019	1155	1075	1219	1473	1412	1107	1429	703	1595
TULTITLAN	209	178	228	194	155	195	242	200	245	429
TOTAL	7327	6519	7632	6973	8465	8465	8132	8241	8420	11127

FUENTE: ESTADISTICA PROPIA, HECHA A BASE DE LOS DATOS OBTENIDOS EN LOS ANUARIOS DE VALIADAD Y TRANSPORTE PARA LOS AÑOS DE 1935, 1936, 1987 Y 1990.
COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE.

para poder efectuar sus actividades tanto económicas como sociales; para lo cual recurren constantemente al uso del automóvil particular, además de utilizar otros modos de transporte colectivo; tanto del D.F. a través de sus organismos descentralizados, así como del servicio concesionado a los particulares⁸.

Actualmente los capitalinos nos enfrentamos diariamente a un sin número de problemas. Tan solo en materia de transporte destacan: el tráfico, el ruido, la contaminación y los accidentes. Aunado a esto, tenemos un gran problema económico, que es: la pérdida de tiempo del trabajador de su vivienda a su centro laboral y viceversa, además del desgaste físico y psíquico, que se refleja en una menor productividad del trabajador, así como en diversas enfermedades. Sin embargo, los trabajadores no son los únicos afectados, ya que todos estos problemas afectan en general la vida urbana, ocasionando así nuevas formas de vida y convivencia de la población.

4.2. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE MEXICO Y SU ZONA CONURBADA.

Pese a lo anterior, las condiciones de transporte en nuestra Ciudad se caracterizan por una mala organización y mal funcionamiento. Destacando así el desequilibrio que existe entre el transporte particular y el colectivo, pero esto lo veremos más adelante.

Al respecto, tenemos que el Gobierno Capitalino, así como el Departamento del Distrito Federal y la Coordinación General del Transporte⁹, han sido a partir de 1984, los organismos encargados para solucionar los problemas de transporte. Para lo cual, en 1985, crean el Plan Integral de Transporte y Vialidad, que surge a partir

8 El transporte colectivo del D.F. está integrado por: AUPR-100, Trolebuses, Tren Ligero y por el STC-Metro; en tanto que los organismos descentralizados están conformados por: Combi, Minibuses, Taxis Libres y de Sitio.

9 La Coordinación General del Transporte (CGT), surge el 17 de Enero de 1984, para integrar las políticas que sobre esta materia se dicten y, coordinar las acciones de los distintos organismos públicos de transporte, de entidades privadas y particulares, para dar soluciones de manera integral a este problema, en el ámbito de la CMZC como un todo.

del Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 y, del Programa de Desarrollo de la CMZC y de la Región Centro; mismos en los que se plantea como una gran necesidad:

"La satisfacción de las demandas del área más densamente poblada del país, como es la Ciudad de México y su área conurbada"¹⁰.

Considerando el transporte y la vialidad como necesidades prioritarias y urgentes.

Sin embargo, el problema del transporte en nuestra ciudad, aún no ha sido resuelto, ya que aunado a la falta de organización e integración tanto del transporte público como del privado, es precisa la renovación de las unidades en uso, además de la infraestructura adecuada para agilizar el tránsito de estos vehículos. Pero, la reducción del Gasto Público¹¹, ha traído consigo el recorte presupuestal en los distintos organismos gubernamentales; lo cual no solo no ha solucionado los problemas del transporte, sino que además, estos se han ido incrementando.

El Plan Integral de Transporte creado en 1985, no dio los resultados esperados, es por ello, que año con año se ha insistido en este, a la vez que se ha actualizado. Así por ejemplo, en 1989 este Plan, se plantea los siguientes objetivos¹²:

1) Evitar el deterioro y colapso del transporte de la Ciudad de México.

2) Mejorar el transporte desde dos puntos de vista: la calidad de los servicios existentes y la cobertura de las zonas de menores ingresos.

3) Satisfacer la demanda creciente de medios de transporte.

10 Anuario de transporte y vialidad, 1985. C.G.T. p.18.

11 Que se da a partir de 1982.

12 Anuario de Vialidad y Transporte, 1990. C.G.T. p.24.

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS DISTINTOS ORGANISMOS DE
TRANSPORTE A CARGO DEL DEPARTAMENTO DEL
DISTRITO FEDERAL, EN DIA LABORABLE
(CIFRAS EN MILLONES)

MODO DE TRANSPORTE	1985	1986	1987	1988	1989	1990
AUPR-100	1.975	2.063	2.141	6.2	4.2	3.7
STC-METRO	1.324	1.362	1.414	4.6	4.8	4.466
STE-DF	0.19	0.217	0.262	0.765	0.535	0.365
TOTAL	3.489	3.641	3.817	11.565	9.535	8.531

FUENTE: ESTADISTICA PROPIA BASADA EN LOS DATOS OBTENIDOS
EN EL ANUARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DE LA
CIUDAD DE MEXICO, PARA LOS AÑOS DE 1987 Y 1990.
COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE.

4) Apoyar el objetivo de lucha contra la contaminación y los propósitos de reorientación urbana.

Para efectuar realmente dichos objetivos se mejorará la administración de dichos organismos y la infraestructura existente, se ordenarán las líneas de transporte, los horarios de carga, la semaforización, y todas aquellas decisiones que sin grandes Inversiones adicionales, permitan lograr mejoras inmediatas".

Pese a lo anterior, es claro que el Gobierno Capitalino está interesado en intervenir en el transporte que si le reditue ganancias económicas, es por ello que el transporte público a cargo del DDF, ha ido decayendo, en tanto que el transporte público concesionado cada vez cobra mayor importancia, así por ejemplo: las combis se han ido sustituyendo por los microbuses, para captar un mayor número de pasajeros, en los cuales los usuarios van más incómodos que en la combi o en el mismo autobús, ya que las personas altas deben ir agachadas, dada la altura que estos tienen, además de lo estrecho que suelen ser sus asientos y pasillos.

Desde mi punto de vista, ésta acción viene a contradecir el punto dos del Plan Integral de Transporte, para el año de 1989; ya que los microbuses además de tener una tarifa mayor a la del transporte a cargo del DDF, transportan un menor número de pasajeros que los mismos autobuses de R`100, además que no trabajan realmente mejor que el transporte a cargo del DDF.

En este sentido, es importante tener en consideración que el que una empresa sea rentable, no garantiza que sea eficiente, así por ejemplo, tenemos el caso de lo que fue el llamado "pulpo camionero", que pese a que llegó a ser una empresa rentable, no fue una empresa eficiente, no cumplió como tal ni con sus trabajadores ni con sus usuarios; esta fue una de las razones dadas por el Gobierno Capitalino en 1981, para la estatización de lo que hoy conocemos como Ruta-100 y, sin embargo, vemos que 9 años después, el mismo Estado, tampoco ha logrado este objetivo.

Por otra parte, tenemos que no basta con hacer una buena utilización de todos y cada uno de los recursos con

que cuenta una empresa, es preciso también que estos sean modernizados cada vez que así se requiera, lo cual implica ir inyectando una mayor inversión cuando sea necesario, no antes claro, de haber aprovechado todos y cada uno de los recursos con que se cuenta.

Como podemos darnos cuenta, es muy grande la importancia del transporte y más lo es aún, el de un buen servicio de transporte que esté al alcance de la mayoría de los usuarios, para satisfacer las necesidades de estos, tanto desde el punto de vista del desplazamiento como de rapidez, eficiencia y economía.

4.3. CANTIDAD DE DEMANDA QUE SATISFACE RUTA-100, EN COMPARACION CON LA DEMANDA QUE CUBRE EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

Antes de abordar el presente apartado, es importante comunicarles que una vez más mi fuente estadística no es del todo confiable; he revisado los Anuarios de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, editados por la Coordinación General de Transporte, desde el año de 1985 a 1990, así también, revisé el Anuario Estadístico del Distrito Federal de 1985 a 1990, editados por el I.N.E.G.I. y; en ambas fuentes pude constatar que las estadísticas plasmadas no coinciden una con la otra, pero lo más preocupante es que ni siquiera, las editadas por la misma institución suelen tener la misma información, algunas veces esto se debe al redondeo de las cifras; el hecho es de que aunque en ambas fuentes dicen haber obtenido la información por medio de los propios organismos que en ellas se abordan, estos no siempre suelen coincidir. Otro detalle importante es que el I.N.E.G.I. se baso en parte en la información dada a conocer por la Coordinación General del Transporte.

Una vez hecha la aclaración anterior, procederé a abordar el tema; basándome en la información estadística de los Anuarios de Vialidad y Transporte, para los años de 1987 y 1990, mismos que ha editado la C.G.T.

Para satisfacer sus necesidades de traslado de domicilio a su centro de trabajo o bien, a las escuelas, a los lugares de esparcimiento, por mencionar algunos; los

habitantes de la Ciudad de México se valen de distintos medios de transporte, que van de acuerdo a sus necesidades pero principalmente, de su economía.

Por un lado tenemos el transporte privado y por otro lado, el transporte público, parte de éste último está a cargo del DDF y otra parte, ha sido concesionado a los particulares.

De acuerdo a un estudio realizado por: Bernardo Navarro, -Investigador del Instituto de Investigaciones Económicas- en la encuesta, "Ciudad de México: el Metro como sistema de transporte de la Ciudad de México"¹³ mismas que se aplicaron a usuarios mayores de 12 años. Se obtuvo, la siguiente información:

"La Ruta-100, el Metro y los Taxis Colectivos son los principales medios de transportación, siguiéndole en importancia los camiones suburbanos. Por su parte, el uso del automóvil particular se registro con un porcentaje de 2.3%. Existe una tendencia al uso cotidiano de 2 modos de transporte: Ruta-100/Metro, Metro/Ruta-100, Pesero/Ruta-100 y viceversa¹⁴.

A continuación, observemos el siguiente cuadro, para ver el porcentaje en que contribuye cada medio de transporte en el desplazamiento de los usuarios, veremos claramente, la importancia del Metro y la R-100.

Bernardo Navarro, destacó que el jefe de familia es el mayormente usuario del Transporte Colectivo prefiriendo

-
- 13 De las encuestas realizadas, 447 se validaron íntegramente. Estas se realizaron en 4 colonias de habitación popular del área metropolitana de la Ciudad de México, las colonias elegidas fueron: Isidro Fabela, en la zona sur, de la norte: Granjas Valle de Guadalupe, de la Oeste: San Miguel Teotongo y, de la Zona este: Primera Victoria. Estas colonias tienen en común dos características principales: ser asiento depoblación de bajos ingresos y, contar con medios de transporte colectivos que los vinculan con la Red del Metro. (según datos obtenidos en: "El traslado Masivo de la Fuerza de Trabajo. . . en la Ciudad de México" de: Navarro, Bernardo. Plaza y Valdéz, Editores. p.5-6.
- 14 Ver: Navarro, Bernardo. "El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México". p. 68.

UTILIZACION DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE
(en porciento)

1 9 8 8 .

MODO DE TRANSPORTE	PORCENTAJE
Camión de Ruta-100	31.4
Metro	19.1
Pesero	14.9
Otro Camión de Línea	13.1
Automóvil Particular	2.3
Camión Compañía	1.2
Trolebús	0.3
Motocicleta/Bicicleta	0.1
Taxi	0.4
Ninguno	10.6
A Pie	6.6
T o t a l	100.0

Bernardo Navarro, "La transportación en colonias populares de la Ciudad de México",
En: El Traslado Masivo de la Fuerza de Trabajo . . . En la Ciudad de México.

entre estos, al Metro y la Ruta-100, además este mismo miembro de la familia es el que hace un menor número de recorridos a pie, dado principalmente a que es quien hace los traslados más largos. Por su parte, las amas de casa, hijos y demás integrantes de la familia, suelen tener preferencia por utilizar camiones de la Ruta-100 y hacer recorridos a pie.

Los principales motivos registrados por los viajes que se realizan diariamente en la Ciudad de México son: el trabajo, los estudios y la vuelta al hogar; dichos motivos representan el 95.9% del total de viajes, excluyendo la vuelta al hogar, el trabajo constituye el principal motivo, con cerca de una cuarta parte de este porcentaje¹⁵.

No obstante lo anterior los datos de la Coordinación General de Transporte no coinciden con los datos expuestos en el cuadro anterior pero, bueno, en cualquiera de las fuentes que analicemos, es claro que la Ruta-100 y el Metro, son los medios de transporte más demandados.

En el cuadro 4, vemos que en 1985 AUPR-100, cubría el 56.4% de la demanda del transporte a cargo del DDF - transportados en día laborable-, el Metro satisfacía el 38% de la misma y, los Transportes Eléctricos contribuían en un 5.5% solamente.

De 1986 a 1988, esta relación no tuvo en sí grandes cambios; aunque en verdad ya desde estos años, R-100 tendía a disminuir, aunque de manera poco significativa, la cantidad de usuarios transportados, en tanto que el Metro aumentaba un poquito la cantidad de transportación de los mismos, por su parte, los transportes eléctricos se mantenían en cuanto a la satisfacción de demanda cubierta.

Ya para 1989, Ruta-100 solo llega a satisfacer el 44% de la demanda total a los organismos a cargo del DDF, el Metro cubre un 43.4% de la misma y, Transportes eléctricos el 5.6%. Para el año de 1990, AUPR-100 cubre sólo el 43.3% de la demanda, el Metro logra aumentar esta, llegando a satisfacer el 52.3% de ésta y, Transportes eléctricos disminuye a 4.2%.

15 Ibid. p.28.

De 1985 a 1990, la cantidad de pasajeros transportados por R-100 aumentó en 53.3%, la del Metro fue en 29.6% y, la de Transportes Eléctricos en 52%.

No obstante las cifras anteriores, es claro que R-100, de 1988 a 1990, disminuyó la cantidad de pasajeros transportados, en tanto que el Metro llegó a sobrepasar la demanda que cubría Ruta-100, por 766 mil pasajeros.

Y esto no es arte de magia, lo que sucede es que en el Metro se han ido aumentando las líneas, así como sus kilómetros de recorrido, además de incrementar el número de personal ocupado; en tanto que en R-100, su longitud de rutas, su personal ocupado, se han ido reduciendo, lo mismo ha ido sucediendo con sus módulos y con sus unidades.

Sin embargo, el Plan Integral de Transporte de la Ciudad de México, de 1989, dice tener como prioridad, solucionar el problema de transporte de la Ciudad de México y su zona conurbada; para ayudar a las familias de menores ingresos. No obstante, los hechos demuestran que esto para nuestras autoridades no es para beneficiar realmente a las clases más necesitadas. Para esto, citaré algunos datos proporcionados por la propia Coordinación General de Transporte:

"El servicio de Autobuses R-100, a partir de su explotación por el Departamento del Distrito Federal, trajo como consecuencia una disminución importante del número de unidades en servicio, ya que buena parte del equipo comprado a los concesionarios se encontraba obsoleto. Ello provocó una reducción brusca en la oferta del servicio y repercusiones negativas en la economía de los usuarios, ya que estos se vieron obligados a utilizar otros medios de transporte más deficientes y con tarifas mucho más altas, como en el caso de los taxis (combis) de ruta fija"¹⁶

En los últimos 3 años, el Gobierno Capitalino, así como el DDF en colaboración con la C.G.T., han dado prioridad al servicio de transporte público concesionado, así por ejemplo, se ha dado un descenso en la participación del transporte a cargo del DDF, debido al gran recorte

16 Antecedentes y Estadísticas de Transporte No. 169. C.G.T. p 29.

presupuestal que han venido sufriendo estos organismos y en especial, la R-100, además, del incremento en el número de unidades de mayor capacidad en el servicio concesionado.

Aunado a esto, tenemos además, que de cada 10 vehículos automotores registrados en la Ciudad de México, 8 son de uso particular.

Otro dato importante a destacar aquí, es que para el año de 1990, "de cada 100 viajes realizados en la Zona Metropolitana 13 se hicieron a bordo de vehículos particulares y los 87 restantes en unidades de transporte colectivo: 21 en los diversos modos a cargo del DDF, 58 en unidades del servicio concesionado y los 8 restantes, en autobuses suburbanos del Estado de México" ¹⁷

En la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, se realizaban en 1985, 19.5 millones de viajes/persona/día, de los cuales, el 80.3% se realizan en transporte público (que representa el 5% del total de vehículos) y, el 19.7% se realiza en transporte privado¹⁸.

Como podemos ver, de 1985 a 1990, la cantidad de vehículos automotores de uso particular se ha incrementado considerablemente, lo cual tiende a aumentar el tráfico en nuestra ciudad, ya que este tipo de transporte desplaza menor cantidad de pasajeros, obstruyendo sin embargo, una mayor parte de la infraestructura vial.

Por otra parte, es claro que la disminución del subsidio al transporte a cargo del DDF, ha afectado la participación de éste en cuanto a la disminución de su oferta. Sin embargo, es importante aclarar que dicha reducción no ha sido pareja, y ha sido principalmente la oferta de los autobuses de Ruta-100, la que se ha visto afectada, ya que nuestras autoridades han intentado deshacerse de ella y privatizarla, poniendo como pretexto que no es una empresa rentable, además de que daña las finanzas del Estado; más como podemos darnos cuenta, ni el Metro, ni los Transporte Eléctricos, son empresas rentables y no obstante, estas han tenido una menor reducción en su presupuesto, es más de 1988 a 1990, el Metro ha tenido un

17 idem.

18 Ibid. p. 35

mayor impulso, llegando así a poder aumentar la oferta que proporcionaba, al grado de sobrepasar la proporcionada por R-100.

Una vez más, considero que la privatización de R-100 es lo que traman nuestras autoridades, pero, no tienen los fundamentos suficientes para poder realizar ésta; pero además, bien saben la importancia que tiene este medio de transporte para los usuarios y muy especialmente para la clase trabajadora; ya que como pudimos constatar en el estudio realizado por Bernardo Navarro, éste es uno de los principales medios de transporte de la clase trabajadora, que cubre más del 30% de la demanda total diaria, siguiéndole en orden de importancia el Metro, con más del 19% de la misma (estos datos son válidos para el año de 1988).

Si recordamos el primer párrafo del presente capítulo, podemos darnos cuenta la importancia social del transporte público y en especial la de R-100; es importante tener en cuenta que esta importancia social no descarta en ningún momento la económica, que ambas van aunadas y que contribuyen a la permanencia y reproducción del modo de producción capitalista en que vivimos.

CONCLUSIONES

Como podemos darnos cuenta, los problemas de transporte en nuestra Ciudad no son nada nuevos¹, ya desde la segunda mitad de la década de los 70's, los problemas tendían a agudizarse cada vez más, dado que el entonces "Pulpo Camionero", no sólo no prestaba servicio eficiente a los usuarios, sino que además aumentaba las tarifas constantemente y sin autorización previa, aunado a esto; tenemos la sobreexplotación a la que eran sometidos los operadores, y a su vez, el mal trato que estos daban a los usuarios².

Para terminar con lo anterior, el Departamento del Distrito Federal, decide estatizar una buena parte del Autotransporte Urbano de Pasajeros, así, el 25 de Septiembre de 1981, surge: AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100; teniendo como objetivos principales: lograr la eficiencia del transporte, aprovechando al máximo todos los recursos con que cuenta, lo cual hasta la fecha, sigue sin cumplirse.

Con lo anterior, no es difícil darse cuenta que Ruta-100, no solamente hereda una gran deuda económica, sino además, una gran inconformidad por parte de sus trabajadores. AUPR-100, es una empresa que nace endeudada

1 Varios. "El transporte en la Ciudad de México" Editorial Castellnova, 1ª edición. p. 50.

2 Esto lo pude constatar cuando les aplique los cuestionarios a los operadores de AUPR-100, ya que ellos me contaron la manera en que iban llenando el autobús, para así obtener comisiones por boleto o bien, no daban al pasajero su boleto, para que ellos aumentaran sus ingresos. Hubo quien hizo la comparación de lo que antes era el "Pulpo Camionero", con lo que actualmente son los choferes de los microbuses. Todo esto empezó a cambiar, cuando surgió AUPR-100, ya que los operadores recibieron algunos cursos para proporcionar un mejor servicio al usuario, además que esto les empezaron a exigir las autoridades, como un requisito más en el trabajo.

y, continúa en "bancarrota", en la cual más del 75% de sus ingresos provienen de los subsidios que le otorgan el Gobierno Federal y el Departamento del Distrito Federal; aunado a esto, tenemos que sus Gastos son mayores a sus Ingresos.

Por su parte, el Balance General de Ruta-100, además de reflejar la gran deuda de dicho organismo, nos muestra la gran cantidad de equipo con que éste cuenta, lo cual nos hace pensar que tiene una gran cantidad de recursos sin aprovechar, en parte, por falta de personal, dado que no se hace una mayor contratación del mismo.

Pero además, el trato que tenían los operadores del "Pulpo Camionero" por parte de sus patrones, hace que al surgir Ruta-100, estos planten la necesidad que les sean respetados todos sus derechos, por lo cual; pese a las trabas que se enfrentan para lograr el reconocimiento de su Sindicato frente a la empresa, finalmente logran que la firma de su Contrato Colectivo de Trabajo, sea con un Sindicato no afiliado a la CTM, surgiendo así el SINDICATO UNICO DE TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE URBANO RUTA-100; lo cual significa un gran triunfo para ellos y para la clase trabajadora en general. Sin embargo, en 1989, la revisión Contractual que pretenden, se ve restringida por la empresa -pese a la huelga que realizan para que les otorguen el aumento salarial del 50%, entre otras prestaciones-, ante las amenazas de despido de más de 23 000 trabajadores, éstos tuvieron que conformarse con el aumento salarial del 14%, mismo que les habían ofrecido desde antes que se fueran a la huelga; con la cual se llevaron un gran susto, dado el intento de privatización de AUPR-100, por parte del Estado, con la excusa de que esta no es una empresa rentable, pretendió desconocer a sus trabajadores y, al Sindicato que estos mismos fueron capaces de crear.

Sin embargo, este intento de privatización tenía como sustento, la crisis de 1982, con la cual el Estado Mexicano debía sanear sus finanzas pero, como no fué posible la privatización de Ruta-100, los subsidios a ésta se hicieron cada vez más pequeños, y, pese a que estos en general se han ido reduciendo, por lo que respecta al transporte, en AUPR-100 es donde estos han disminuido más, pues sí el

Metro ha ampliado sus Líneas, ha sido gracias al subsidio que le han otorgado.

Otra de las formas que han ido compactanda a "nuestra empresa", es la disminución de algunas de sus rutas, así como la fusión de otras y, el recorte de personal, además del cierre de su bolsa de trabajo. Todos estos, han sido factores que afectan la oferta que actualmente ofrece Ruta-100 a los usuarios del autotransporte.

Otro aspecto relacionado con la cantida de demanda que satisface Ruta-100, es el relacionado con el auge que da el Gobierno Capitalino al transporte público a cargo de los particulares, y en especial, a las combis, que están sustituyendo a los microbuses (según dicen que para poder desplazar un mayor número de pasajeros y prestar así un servicio más eficiente), pero es que a caso creen que el Microbús puede desplazar realmente un mayor número de pasajeros que un camión de Ruta-100?.

Sin embargo, pese a lo anterior, actualmente, la transportación de pasajeros, representa un gran problema tanto para los usuarios como para los que vivimos en la Ciudad de México y su Zona Conurbana, no obstante, a más de nueve años del surgimiento de Ruta-100, éste no ha cumplido con los objetivos planteados al momento y a raíz de su creación; tal parece que los intereses de AUPR-100 están peleados con los del público usuario; pues aunque éste organismo plantea en forma hablada y escrita sus objetivos primordiales (entre los que destacan sqatisfacer la gran cantidad de demanda de los usuarios que viven en la CMZC, de las calses más necesitadas) en la práctica estos no parecen existir, ya que cada vez resulta más difícil poder abordar un autobús de la Ruta-100.

La necesidad de un transporte público eficiente al alcance de la mayoría de la población es, actualmente una necesidad que debía tener prioridad; ya que éste no sólo afecta a sus usuarios, (que en su gran mayoría no pertenecen o mejor dicho, son Fuerza de Trabajo) sino además, a todos los que vivimos en ésta Ciudad y su área Metropolitana.

Aquí, es importante tener en consideración la importancia de un transporte eficiente y suficiente, en el cual deben participar todos los modos de transporte y,

para el cual se necesita no sólo la infraestructura necesaria, sino además, educar tanto a los operadores del transporte como a los usuarios del mismos; ya que éstos últimos también somos causa -hasta cierto punto- de las mismas anomalías de las cuales nos quejamos; constantemente pedimos la parada a media cuadra, o bien pasando la calle, cruzamos las calles y avenida a la mitad, sin respetar los semáforos, y en fin, no respetamos las señales de tránsito, contribuyendo así al mal funcionamiento de nuestro transporte, pero además; hemos permitido que como usuarios, en muchas ocasiones, nuestros derechos no sean respetados y, creemos defenderlos poniendonos a discutir con el Chofer, en lugar de reportar las anomalías a las autoridades correspondientes, aunque ahora me pregunto si en verdad bastaría con reportar las arbitrariedades de los operadores con las autoridades, para que éstas no continuarán afectando el servicio de transporte al que no solamente tenemos derecho, sino además necesidad.

Desafortunadamente, la clase capitalsita no puede ni quiere aceptar que ella debe contribuir a proporcionar un buen servicio de transporte al alcance de la mayoría de los usuarios; ya que con ello se estaría asegurando -de cierta forma-, el aprovisionamiento oportuno de mano de obra, que necesita para su propia reproducción como clase dominante y, para el Modo de Producción Capitalista en General (en el que estamos inmerosos).

Considero importante y necesario un mayor subsidio al transporte público a cargo del DDF, y si es posible, ampliar este a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; abrir la bolsa de trabajo de Ruta-100 para que ésta cuente con el personal necesario para poner a funcionar todas sus unidades que están paradas, lo cual ocasiona que Ruta-100 no trabaje a toda su capacidad y disminuya así su oferta de servicio.

Dar una mayor capaciatación a los operadores de dicho organismo que aunque de manera general no podemos tacharlos de malos operadores, si es importante que los usuarios reciban un mejor servicio de transporte, en el cual vaya incluida su comodidad, seguridad y buen trato, además claro de una tarifa al alcance de sus ingresos, y si es posible porque no, una forma en que los empresarios pueden contribuir con el transporte y sus trabajadores, es, otorgandoles a estos su abono de transporte, no sólo para que se ahorren el costo de éste (que actualmente es de N\$

13.50, o dicho de otra manera, trece mil quinientos viejos pesos), sino además para evitar la gran pérdida de tiempo en las taquillas del metro, para poder adquirir éste.

GLOSARIO DE TERMINOS

ACUMULACION CAPITALISTA: Proceso mediante el cual parte del ingreso de una persona o empresa se invierte en bienes de capital. Este proceso implica, por una parte, concentración de capital, y por otra, hacer crecer dicho capital mediante la reinversión de parte de las ganancias o utilidades. Para Marx, la acumulación de capital es un proceso fundamental del capitalismo que consiste en aplicar una parte creciente de la plusvalía del capitalista a la inversión, en lugar de dedicarla al consumo. De esta forma, Acumulación de Capital = Inversión + Inversión + Inversión +

BIEN: Cualquier objeto que el hombre estima capaz de satisfacer sus necesidades. El bien puede concurrir a la satisfacción directa o indirecta, mediata o inmediata, de las necesidades humanas.

CAPITALISMO: Sistema económico o modo de producción que históricamente hace su aparición cuando se extingue el feudalismo (aproximadamente hacia el siglo XVI) y que perdura hasta nuestros días. Sus características fundamentales son: a) existen dos clases sociales fundamentales y antagónicas: los capitalistas, y los obreros asalariados; los primeros se apropian del trabajo de los segundos en virtud de que son los propietarios de los medios de producción; b) se producen mercancías en forma generalizada; c) es una economía monetaria (todo se cambia por dinero); d) funciona el mercado, donde se establecen las relaciones comerciales; e) la forma de explotación es la plusvalía; f) al capitalista no le interesa satisfacer las necesidades sociales sino obtener mayores ganancias. El capitalismo ha atravesado por dos fases históricas que son la libre competencia (desde el siglo XVI hasta el último tercio del siglo XIX aproximadamente) y el imperialismo o fase monopolista, que aproximadamente abarca de 1870 a nuestros días.

CAPITALIZAR: Proceso de acumulación y concentración del capital que se da mediante la inversión de parte o de toda la plusvalía obtenida en un ciclo productivo. Cuando el capitalista obtiene sus ganancias, una parte la utiliza para el consumo y otra parte para reinvertirla; ésta última representa un capital que se añade al ya existente, estableciéndose el proceso de acumulación o de

capitalización. También los intereses generados por el ahorro bancario se pueden capitalizar si se vuelven a depositar.

CIRCULACION: Proceso que consiste en el desplazamiento de los diferentes elementos económicos, con la finalidad de hacer llegar los bienes y servicios al consumidor final.

COMERCIO: Rama del sector servicios de la economía que consiste en la adquisición de mercancías y servicios al sector productivo. En la sociedad capitalista el intercambio comercial se realiza por medio del dinero y se hace con el objeto de satisfacer necesidades de los consumidores o revenderlo. La actividad comercial liga en tiempo y espacio la producción y el consumo. El comercio implica la existencia de: mercancías y servicios, dinero, compradores y vendedores. Se supone que las personas que realizan el comercio se benefician mutuamente.

CONSUMO: Acto final del proceso económico que consiste en la utilización personal y directa de los bienes y servicios producidos para satisfacer necesidades humanas. El consumo puede ser tangible (consumo de alimentos) o intangible (consumo de servicios). El consumo puede ser inmediato, en el corto plazo o en el largo plazo.

CRISIS ECONOMICA: Aquella que se manifiesta como una parte del ciclo económico capitalista. Cada ciclo empieza y termina precisamente con la crisis. La crisis económica significa una ruptura de equilibrio entre la producción y el consumo, por lo que se le caracteriza de sobreproducción o subconsumo. La crisis económica en el sistema capitalista es periódica e inevitable debido a la anarquía de la producción (cada capitalista decide qué, cómo, y cuánto producir).

DEMANDA: Conjunto de mercancías y servicios que los consumidores están dispuestos a adquirir en el mercado, en un tiempo determinado y a un precio dado. El análisis de la demanda parte del supuesto de que todos los factores se mantienen constantes, excepto el precio, y que a medida que cambia el precio, la cantidad demandada también varía.

DESARROLLO ECONOMICO: Proceso mediante el cual los países pasan de un proceso atrasado de su economía a un estado avanzado de la misma. Este nivel alcanzado en el desarrollo representa mejores niveles de vida para la población en su conjunto; implica que los niveles de vida se van mejorando día con día, lo que representa cambios cualitativos y cuantitativos.

EPICACIA: Virtud, actividad y poder para obrar.

EFICIENCIA: Virtud y facultad para lograr un efecto determinado. Acción con que se logra este efecto.

EMPRESA PRIVADA: Tipo de organización económica formada por capitales privados, que constituye la unidad productora básica del sistema capitalista y que puede estar formada como sociedad mercantil. Algunas características de la empresa privada son: a) El capital pertenece a los particulares, quiénes lo invierten con la finalidad de obtener ganancias; b) Las decisiones económicas las toman los empresarios particulares en función de sus intereses; c) Existe competencia entre las diversas empresas; d) Los medios de producción están en manos de particulares; e) Se contratan obreros, a quiénes se les paga un salario.

EMPRESA PUBLICA O PARAESTATAL: Tipo de organización económica formada por capitales públicos (estatales) que participan en la esfera productiva y de servicios de la economía de un país. Sus características son: a) El capital proviene del Estado, que lo invierte con el objeto de satisfacer necesidades sociales; b) El Estado no busca obtener ganancias; c) Muchas empresas públicas forman verdaderos monopolios; d) El Estado se vuelve empresario y es el que toma las decisiones económicas; e) Se contratan obreros y empleados a quiénes se les paga un salario.

ESTADO: Desde el punto de vista económico, el Estado es el conjunto de instituciones, organizaciones y empresas que están controladas y administradas por el poder público y que sirven para gobernar una nación o un país. El Estado se encuentra formado por el gobierno, en sus diferentes niveles, y por el conjunto de organismos y empresas manejados por la administración pública. El Estado es el encargado de la política económica, lo cual le permite

influir ampliamente en la vida económica del país, además de que dirige la política general.

GANANCIA: Ingreso que recibe el capitalista por su inversión de capital y que forma parte del producto excedente creado en la sociedad capitalista. La ganancia la obtienen los capitalistas dueños de los medios de producción, representados por capital de un negocio, acciones, bonos, títulos y otros documentos de valor. Algunos autores llaman beneficio a la ganancia y la definen como el saldo positivo entre los ingresos y los gastos de cualquier capitalista.

GASTO: Egreso, salida de dinero, desprenderse de dinero con fines de que no sean los de inversión. El gasto puede ser personal, familiar, público o privado.

GOBIERNO: Expresión política del Estado. Es el parte del Estado representada por un conjunto de instituciones que se encargan de la dirección y administración de la sociedad es decir, de la orientación política del país.

HORAS EXTRA: Las horas que se trabajan en exceso del número estándar de horas de trabajo que se estipulan en las condiciones del contrato de trabajo.

IMPUESTO: Contribución, cantidad de dinero o especie que el gobierno cobra por ley a los particulares, con el objeto de sostener los gastos gubernamentales y los servicios que proporciona a la sociedad. La Legislación impositiva señala como las actividades más importantes gravadas con impuestos a: consumo, ingreso, producción, ventas, importaciones y exportaciones.

INGRESO: Entrada de recursos monetarios de una persona, una entidad, una empresa, un organismo, un país, como consecuencia de haber realizado alguna actividad o transacción económica.

JORNADA DE TRABAJO: Tiempo estipulado por la Ley Federal del Trabajo, la cual señala que cualquier trabajador que preste sus servicios en virtud de un

contrato, realice una jornada de acuerdo con el mismo, así como el pago que debería recibir por sus tareas.

LEY: Regla y norma constante e invariable de las cosas. Precepto dictado por la suprema autoridad, en que se manda o prohíbe una cosa.

MANO DE OBRA: Actividades económicas y productivas de un país, que pueden desempeñar sus habitantes (población económicamente activa).

MERCANCIA: Objeto que se produce con la finalidad de venderse. Si una persona produce algo y ella misma lo consume, no se considera mercancía sino bien económico; cuando alguien produce un objeto y lo vende, entonces sí se habla de mercancía. Es el bien económico formado por todas aquellas unidades que los consumidores consideran perfectamente sustituibles entre sí.

OFERTA: Cantidad de mercancías que pueden ser vendidas a los diferentes precios del mercado por un individuo o por el conjunto de individuos de la sociedad. propio de las industrias nacionalizadas u otras empresas comerciales, por parte del gobierno a inversionistas privados, con o sin pérdida del control de esas organizaciones.

PLAN: Intento, proyecto, estructura.

PLANEACION DEL TRANSPORTE URBANO: Es el proceso que interviene en la toma de decisiones en los programas y políticas del transporte. En este proceso, los planificadores obtienen información sobre los impactos que causa la instrumentación de las diversas alternativas de los cursos de acción que comprende servicios de transporte, tales como nuevas vías rápidas, cambios en las rutas de autobuses, o restricciones de estacionamiento.

PLUSVALIA: Dentro de la teoría Marxista, la plusvalía es el valor creado por el obrero en el tiempo de trabajo excedente, del cual se apropia el capitalista por ser el dueño de los medios de producción. La plusvalía representa la forma de explotación de los trabajadores asalariados.

PRIVATIZACION: Venta de capital propio de las industrias nacionalizadas u otras empresas comerciales, por parte del gobierno a inversionistas privados, con o sin pérdida del control de esas organizaciones.

PRODUCCION: Proceso por medio del cual se crean los bienes económicos. Es la actividad principal de cualquier sistema económico que está organizado precisamente para producir, distribuir y consumir los bienes necesarios para la satisfacción de las necesidades humanas.

PROGRAMA: Previa declaración de lo que se piensa hacer en alguna materia u ocasión. Proyecto ordenado de actividades.

SALARIO: Precio del trabajo, retribución del trabajo prestado por el trabajador, el salario es una categoría de la economía capitalista que presupone ciertas condiciones: la existencia de propietarios de medios de producción y la de personas que no poseen medios de producción, sino la fuerza de trabajo. En el sistema capitalista se define al salario como el valor de cambio de la fuerza de trabajo expresado en dinero.

SERVICIOS: Bienes que no se materializan en objetos tangibles. El servicio es la realización del trabajo de los hombres con el fin de satisfacer necesidades ajenas, capaz de lograr la satisfacción directa o indirectamente sin materializar los bienes.

SINDICATO: Asociaciones de los trabajadores de los diferentes sectores productivos, que tienen como fin la tutela de los intereses económicos y profesionales, individuales y colectivos de sus miembros.

SUBSIDIO: Cantidad de dinero o estímulos que el gobierno proporciona a las empresas o industrias a fin de proteger a la población de bajos ingresos. La razón principal de proporcionar dinero o estímulos a las empresas o industrias, es para que los productos o servicios que ofrecen no dañen la economía del consumidor de escaso poder adquisitivo. El subsidio también los proporciona el

gobierno para evitar el aumento en el precio de una mercancía de consumo masivo.

SUELDO: Término que se usa para diferenciar la paga que recibe un trabajador manual (obrero) de la que recibe un profesionalista. A este último se le asigna al palabra sueldo, y al obrero, salario. (En la práctica es lo mismo).

TARIFA: Escala que señala los diversos precios, derechos o impuestos que se deben pagar por una mercancía o un servicio.

TRANSPORTE: En la economía, sirven para trasladar personas y objetos; influyen en los costos de producción; impulsan la extensión de la división del trabajo y de la especialización; estimulan el desarrollo económico mediante el establecimiento de industrias; coadyuban en la solución del movimiento en las poblaciones.

BIBLIOGRAFIA

- BACA URBINA GABRIEL
EVALUACION DE PROYECTOS, ANALISIS Y ADMINISTRACION DEL RIESGO Ed. McGRAW-HILL DE MEXICO, 2ª EDICION.
- BERNARDO NAVARRO, BURGUEÑO LOMELI FAUSTO -COORDINADORES-
ECONOMIA Y PLANIFICACION URBANA EN MEXICO. U.N.A.M. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS, MEXICO 1989 1ªEDICION:
- BERNARDO NAVARRO
EL TRASLADO MASIVO DE LA FUERZA DE TRABAJO EN LA CIUDAD DE MEXICO. EDITORES PLAZA Y VALDEZ, U.N.A.M. EN: MEXICO? D.D.F. 1ªEDICION.
- DE LA GARZA TOLEDO ENRIQUE
CIRSI Y REESTRUCTURACION PRODUCTIVA EN MEXICO. --- CUADERNOS UNIVERSITARIOS N° 41, UAM IZTAPALAPA.
- KARL MARX
EL CAPITAL, TOMO I. TRADUCCION DE: WENCESLAO ROCES. EDITORIAL FONDO DE CULTURA ECONOMICA, 2ª EDICION EN ESPAÑOL, 16ªREIMPRESION, MEXICO 1980.
- LOYZAGA DE LA CUEVA OCTAVIO
EL ESTADO COMO PATRON Y ARBITRO, EL CONFLICTO DE LA RUTA-100 EDICIONES DE CULTURA POPULAR, UAM. 1ªEDICION.
- VARIOS
EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO, 500 AÑOS DE EVOLUCION EDITORIAL CASTELNOVA, MEXICO 1982.
- VARIOS
DICCIONARIO DE ECONOMIA TRADUCCION DE BORGA LETICIA OFELIA. EDITORIAL TRILLAS; 2ªEDICION, MEXICO 1990.
- VARIOS
DICCIONARIO DE ECONOMIA.EDICIONES OCEANO, 2ª EDICION.
- ZAZUETA CESAR
LA ESTRUCTURA DEL CONGRESO DEL TRABAJO: ESTADO, TRA -BAJO Y CAPITAL EN MEXICO: UN ACERCAMIENTO AL TEMA. CENTRO NACIONAL DE INFORMACION Y ESTADISTICA DEL TRABAJO, FONDO DE CULTURA ECONOMICA, MEXICO 1984.

HEMEROGRAFIA

- ANTECEDENTES Y ESTADISTICAS DEL TRANSPORTE N° 169 C.G.T.
 - ANUARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD, PARA LOS AÑOS DE 1981 y 1985 A 1990. C.G.T.- D.D.F.
 - ANUARIO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, PARA LOS AÑOS DE 1985 A 1990. I.N.E.G.I.
 - LIBROS DE CUENTA PUBLICA, (AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA -100) 1985, 1986 Y 1987.
 - MANUAL DE ORGANIGRAMAS DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS DE RUTA-100, 1981 Y 1989. A.U.P.R.-100.
 - MANUAL DE OPERACION DEL SISTEMA DE PLANEACION DEL TRANSPORTE URBANO. COVITUR-D.D.F. (Secretaría General de Obras).
 - MEMORIA DE GESTION DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA-100. 1982-1988, AÑO 1990. AUPR-100/D.D.F.
 - PERIODICO: RUTA CIEN Varios Números. Noviembre 1989.
UNO MAS UNO Varios Números. Oct. 81-Feb. 82.
LA JORNADA Varios Números. Mayo 1989.
 - DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION. 18 DE AGOSTO DE 1981.
 - XI CENSO GENERAL DE POBLACION Y VIVIENDA, 1990. INEGI.
 - REVISTA PROCESO N° 653
N° 654
- TRABAJO DE CAMPO**
- Entrevista al Lic. Ricardo Barco, Asesor Jurídico de SUTAU-100.
 - Cuestionarios aplicados al Personal del Módulo 13 de AUPR-100.