UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

(UNIDAD AZCAPOTZALCO)

TESINA

SOCIOLOGIA URBANA

TEMA: LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AU
TOBUS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

PROFESORES ASESORRES: JESUS RODRIGUEZ

DRA. DIANA VILLARREAL

LIC. PEDRO MOCTEZUMA

LIC. ADRIAN DE GARAY

ALUMNO: OSCAR CUTTBERTO LUNA SARABIA

JUNIO DE 1985

Al D. D. F. por el desempeño realiza
do en los años 1981-1982.

"... El Metro, que en 1976 tenía 37.3 kilómetros y 528 carros en que transportaba 1 millón 600 mil pasajeros al día, en 1982 tendrá 60 kilómetros de longitud y transportará, en noviembre, con mil 386 carros, 5 millones 500 mil pasajeros-día, casi 4 veces más que al principio del régimen.

Quedan en proceso de construcción 31 kilómetros y 742 carros.

En septiembre de 1981, por convenir así a la comunidad, fueron revocadas las concesiones del servicio de autobuses. Funcionaban 4 mil autobuses. En noviembre operarán 8 mil. Se habrá duplicado la oferta y acabado la anarquía.

Hay 34 ejes viales, con 500 kkilómetros. Conatituyen la nueva traza de la urbe.

8 y medio kilómetros de anillo periférico ampliados, 8 kilómetros más de circuito interior y grandes puentes, mejoran la vialidad urbana..."

1o. de septiembre de 1982. VI Informe Presidencial del Lic. José López Portillo.

LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

Con motivo del dictámen dado a conocer el día 25 de septiembre de 1981 en la Ciudad de México, Distrito Federal, por medio del cuál el D. D. F. resuelve hacerse cargo del control y dirección del servicio de transporte público urbano por autobús y por considerarlo como una fecha histórica para los habitantes de la Ciudad de México, propongo, como proyecto de Tesina que exige la Universidad Autónoma Metropolitana, hacer un estudio aportativo al desarrollo de la Ciudad de México mediante un diagnóstico de su realidad en cuestión de transporte urbano. Los fines que se proponen son los siguientes:

a) Estudiar los elementos relevantes del transporte urbano en la Ciudad de México (en particular los del transporte público urbano por autobús).

b) Resaltar los problemas por los que el transporte público urbano por autobús atraviesa, analizar las posibles alternativas para su solución en base a necesidades, características y especificidades socioeconómicas de la ciudad.

c) Difundir el estudio y las conclusiones de éste entre las autoridades delegacionales, los medios universitarios e instituciones oficiales así como sociedades científicas para su evaluación y aplicación de políticas de desarrollo que en alguna medida el aporte inspire.

OBJETIVOS: 1) Mostrar el panorama general acerca de los diferentes factores que intervienen para originar la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México.

2) Visualizar la forma en que la medida asumida por el D. D. F. al municipalizar el transporte público urbano por autobús, contribuye de un modo sustancial a la resolución de los problemas del transporte en la Ciudad de México, porque en base a esta medida se inicia la total reestructuración del servicio de transporte de autobuses reduciendo de cerca de 534 rutas obsoletas y superpuestas a 60 directas de norte a sur y de oriente a poniente denominadas del sistema ortogonal.

3) El estudio pretende ubicar al sistema vial implantado como un factor primordial para evitar o torgar un servicio anárquico de transporte, pués la municipalización del transporte público urbano por autobús tiene como un elemento básico para su desempeño, el sistema vial.

4) Asímismo, se intenta explicar que el impulso que tiene el transporte colectivo durante el año de 1981, origina una de las condiciones favorables para que el transporte público urbano por autobús sea municipalizado, porque el transporte colectivo que opera en la Ciudad de México es coor

dinado con el propósito de crear puntos de transferencia entre autobuses, trolebuses y S. T. C. Metro.

5) Propiciar las condiciones favorables para que la Ciudad de México pueda conocer la asesoría técnica que estime necesaria, promover la presentación de proposiciones, captar información, realizar investigaciones y establecer la participación local en la problemática que aqueja a la Ciudad de México. De este modo, es importante dar a conocer el estudio entre dirigentes del Organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100.

PROBLEMA: Estructura del desarrollo urbano en la Ciudad de México, las modificaciones y las influencias que tienen las instituciones en dicha estructura, en este sentido, se plantea como el D. D. F. por medio del organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 toma el control del servicio de transporte público urbano por autobús.

La metodología del estudio se basa en una observación directa sobre el sistema operativo del transporte público urbano por autobús, así pués, en la primera unidad, que corresponde al Marco Teórico del estudio, se establecen los lineamientos

generales que caracterizan al transporte y el significado así como el funcionamiento que tiene este en el sistema productivo con el propósito de visualizar de un modo general lo importante que es el servicio del transporte en la sociedad.

En la segunda unidad, se realiza de un modo global, una visualización de las diferentes proporciones que existen entre los diversos medios de transporte en la Ciudad de México y el número de viajes que se generan en esta con el fin de destacar el desempeño que tiene el transporte público urbano por autobús en el número de personas que se trasladan por este medio en la Ciudad de México.

El objetivo de la tercera unidad es señalar el panorama acerca de los diferentes factores que influyen para generar la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México, por lo tanto, se trata de mostrar los factores político, social y económico, así como el programa de vialidad establecido en el año de 1979 y el impulso que recibe el transporte colectivo durante el año de 1981 como factores primordiales para llevar a efecto la municipalización.

En esta misma unidad también se considera el objeto que tiene la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México, es decir, se pretende ubicar los diferentes aspectos que orillan al D. D. F. a municipalizar el transporte de autobuses. Finalmente, en la cuarta unidad se establece como el D. D. F. inicia una participación paulatina y directa en la problemática del transporte público urbano por

autobús en la Ciudad de México.

Como técnica de investigación, esta se basa en las notas obtenidas a través de censos, publicaciones, artículos, folletos, observaciones personales producto del trabajo de campo. De este modo el estudio se divide en cinco unidades y once apartados, de los cuales se tratará de realizar una confrontación y discusión de los datos obtenidos diariamente.

PLANTEAMIENTO DE HIPOTESIS

- Recalcar y mostrar lo importante que es el transporte en el sistema productivo, señalando el papel que desempeña el transporte en las interacciones productivas en la Ciudad de México.
- Destacar que el programa de sistema vial implantado en el año de 1979 y el impulso que recibe el transporte colectivo en el año de 1981, constituyen elementos básicos para llevar a efecto la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México.
- Resaltar en que forma intervienen los diversos factores como el político, el social y el económico para propiciar el contexto que origina la municipalización del transporte, pués a parte del programa de sistema vial implantado y el impulso que recibe el transporte colectivo, constituyen estos factores, condiciones fundamentales para que el transporte público urbano por autobús sea municipalizado.

- Mencionar que la municipalización del transporte público urbano por autobús no es un proceso aislado, pués responde a un determinado contexto en el cuál se encuentran involucrados diversos elementos que contribuyen a generar la municipalización del transporte, es decir, se pretende plantear que la decisión de municipalizar el transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México es consecuencia de diferentes actitudes públicas asumidas por los sectores que intervienen en la municipalización.
- Mostrar que la forma en que interviene el D. D. F. en la participación del servicio de transporte público urbano por autobús es paulatina y al percibir las condiciones para municipalizar el transporte, decide llevar a efecto esta.
- Enfocar de un modo breve, el objeto social que pretende el D. D. F. al municipalizar el transporte.

MARCO GENERAL DEL ESTUDIO

LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

I) MARCO TEORICO.

- Importancia del transporte en el sistema productivo de la Ciudad de México.

II) PANORAMA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

- Aspectos globales del transporte urbano en la Ciudad de México.

III) CONTEXTO SOCIAL, ECONOMICO Y POLITICO EN QUE SE DA LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS.

- El programa de vialidad y su vinculación con la municipalización.
- Impulso al transporte colectivo.
- Problemas económicos del grupo Alianza de Camioneros de México.
- Movimientos sociales y el incremento en el precio del servicio.
- Apoyo de diversos organismos obreros al dictámen que municipaliza el transporte.
- Demandas de varios partidos políticos en favor del retiro de los permisos en el servicio del transporte público urbano por autobús.
- Objetivo de la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México.

IV) EL SERVICIO QUE OTORGA EL D. D. F. EN ESTE CONTEXTO.

- El servicio de Ruta 100.
- El proceso reestructurativo de recorridos.
- Resolución que municipaliza el transporte.

V) CONCLUSIONES.

- Conclusiones generales.

ANTECEDENTES [I]

Para comprender claramente la situación que prevalece en el momento en que es municipalizado el transporte público urbano por autobús, es importante señalar que en agosto de I856, el Ejecutivo Federal otorgó la primera concesión de transporte colectivo, ésta correspondió al Sr. Jorge Luis Hammeken.

Al respecto, se debexmencionar que existían fallas respecto a la creación del servicio, ya que no creaba obligaciones al concesionario respecto al trayecto de los recorridos, fijación de los horarios, tarifas, etc., así pués, paulatinamente se estableció un servicio público de transporte que garantice seguridad al usuario.

Posteriormente a estos hechos, al periodo de I90I a I9I2 se caracterizó por la electrificación de las líneas de tranvías, para sustituir la tracción animal, de este modo, en el año de I90I se adquirieron los primeros tranvías eléctricos por la Cía de Tranvías de México.

Tiempo después, la empresa entró en decadencia, debido a conflictos obrero patronales, originándose una huelga que motivó la primera intervención del Gobierno, los conflictos que padece la empresa de Transportes Eléctricos, dan lugar a que el

I) D. D. F., Folleto acerca de los Antecedentes del Transporte en el D. F., México D. F. I98I.

Congerso de la Unión expida un decreto, creando la empresa descentralizada de transporte público denominada Servicio de ___ Transportes Eléctricos del Distrito Federal, entrando en poder de los bienes de la compañía.

Después de la reestructuración se adquirieron 273 tranvías tipo P. P. C. de gran capacidad y 255 trolebuses. En 1916 _ surgen los autobuses, al principio su operación es por completo desorganizada e irregular a semejanza de los automóviles de alquiler que actualmente dan servicio como "peseros", pués sin ninguna restricción ni horario, siguen los recorridos a su juicio más costeable y en las horas que consideran más convenientes. Así pués, tenemos que los primeros autobuses tienen una _ capacidad de 10 pasajeros sentados.

La historia del autotransporte en México se inició en el_ año de 1917 a raíz de una serie de problemas de tipo laboral a caecidos en la pretérita Compañía de Tranvías, púés un grupo _ de obreros desplazados acometen la tarea de habilitar algunos_ automóviles del servicio de taxis, adaptándoles de manera artesanal, carrocerías de madera capaces de situar de 8 a 10 personas.

En este contexto, la primera línea de que se tiene referencia es la Santa María Alameda, que con $ 0.10 por boleto comunica las calles de 5 de Mayo y la Alameda de Santa María; ___ esos "fotingos", en número de 1,200 operaban en rutas de tranvías y algunas otras en forma anárquica, ya que los permisos _ que les otorgaba la Oficina de Tránsito no asignaba rutas ni _

horarios, así que el propietario de un vehículo podía hacer en términos generales su recorrido como mejor le conviene, retirándose a la hora que el estime más prudente.

Esas rutas se mantienen operando sin cambios sustanciales durante los años 25, en esta época la ciudad contaba con menos de un millón de habitantes y el número de viajes diarios estimados difícilmente supera la cifra de los I50 000.

Posteriormente, durante el año de I926 existían en total I 457 vehículos en 29 líneas a las que ya se les fijó itinerarios, consecuentemente, de I926 al ano de I945 existió un aumento de 500 autobuses de pasajeros y de I945 a I950 el aumento fue de I 400 autobuses. En este sentido, a partir de I950 a I953, entran en operación 2 500 autobuses más para servicios de primera clase.

Situados en el año de I958, es notorio que circulen en la Ciudad de México varias líneas de autobuses agrupadas en la Alianza de Camioneros de México. El grupo Alianza de Camioneros de México piensa modificar su equipo y al mismo tiempo modificar las tarifas, lo que ocasiona disturbios.

En este contexto, las autoridades del Gobierno del D. F. llegan al acuerdo de formar un organismo, lo que originó el Decreto presidencial de fecha 29 de diciembre de I958 que creó la Unión de Permisionarios de Transportes de Pasajeros en Autobuses en el D. F., institución que agrupa a todos los concesionarios de autobuses de servicio público hasta el 25 de septiembre de I98I, fecha en que el Gobierno de la Ciudad de México

inicia el control y dirección del servicio de transporte de pa sajeros en autobuses en el Distrito Federal con objeto de procurar su eficiencia y poder otorgar a los usuarios un transporte suficiente e integrado a sus requerimientos.

I) MARCO TEORICO

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL SISTEMA PRODUCTIVO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

I) MARCO TEORICO:

- IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL SISTEMA PRODUCTIVO DE LA CIUDAD DE MEXICO:

A cualquier nivel que se analice la economía del mundo de hoy, el transporte supone el factor más importante desde el punto de vista funcional, pués es claro que donde el transporte no existe o es mínimo, la actividad económica queda reducida a niveles de subsistencia y autoconsumo, sin que pueda aprovecharse plenamente las ventajas de la división del trabajo y la especialización.

Por el contrario, el desarrollo del transporte permite valorizar los recursos naturales distintos y una eficiente intercomunicación de los distintos grupos sociales. "La función principal de los transportes es la integración de todos los elementos de la sociedad -tanto de personas como de los bienes- en ámbitos geográficos más amplios..."[2], por lo tanto, el mundo de hoy es un mundo en movimiento, en el que el transporte permite superar las barreras del tiempo y del espacio.

Las ciudades se alimentan de productos obtenidos en lejanas tierras, las fábricas utilizan materiales de otros continentes y la energía que demandan los procesos económicos aflu-

2) Biblioteca Salvat de Grandes Temas. Los Transportes, p. 19.

ye -el lugar donde se precisa- desde los más remotos rincones de la tierra. El transporte hace posible la unidad del mundo, pero también la diversidad que ofrece tras un largo proceso evolutivo.

Todo tipo de transporte precisa un consumo de energía que se traduce en movimiento; hombres, animales y tecnología son los tres estadios básicos en la evolución del transporte, si bien los dos primeros hoy son acontecimientos históricos con alguna permanencia en sociedades humanas más atrasadas, es la tecnología la que realmente ha evolucionado junto con el hombre.

Sobre la tierra, la rueda y el camino son las partes fundamentales del transporte. Sobre las aguas la Naturaleza ha proporcionado el camino en los ríos navegables, en los lagos y en el ancho mar, pero el hombre ha aportado los canales y ha mejorado las condiciones de aprovechamiento de los cursos de agua y el enlace tierra-agua a través de los puertos. Sobre los aires, el hombre se empeña hoy en la conquista del espacio.

Hoy como ayer, los servicios de transporte aumentan la dimensión del mercado y hacen posible una mayor división del trabajo, una mejor utilización de las economías de escala y una más profunda integración de las economías regionales y nacionales. Hoy como ayer, las inversiones en sistemas de transporte constituyen un importante factor impulsor del desarrollo económico aunque el papel que desempeñara antaño el ferrocarril está hoy en manos del transporte por carretera y en ciertos ca-

sos del marítimo y aéreo.

Un sistema moderno de transportes es el factor básico para estructurar adecuadamente los espacios económicos, provocar nuevos procesos de desarrollo, modificar los inducidos en otras actividades e introducir correcciones en la ordenación del territorio. "Un mínimo sistema de transportes resulta imprescindible para hacer posible el desarrollo económico y la integración social de cualquier espacio geográfico". [3]

Por lo tanto, la realidad de tal condicionante se comprueba a todos los niveles, pués la integración de los denominados países del Tercer Mundo en la economía mundial no es posible sin un adecuado sistema de transportes que permita, en primer lugar, la colocación de sus producciones minerales o agrarias.

De este modo, los transportes están en el inicio de todo fenómeno de concentración de desarrollo económico, pero también experimentan los efectos de dicha concentración. La economía precisa de los transportes como un factor de impulsión del proceso, como una infraestructura sin la cual no es posible el desarrollo, pero también necesita de su permanente adecuación como estructura de acompañamiento para evitar el estrangulamiento del propio proceso.

Tal es, en términos muy concisos, la importancia del sistema de transportes, hasta el punto que se puede hablar de una

3) Ibid., p. 24.

interacción recíproca directa entre el mismo y el desarrollo económico general del área que sirve, por ello, todo proceso de ordenación del territorio ha de utilizar con preferencia, una adecuada planificación de los transportes que encauce debidamente los futuros flujos de tráfico.

Si descendemos al nivel más concreto de la planificación urbana, las necesidades de transporte -tanto público como privado- condicionan cada día más los esquemas urbanísticos a desarrollar. Por tanto, separar los planes de urbanismo de los de transporte urbano sólo puede conducir al colapso de la circulación, tal como ha puesto de manifiesto la aparición del automóvil en el casco antiguo de las ciudades grandes o medianas.

La planificación de los transportes, y en especial de sus infraestructuras, debe tener en cuenta la dilatada vida útil de las mismas y la dificultad que suele plantear su ampliación posterior, forzada por el aumento futuro de la demanda. Tal dificultad, reflejada sobre todo en la necesidad de incurrir en costes muy elevados, supone permanentemente, un acicate a la introducción de nuevos medios de transporte más eficaces, nuevos sistemas o nuevas infraestructuras.

El transporte es una actividad productiva en cuanto supone un consumo directo de servicios por los individuos que se desplazan, o un aumento de valor de los bienes que se transportan de los lugares de producción, o de oferta a los de demanda y consumo. A este respecto, el transporte origina una transfor

mación de los bienes en el espacio, mientras que los procesos de fabricación se puede decir que los modifican en el tiempo.

En síntesis, las funciones del transporte son las siguientes:

I) Satisfacer las necesidades humanas en cuanto se refiere al deseo de movilidad o desplazamiento.

2) Satisfacer las necesidades de los sectores productivos en orden a la reunión de medios y factores en el lugar donde se llevan a efecto los procesos de transformación y a la distribución en el mercado de los bienes elaborados.

Los transportes desempeñan un papel esencial en la vida moderna, difícilmente se puede concebir una sociedad futura en la que no continúen siendo de primordial importancia porque la eficiencia de un sistema de transportes es un índice del desarrollo económico de un país.

En este contexto, es importante destacar que el transporte de cualquier tipo de que se trate, marítimo, terrestre o bien aéreo, representa un medio de traslado, por medio del cuál es posible el desplazamiento de los elementos que articulan un espacio determinado, por lo tanto, el transporte representa un medio para lograr conectar determinados lugares.

Con el propósito de comprender lo importante que es el transporte en el sistema productivo, se resalta en este instante que el transporte constituye una actividad que ejerce una influencia predominante en las condiciones económicas, sociales, administrativas y políticas de los países, constituyendo

uno de los elementos esenciales de su infraestructura. " ... el transporte significa desplazar personas o bienes de un punto a otro del espacio, siguiendo una trayectoria determinada y bajo la acción de fuerzas exteriores..." [4]

De este modo, es notorio que el transporte está incluido en la infraestructura económica del país, siendo una de las medidas utilizadas para determinar su desarrollo, pués de él depende el desplazamiento de los bienes y servicios indispensables en las actividades de los distintos sectores económicos.

Así pués, en un país es posible lograr la especialización del trabajo, la productividad y el intercambio de actividades en el grado de que se pueda transportar con rapidez y eficiencia las personas, las materias primas y los productos acabados.

El transporte también representa el medio de obtener mercancías de las fuentes de producción y de distribuirlas a sus compradores, por lo cuál el transporte constituye una proporción muy grande de actividades, pués las materias primas elaboradas en unidades de trabajo que cuentan con el apoyo de instalaciones y equipo, se convierten en productos y en unidades de servicio.

El transporte es uno de los elementos que más interviene

4) Banco Interamericano de Desarrollo, Proyectos de Transportes-Planificación e Implementación, Volúmen IV, p. I7.

en los planes, programas y proyectos que se preparan, teniendo que ajustarlo y armonizarlo con la demanda, la producción y la distribución.

En este momento es importante mencionar que actualmente, la Ciudad de México forma parte importante en el sistema productivo, pués es claro que es en la Ciudad de México en donde se realizan e interactúan una serie de actividades comerciales e industriales, es el lugar en donde están instalados los centros de productividad de mayor índole y en donde se encuentra la reunión de la fuerza de trabajo con los medios para la producción y de este modo dar origen a la producción en gran escala.

Con el objeto de lograr esta reunión, ocupa un lugar especial en las interacciones productivas de la Ciudad de México, el transporte. El transporte hace posible esta reunión hacia los centros de labor en la medida que logra conectar la furrza de trabajo con los medios para la producción permitiendo el ahorro de tiempo.

De no ser de este modo, la pérdida de tiempo y energía productiva no únicamente significa para elvsistema de producción una disminución en su efectividad y desarrollo, sino también significa para el usuario y para el ciudadano en general un decremento en la potencialidad de sus actividades.

El transporte a los centros de labor desarrolla una importancia vital para el funcionamiento de un sistema de producción, gracias a este medio de comunicación se hace posible la

armonía de un sistema de producción. El transporte en este sentido significa el punto de enlace no únicamente entre el sistema productivo y la actividad desempeñada por el o los individuos, sino del sistema productivo en su conjunto.

Desde el punto de vista del sistema productivo, el transporte significa el móvil por medio del cuál se encuentra el desplazamiento tanto de la productividad como de la fuerza de trabajo, la no realización de este desplazamiento marca cauces dirigidos hacia la paralización en las transacciones productivas de la ciudad. En consecuencia, para lograr un desarrollo normal e integral en las funciones productivas de una región, el transporte es parte fundamental para el desarrollo.

El transporte terrestre, aéreo y marítimo logra la unión e integra el sistema productivo, particularmente, en la Ciudad de México, en lo que respecta al transporte de superficie, el transporte colectivo ocupa un lugar especial en el desarrollo productivo en sus interacciones en la Ciudad de México.

Este tipo de transporte que forma parte del desarrollo productivo, agrupa al 3% del total del parque vehícular en la Ciudad de México y tiene una capacidad de transportación del 80% del traslado de personas, mientras que el otro 20% lo realiza en un 97% del total de vehículos:

> ... del parque vehícular existente, el tres por ciento se dedica al transporte colectivo, el cual traslada al 80 por ciento de los usuarios y el 97 por ciento del resto de los

vehículos -todos particulares- transporta apenas el 20 por ciento de los viajeros de la ciudad.... en los siete mil autobuses, 600 trolebuses y en el Metro se transportan más de 14 millones de viajes-persona." [5]

TRANSPORTE

I) Colectivo:	Capacidad de Traslado:
3%	80%
2) Particular	Capacidad de Traslado:
97%	20%

Esto significa, a simple vista, una diferencia cuantiosa entre el transporte colectivo y el particular en lo referente a calidad y cantidad. El transporte colectivo, constituido fundamentalmente en base a trolebuses, autobuses y el S. T. C. Metro tiene singular importancia en el desarrollo productivo de la Ciudad de México, ya que logra la realización de integrar la fuerza de trabajo con los centros de labor.

Si tomamos en cuenta que el parque vehícular de autobuses en la Ciudad de México, estimado en 7 mil unidades, realizando en las actividades productivas de la Ciudad de México una labor de traslado de fuerza de trabajo, se deduce la importancia que realiza este servicio en el sistema productivo.

Estas 7 mil unidades, aún antes que el S. T. C. Metro,

5) Carlos Hank González, jefe del D. D. F., El Día 12/nov./80.

constituyen un sistema de transportación masiva en la Ciudad de México las cuales cumplen la función de ser los móviles para integrar y armonizar el sistema productivo en su conjunto.

La importancia que reviste el transporte público urbano por autobús en lo referente a traslado de personas, calidad del servicio y una serie de acontecimientos de tipo social, económico y político son las causas fundamentales que llevan al D. D. F. a tomar la determinación de municipalizar este servicio.

II) PANORAMA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

- ASPECTOS GLOBALES DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

II) PANORAMA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

A.- ASPECTOS GLOBALES DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

Con el objeto de entender claramente el marco general en que se encuentra el transporte urbano en la Ciudad de México, se expone en el presente apartado de un modo breve los aspectos relevantes de este en el momento en que resuelve el D. D. F. hacerse cargo del servicio del transporte público urbano por autobús.

Como ya se ha señalado en la primera unidad, el transporte urbano en la Ciudad de México desempeña un factor determinante para lograr armonizar los distintos sectores productivos en el sistema, púés conecta la fuerza de trabajo con los centros de labor; de este modo, el transporte urbano en la Ciudad de México es fundamental en el crecimiento económico y como consecuencia de este, se origina el crecimiento territorial.

En este contexto es importante aclarar que de 1940 al año de 1980, la Ciudad de México creció de tal modo que multiplicó durante varios momentos el territorio ocupado. "De 117.5 km^2 que tenía en 1940, pasó a más de 534 km^2 en 1980"[6]. La traza

6) D. D. F., Anuario de Vialidad y Transporte del D. F. 1980, p. 19.

urbana se ha extendido con base en las arterias construidas, convirtiéndose estas en las impulsoras principales de desarrollo urbano. A manera de ejemplo vemos como la construcción de la Calzada Ignacio Zaragoza propició el desarrollo de Cd. Neza hualcóyotl, prolongando la mancha urbana hasta Los Reyes, Mex. a I9 km. del Zócalo.

Igualmente, la autopista a Querétaro propició el crecimiento de la zona de Naucalpan, Zaragoza y Tlalnepantla y el Periférico Sur logró fomentar el desarrollo del sur de la ciudad, conurbando las delegaciones de Alvaro Obregón y Tlalpan con la Ciudad de México.

Así pués, la metrópoli registró un crecimiento demográfico notable, con una tasa anual de las más altas del mundo para ciudades grandes de 5.7% entre I960 y I970, en este sentido, se deben considerar tres etapas en el crecimiento de la ciudad: la primera hasta I930; la segunda de I930 a I950 y la tercera de I950 a la fecha.

Hasta I930 el área urbana de la Ciudad de México estaba constreñida a los límites del Distrito Federal y tuvo un crecimiento mas bien lento, es a partir del período de I930 a I950 cuando se inició la expansión espacial de la metrópoli, especialmente de I940 a I950. En esta década se inició la desconcentración de la población hacia la periferia, especialmente al sur y sureste del D. F. También comenzó la industrialización del área urbana de la ciudad, particularmente en la parte norte del D. F.

La tercera etapa se inició aproximadamente en 1950 cuando el área urbana empieza a rebasar los límites del Distrito Federal. De 1950 a 1960 se aceleró la expansión industrial en los municipios de Naucalpan, Ecatepec y Tlalnepantla, que continúa casi sin interrupción hasta 1980.

Este crecimiento tan acelerado provocó en la década de los años 50's un déficit en los servicios urbanos, en la vivienda y en la vialidad, sin embargo el fenómeno de metropolización con mayores distancias de traslado exigió la multiplicación de los medios de transporte. Los vehículos de motor aumentaron con los años, (Cuadro No. 1) siendo notable que su tasa de incremento es mayor que la de la población, lo que produce una motorización acelerada (Cuadro No. 2).

A pesar de la disminución en la interacción de habitantes por vehículo el 79% del total de habitantes utilizan transporte colectivo y el 19% el automóvil particular (Cuadro No. 3). En el análisis de los distintos medios de transporte se nota un uso muy alto de los taxis de todas clases, sobre todo si se le compara con el porcentaje que corresponde al Metro, tranvías y trolebuses.

El transporte es uno de los principales factores para el desarrollo urbano de la Ciudad de México y por consiguiente de su desarrollo comunitario, la infraestructura que forman las vías de comunicación incluyendo las calles, avenidas y autopistas dan lugar a movimientos de traslado cada vez más extensos y con mayor número de alternativas.

CUADRO No. 1[7]

VEHICULOS DE MOTOR EN LA CIUDAD DE MEXICO (POR AÑOS).

AÑO	VEHICULOS	AUTOMOVILES	AUTOBUSES	CAMIONES	MOTOCICLETAS
1925	21,209	15,063	2,622	3,059	465
1930	31,994	22,487	2,071	7,068	368
1935	29,158	22,866	1,616	4,052	354
1940	48,134	35,520	2,225	8,616	1,743
1945	59,549	45,304	2,621	9,809	1,815
1950	74,327	55,014	4,280	12,895	2,138
1955	150,584	110,339	6,958	22,685	5,602
1960	248,048	192,557	6,910	35,161	13,410
1965	379,204	313,055	6,993	45,711	13,445
1970	717,692	588,615	9,890	76,500	41,667
1975	1,199,471	1,004,154	12,898	107,954	74,465
1979	1,575,629	1,346,687	14,209	157,664	57,069
1980	1,619,314	1,494,822	13,732	-	-
1981	1,663,000	1,562,670	13,250	-	-
1982	1,754,000	1,648,060	15,540	-	-
1983	1,859,240	1,746,943	17,871	-	-
1984	1,970,794	1,851,759	20,015	-	-

7) Fuente: ibid. pp. 6-7, los datos a partir de 1980 son aproximados.

CUADRO No. 22[8]

HABITANTES POR VEHICULO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

AÑO	POBLACION	VEHICULOS	HABITANTES/VEHICULO
1940	1;760 000	48;134	36.6
1950	3;050 000	74;327	41.0
1960	4;870 000	248;048	19.6
1970	9;500 000	1';575;625	6.0

8) Fuente: ibid., p. 21.

CUADRO No. 3[9]

VIAJES/PERSONA/DIA CAPTADOS POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO.

MEDIOS	1971	%	1972	%
Autobuses urbanos	5,748 000	49	5,991 000	47
Autobuses sub-urbanos	425,000	4	493,000	4
Autobuses foráneos	174,000	1	211,000	2
Autobuses particulares	130,000	1	137,000	1
Metro	901,000	8	1,066,000	8
Tranvías	137,000	1	146,000	1
Trolebusss	410,000	3	438,000	3
Taxis	1,061 000	9	1,204 000	10
Taxis colectivos	371,000	3	388,000	3
Autos particulares	2,206 000	2	2,472 000	19
Otros medios	300,000	19	315,000	2
TOTAL	11,899 000	100	12,861 000	100

9) Fuente: ibid., pp. 14-15, los datos a partir de 1979 son aproximados.

CUADRO No. 3 (CONTINUACION).

VIAJES/PERSONA/DIA CAPTADOS POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO.

MEDIOS	1973	%	1975	%
Autobuses urbanos	6,199 000	45	6,614 000	44
Autobuses sub-urbanos	579,000	4	800,000	5
Autobuses foráneos	248,000	2	343,000	2
Autobuses particulares	144,000	1	208,000	1
Metro	1,198,000	9	1,510 000	10
Tranvías	213,000	2	220,000	2
Trolebuses	433,000	3	445,000	3
Taxis	1,224 000	9	1,408 000	9
Taxis colectivos	405,000	3	438,000	3
Autos particulares	2,682 000	20	2,880 000	19
Otros medios	330 000	2	360,000	2
TOTAL	13,655 000	100	15,226 000	100

CUADRO No. 3 (CONTINUACION).

VIAJES/PERSONA/DIA CAPTADOS POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO.

MEDIOS	1976	%	1979	%
Autobuses urbanos	6,821 400	41	7,632 147	35
Autobuses sub-urbanos	877,500	6	1,137 584	9
Autobuses foráneos	379,300	3	504 848	6
Autobuses particulares	219,100	1	280 058	1
Metro	1,556 000	11	2,098 000	11.4
Tranvías	259,200	2	392 948	2
Trolebuses	457,100	3	-	-
Taxis	1,460 500	9	1,739 478	9
Taxis colectivos	456,700	3	-	-
Autos particulares	3,071 300	19	3,532 000	19.2
Otros medios	375,000	2	423,000	2.3
TOTAL	18,226 000	100	18,400 000	100

Este desarrollo se basa en que al contar con más vías de comunicación, es más fácil llegar a las zonas recién urbanizadas, lo que permita una interacción mayor entre el hogar e el trabajo, etc.

Debido a la explosión demográfica que ha padecido el D. F., han quedado zonas a las que no ha sido posible dotar de la infraestructura adecuada, incluyendo la vialidad. La Ciudad de México es, por su rango de capital y por que en ella se lleva a cabo el mayor movimiento económico del país, la ciudad más importante y por consiguiente la mejor comunicada.

Por sus vías de comunicación la Ciudad de México se ha convertido en el principal polo de atracción de los sectores industrial, económico, social y comercial, pues desde principios del siglo la capital se encuentra comunicada con las principales ciudades de la república, puertos y centros productores de materias primas a través del ferrocarril.

La evolución de la red carretera contribuyó a un incremento de actividades socio-económicas en la capital, ya que las carreteras que comunican al Distrito Federal definan la influencia de este sobre las ciudades cercanas como Puebla, Pachuca, Toluca, Cuernavaca y las de Naucalpan, Tlalnepantla, Nezahualcóyotl, Ecatepec, etc., de este modo es notorio que varias ciudades deben gran parte de su desarrollo reciente a su vinculación con la Ciudad de México.

En la medida que mejoran la red de carreteras, las vías férreas y la terminal aérea, más dependiente quedaba la provin

cia del D. F.

El área de influencia primaria la forman las ciudades aledañas, aproximadamente a 150 km. de distancia de la capital, sobre todo al entrar en servicio las autopistas de cuota. Así, en el año de 1952 se inauguró la autopista México-Cuernavaca, en 1962 se inauguró la autopista a Puebla y en 1967 la autopista a Querétaro, también se amplió la carretera a Toluca a 4 carriles y se construyó la autopista a Ecatepec.

En este sentido, la vecindad con esta y otras ciudades más cercanas y la reducción en el tiempo de recorrido llegó a establecer el caso de ciudades dormitorio que tienen como centro de trabajo la Ciudad de México.

Otro aspecto que muestra la dependencia de la capital es el hecho de que las ciudades aledañas al D. F. no cuentan con aeropuerto comercial, utilizando el aeropuerto capitalino para líneas aéreas comerciales, nacionales e internacionales.

En este contexto, es necesario señalar que en el año de 1979 la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) contaba con 14 millones de personas[10] asentadas en una superficie urbanizada de 1,000 km^2 con 9 millones de habitantes. En él circulaban 1 millón 990 mil vehículos, incluyendo los que provienen de los municipios conurbados y se generan diariamente 18 millones 400 mil viajes.

10) D. D. F., Plan Rector de Vialidad y Transporte, pp. 5 y 9.

Los medios de que disponía la ciudad para movilizar tal cantidad de viajes eran: los autobuses que participan con el 50.6% del total; los taxis con el 13%; el metro con el 11.4%; los trolebuses y tranvías con el 3.3%; los automóviles con el 19.2% y otros vehículos, que incluyen bicicletas y motocicletas participan con el 2.3%.

Conviene observar que de los casi 2 millones de vehículos, solamente el 3% son de transporte colectivo y mueven el 79% de los viajes, en cambio el 97% del resto de vehículos compuestos básicamente por automóviles particulares, solo atienden al 21% de los viajes. Se puede decir que aquí radica el origen del problema de la vialidad y el tránsito, por lo que gran parte de la solución consiste en invertir dicha situación con el fin de incrementar el número y la eficiencia de los vehículos colectivos, y constituir una alternativa viable para los que se transportan en automóviles.

Las observaciones sobre el comportamiento de los flujos vehiculares demuestran que la superficie inscrita en el Circuito Interior es la de mayor movilidad y que la vialidad princi- esta saturada debido a la falta de continuidad y a la irre dad de su trazo, por lo que dificulta también la circula de vehículos colectivos.

Asimismo se advierta que el Centro de la ciudad sigue ___ ado el punto el punto de mayor concurrencia. Ello debido a deformidad del crecimiento (anárquico), a la concentración e los servicios, de las actividades comerciales y de las admi

nistrativas, además, porque no siendo el Centro el destino de los usuarios éstos se veían obligados a cruzar el mismo para trasladarse a otros puntos de la ciudad. La falta de vialidad continua era una de las causas de que siguiera sobrecargado.

En lo que se refiere a los sistemas de transporte, las rutas de autobuses siguen siendo el soporte básico del transporte de superficie, ya que atienden a la mitad del total de viajes que se generan. No obstante, el servicio era insuficiente debido a la saturación de los vehículos casi a todas horas y a que únicamente 5,600 autobuses urbanos estaban en operación de los 7,800 concesionados, es decir, el 70% del total; el 30% restante no funcionaba por fallas y obsolescencia.

El servicio era además ineficiente por la irregularidad de los intervalos de paso entre un autobús y el siguiente y por la tortuosidad de los 534 recorridos existentes.

Aparte de los autobuses, los pasajeros de la Ciudad de México utilizan el Metro, en 1976 estan en operación 65 trenes con 3 líneas, mismas que conforman una red de 41.5 km. de longiyud y que transportan I millón 300 mil pasajeros diariamente. Desde que inicia su operación, el número de pasajeros transportados se incrementa con una tasa promedio de II% anual.

El Metro viene a constituir la incipiente columna vertebral del transporte que tanto esta haciendo falta en la ciudad, debido a su rapidez, regularidad y capacidad del servicio, y por supuesto a la accesibilidad de su tarifa. Sin embar

go, es bien conocido que a pesar de su alta eficiencia, el Metro no pude resolver el total de viajes que se dan en la urbe y se requiere de su integración con los otros medios.

Además de los autobuses y el S. T. C. Metro, la ciudad cuenta con 400 trolebuses y tranvías que funcionan en una red de 320 km. y transportan 558 mil pasajeros diariamente.

Finalmente, los taxis completan el panorama de vehículos de transporte colectivo que dan servicio a los habitantes. Existen 37 mil 500 unidades que mueven poco más de 2 millones de pasajeros al día. Operan 100 rutas de "peseros", cuyo origen se debe a la insuficiencia del trasporte colectivo. Aparecen las rutas ahí donde no hay algún servicio de autobuses o trolebuses, o donde existiendo el transporte masivo, éste era insuficiente para atender la demanda de pasaje.

Al panorama mencionado se agregan los problemas que ocasionan los automóviles, cuyo crecimiento acelerado, alrededor del 11% anual o sea más del triple de la tasa anual de crecimiento demográfico, agudiza las situaciones de congestionamiento, estos consumen el 33% de la producción nacional de gasolina solamente en la Z.M.C.M. y ocupan el 70% de la vialidad para circular y estacionarse y únicamente transportan 1.8 personas por viaje, mientras que los autobuses puedem transportar 50 ó 60 pasajeros.

Además, está comprobado que en la Ciudad de México, los principales causantes de contaminación no son las fuentes fijas, sino las móvibles y de éstas la gran mayoría son automóvi

les particulares.

III) CONTEXTO SOCIAL, ECONOMICO Y POLITICO EN QUE SE DA LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS.

- EL PROGRAMA DE VIALIDAD Y SU VINCULACION CON LA MUNICIPALIZACION.
- IMPULSO AL TRANSPORTE COLECTIVO.
- PROBLEMAS ECONOMICOS DEL GRUPO ALIANZA DE CAMIONEROS DE MEXICO.
- MOVIMIENTOS SOCIALES Y EL INCREMENTO EN EL PRECIO DEL SERVICIO.
- APOYO DE DIVERSOS ORGANISMOS OBREROS AL DICTAMEN QUE MUNICIPALIZA EL TRANSPORTE.
- DEMANDAS DE VARIOS PARTIDOS POLITICOS EN FAVOR DEL RETIRO DE LOS PERMISOS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS.
- OBJETIVO DE LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

III) CONTEXTO SOCIAL, ECONOMICO Y POLITICO EN QUE SE DA LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUSES

- EL PROGRAMA DE VIALIDAD Y SU VINCULACION CON LA MUNICIPALIZACION.

En base a datos de la Dirección General de Estadística, en el año de 1925 se registraron 21 209 vehículos de motor en el D. F.; en 1940 existían 48 134 vehículos lo cual representa un aumento a un poco más del doble en 15 años. Diez años más tarde, es decir, en el año de 1950 la cifra se elevó a 74 327, lo que representa un aumento del 234% sobre la cifra de 10 años atrás.

Para 1970 se registraron 717 672 vehículos de motor, que significa un aumento de 189% sobre la cifra anterior. En el año de 1979 se tienen registrados 1 575 629 vehículos de motor, por lo que considerando los primeros ocho años de la década, existió un incremento de 120%, lo que da una tasa anual de crecimiento promedio del 13%. Consultar cuadro No. 1.

Para hacer frente a la demanda de circulación vial en la Ciudad de México se realizaron obras viales de diversa índole, entre 1930 y 1950 destacaron las obras siguientes: ensanchamiento y prolongación de la Av. San Juan de Letrán (hoy Eje Central Lázaro Cardenas) y la Av. 20 de Noviembre; la iniciación del Anillo de Circunvalación; el entubamiento del Rio Consulado; la ampliación de la Calzada de la Verónica (después

Av. Melchor Ocampo); el nuevo trazo y la ampliación de la Av. Insurgentes; el peso superior de Moncalco; el nuevo trazo y ampliación de las salidas a Nuevo Laredo, Veracruz, Acapulco, etc.

Posteriormente a 1950 se realizaron otras obras, destacándose las citadas en el Cuadro No. 4.

Actualmente la vialidad primaria de la zona metropolitana de la Ciudad de México se encuentra constituida por cuatro anillos concéntricos, una serie de vías radiales y un sistema de corredores o ejes viales que forman una cuadrícula. Entre los anillos se encuentran tres cuya evolución data de la Comisión de Planificación que operó en el D. D. F. en el año de 1950 y que son: el Anillo de Circunvalación (inconcluso); el Circuito Interior (en parte opera con acceso controlado) y el Anillo Periférico (inconcluso).

El cuarto anillo fué proyectado por la Secretaría de Obras Públicas con el nombre de Carretera Transmetropolitana, su construcción se inició en el periodo 1971-1976 y debe unir las poblaciones de Tulyehualco, Chalco, Texcoco, Tepexpan, Lechería, La Venta y Xochimilco.

Entre las Vías radiales destacan las siguientes: Río San Joaquín, Parque Vía (inconclusa), Vallejo, Cien Metros (hoy Eje Central Lazaro Cárdenas), Insurgentes Norte, Vía Morelos, F. C. Hidalgo, Peñón-Texcoco (en proyecto); Vía Tapo, Ignacio Zaragoza, Ermita-Iztapalapa, México-Tulyehualco, Canal de Miramontes, Calzada de Tlalpan, Insurgentes Sur, Av. San Jerónimo,

Camino a Sta. Lucía, Constituyentes, Reforma, etc.

A partir del año de 1979 se modificó la estructura vial primaria de la Ciudad de México al entrar en funcionamiento los primeros ejes viales, que constituyen siete avenidas que corren en sentido norte-sur y nueve avenidas en sentido oriente-poniente a las que se les dió continuidad completa en el Circuito Interior.

Tienen como característica el ser avenidas preferenciales de un sentido, con uno o dos carriles de uso exclusivo para transporte colectivo (incluyendo un carril en sentido contrario) y tres o más carriles para el transporte particular. Por lo que con ellos se ha logrado distribuir de una manera más uniforme el tránsito en la parte central de la Ciudad de México.

El transporte colectivo utilizado en los ejes viales se encuentra basado en los trolebuses, transporte eléctrico no contaminante y por los autobuses mediante un reacomodo de rutas, otros ejes viales los cuales complementan a los ya existentes en sus tramos fuera del Circuito Interior permiten que los usuarios crucen de lado a lado la Ciudad de México y su zona metropolitana.

En el año de 1980 se extendieron las calles laterales del Anillo Periférico en el tramo del cruce con Barranca del Muerto al cruce con Paseo de la Reforma, con ello se ha logrado dar continuidad a las calles laterales y uniformidad en la capacidad en ese tramo.

En este mismo año, la Ciudad de México contaba con aproximadamente I.6 millones de vehículos para sus I4 millones de habitantes, el parque automotriz crece en un II por ciento anual y ante una vialidad que es cada vez más insoportable se han promovido soluciones que van al fondo.

En los últimos años se han inaugurado 500 kilómetros de ejes viales y el periférico es ampliado 8 kilómetros, repavimentado y dotado de nueva iluminación, pero cierto es también que esto evita que en promedio cada capitalino pase 4 horas diarias transportándose de un lado a otro por la Ciudad de México.

Diariamente se pierden en el marasmo de la Ciudad de México 3 millones I46 mil horas hombre que son las que se calcula son vividas por la gente que va en los medios de transporte, lo anterior es una cifra espeluznante no nada más por lo que significa en términos de alternativas de producción, sino también por lo que representa en términos de pérdida de productividad.

Se calcula que en la Ciudad de México se realizan diariamente I8 millones 400 mil viajes/persona, de este total, casi el 80 por ciento se efectúa utilizando los transportes colectivos que se van ampliados por peribuses, audibuses y trolebuses en tanto que únicamente el 23 por ciento lo hace en vehículos particulares. Aquí es donde el por que al problema del transporte urbano se le plantean soluciones principalmente basadas en ejes viales y en medios colectivos.

Por estos motivos la vialidad en la Ciudad de México es también un programa que se hace necesario para agilizar la circulación de vehículos y el problema de tránsito de estos, el crecimiento de la metrópoli hace posible la planeación de dicho programa en el sentido de que se plantea en este la agilización de la circulación vehículer "... La ejecución del Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal contribuirá a restaurar las condiciones favorables para el crecimiento armónico de la ciudad,..." II

La situación vial en la Ciudad de México debe calificarse como ligeramente crítica en el sentido de que las avenidas de doble circulación no llegan a dar en algunos casos fluidez competitiva a las demandas de la metrópoli, pués la circulación de vehículos en algunas avenidas como Insurgentes es considerada lenta en función de que los vehículos estacionados en las laterales restan fluidez al paso de otros "... los... vehículos que actualmente se estacionan a lo largo de Insurgentes, por ambos lados, restan agilidad a la circulación..., desaprovechándose el 25 por ciento de la capacidad vial en esa avenida..." I2

II) Francisco Noreña Casado, Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte del D. D. F., El Día 4/jun./8I.

I2) Lic. Cuauhtémoc Santa Ana, secretario de Obras y Servicios del D. D. F., El Día 25/feb./8I.

Es por ello, que con el propósito de dar solución a estos problemas de tránsito en la Ciudad de México y de transporte que ello implica, se realiza un programa de vialidad para no permitir el estacionamiento de vehículos en avenidas como Insurgentes y Reforma.

La prohibición de estacionar vehículos en estas avenidas "... fué prohibido el estacionamiento de vehículos en las laterales de Paseo de la Reforma, las cuales serán utilizadas para el transporte colectivo..." [13], "La operación desalojo de automóviles en Avenida Insurgentes -de Manuel González a la salida de la carretera de Cuernavaca- fue realizada... por elementos de la DGPT. Insurgentes se convirtió así en corredor vial, ... para agilizar las actividades diarias de más de 500 mil personas que transitan la vía." [14], junto con la construcción de ejes viales "... los ejes viales,... han permitido agilizar la circulación y evitar que las "trombas" afecten al tránsito. ..." [15], constituyen las bases y realización de un programa que abarca el mejoramiento de la estructura vial y responden

I3) D. D. F., dato publicado en el artículo "Comienzan a dar hoy servicio los audibuses", El Día 1I/nov./80.

I4) Dato publicado en el artículo "Tránsito fluido en Insurgentes", El Día 1º/marzo/81.

I5) Profr. Carlos Hank González, jefe del D. D. F., El Día 25/jun./81.

el problema de tránsito en la Ciudad de México.

El proyecto de municipalizar el transporte público urbano por autobús se encuentra vinculado a esta política vial en la medida que proyecta un compromiso con el usuario mostrando no únicamente un sistema de vialidad que beneficia a la circulación de vehículos en general, sino también al transporte colectivo, ya que para realizar un servicio de transportación masiva eficaz es también necesaria una vialidad de acuerdo a los requerimientos de la Ciudad de México con el objeto de que se permita fundamentalmente el traslado de fuerza de trabajo en beneficio de esta misma y del sistema productivo en su conjunto.

El objetivo del D. D. F. al implantar este programa de agilización vial se encuentra dirigido a preparar un sistema de vías de comunicación que permitan un desplazamiento de un punto hacia otro del transporte, de tal forma que al tomar el D. D. F. la determinación de municipalizar el transporte público urbano por autobús ya se encuentra constituido en parte este sistema vial.

Es decir, estan constituidas las bases para otorgar un servicio de transportación masiva agil, en la medida de que se permite la circulación del transporte público por autobús en carriles preferenciales.

Para dar paso a un servicio de transportación masiva eficaz, el D. D. F. plantea reestructurar el sistema de vialidad en la Ciudad de México "... el D. D. F. decidió en primer lu-

ger mejorar la vialidad para dar paso al buen servicio de transporte masivo,... I6, en esta forma, las condiciones para estructurar un servicio de transportación de acuerdo a los requerimientos de la Ciudad de México prácticamente se encuentran constituidos o en vías de constituirse y ampliarse.

Al tomarse la decisión de municipalizar el transporte, el D. D. F. y el organismo Dirección General de Policía y Tránsito realizan las siguientes medidas:

a) Prohibición de estacionar vehículos en algunas avenidas de la Ciudad de México.
b) Programa de construcción de ejes viales.
c) Permitir la circulación de autobuses por carriles preferenciales.

Estos proyectos de vialidad ya se encuentran en funcionamiento cuando se municipaliza el transporte público urbano por autobús y son circunstancias que en cierta medida influyen en la determinación asumida por el D. D. F., ya que constituyen factores que prácticamente son las bases para otorgar un sistema de transportación masiva en mejores condiciones.

De esta forma se encuentran constituidas o casi constituidas las bases de vialidad que se hace necesaria para un sistema de transporte agil.

I6) Cuauhtémoc Santa Ana, secretario de Obras y Servicios del D. D. F.; El Día 20/mar./8I.

Ahora bien, como es notable en el capítulo II, es conocido el hecho de que el S. T. C. Metro no puede resolver la totalidad de los viajes, cubre el 11%, por lo que requiere de una integración con los otros medios. Asimismo para que el transporte de superficie sea eficaz deba contar con una adecuada y suficiente infraestructura vial.

El Plan de Vialidad del D. D. F. establece una estructura jerarquizada de arterias continuas y regulares que cumplan los requerimientos de movilidad de la ciudad y que sea congruente con las espactativas de desarrollo urbano.

Por este motivo la vialidad primaria esta conformada en primer término por una red de arterias de acceso controlado que consta de 2 anillos concéntricos denominados Anillo Periférico y Circuito Interior y radiales de penetración que en la actualidad se encuentran parcialmente construidas y que se integran a los viaductos existentes: Miguel Alemán y Tlalpan.

Asimismo se considera una red ortogonal de avenidas preferenciales que comuniquen los centros urbanos previstos en el Plan de Desarrollo Urbano y una red secundaria de calles que permitan el acceso domiciliario. Con el fin de resolver problemas específicos, el Plan contempla también la construcción de obras puntuales tales como puentes distribuidores y remodelación de intersecciones conflictivas.

Como se detecta, la estructura vial de la ciudad no está terminada, por esta razón el Plan establece la conclusión del Anillo Periférico y del Circuito Interior así como la construc

ción de 34 ejes viales, 17 de oriente a poniente y 17 de norte a sur con una longitud total de 533 km.

Como ya se ha aclarado, estas arterias cuentan con carriles preferenciales, uno de los cuales opera de acuerdo al sentido de la circulación general y otro en sentido contrario, ambos destinados a la circulación de vehículos colectivos.

A la fecha hay 34 ejes viales, con 508 kilómetros y obras puntuales como el puente del eje 5 Norte sobre Pantaco que dan la continuidad requerida en estas vías preferenciales, de forma paralela a las obras de Metro, la vialidad coincidente se remodela de acuerdo con los requerimientos del Plan. Dentro de este tipo de obras se debe mencionar la vía rápida de Insurgentes Norte, el eje I Poniente, el eje 2 Oriente en el tramo paralelo al de la línea 4 puesto en servicio, así como el arco nororiente del Circuito Interior.

De manera complementaria, la optimización del sistema vial se logra una vez que funcionen los 927 cruceros semaforizados que son manejados por una computadora central y 927 computadoras de crucero, el sistema de control así instalado permite la retroalimentación y el ajuste automático de los programas de acuerdo con las condiciones de tránsito.

El Plan Rector incluye programas de estacionamientos, sin los cuales se cancela gran parte del esfuerzo realizado en obras viales. Una de las funciones asignadas a los estacionamientos es la de articular el transporte individual con los transportes colectivos a través de la construcción de estacio-

namientos de trasbordo, capaces de disuadir a los automovilistas para que no viajen en sus vehículos hasta las zonas congestionadas.

Dichas instalaciones se ubican en la periferia, en los puntos cercanos a las líneas del transporte de superficie y a las estaciones del S. T. C. Metro. Se considera que las calles en las que no circulan los medios colectivos deben destinarse al estacionamiento y a las maniobras de carga, es decir, se debe impulsar y organizar el espacio de la vía pública aprovechándolo también como estacionamiento.

En 1982 la ciudad requiere habilitar 60 mil cajones de estacionamiento como mínimo para apoyar el adecuado funcionamiento del transporte colectivo, al respecto, el Departamento del Distrito Federal a través de mecanismos de coinversión con la iniciativa privada promueve y construye 14 884 cajones y continúan las negociaciones para construir los restantes.

Considerando que gran parte de la solución a los problemas de tránsito está en poder de los habitantes, el Plan propone medidas de educación vial tales como: cusos escolares y campañas publiciterias de orientación al público para mejorar la circulación de vehículos y peatones y capacitación de conductores.

La circulación es más fluida también con disposiciones que elevan el índice de ocupación de los automóviles particulares; tales como facilidad para estacionamiento y baja tarifa cuando viajan 3 o más pasajeros.

Otra medida que se lleva a cabo consiste en adaptaciones a los vehículos para reducir los niveles de contaminación originados por emisiones de gases y por ruido, para tal efecto la Dirección General de Policía y Tránsito ha instalado 16 centros de Diagnóstico en donde se realizan las medidas respectivas.

Así mismo, se actualizan sistemáticamente las normas y reglamentos en materia de tránsito, transportes y estacionamientos con el fin de que todas las personas e instituciones involucradas cumplan responsablemente con las disposiciones emitidas.

IMPULSO AL TRANSPORTE COLECTIVO.

El transporte masivo en la Ciudad de México, teniendo como base la constitución de un sistema de vialidad de acuerdo a los requerimientos de la ciudad, es un servicio que el D. D. F. incrementa debido a que plantea integrarlo. La agrupación y coordinación de servicios de transporte como lo son el Metro, autobuses, trolebuses, tranvías, taxis y colectivos es una política que se encuentra ligada al programa de vialidad en la medida de que integrando a estos proyectos se logra la agilización del transporte.

La integración coordinada de estos medios de transporte se encuentra destinada a agrupar en torno al S. T. C. Metro los servicios de transporte colectivo "... la ciudad ya cuenta con una "columna dorsal" de transporte con el Metro, pero dada la extensión que tiene la urbe es necesario complementar este sistema con los autobuses, trolebuses y tranvías. ... "Complementando los autobuses con el Metro y los trolebuses se pueden crear puntos de transferencia, donde las personas pueden cambiar de un modo de transporte a otro y establecer una comunicación "multimodal"..." [17]

Así pués, la política del D. D. F. destinada a integrar

17) Armando Loizaga Barquín, Vocal del Transporte del Distrito Federal, 29/ago./80.

el servicio de transporte colectivo al igual que el programa de vialidad son medidas que conjuntamente se encuentran fundamentadas en realizar una labor de agilización e intercomunicación en las distintas actividades del usuario del transporte.

Tomando en consideración la diferencia existente entre la cantidad de transportación entre el transporte colectivo y el particular, diferencia que se encuentra establecida en 80% para el transporte colectivo y 20% para el particular, se debe entender que esta es una de las causas principales por las que el D. D. F. decide realizar la política de impulso al transporte colectivo, ya que en caso de no ser de la forma integral, un sistema de servicios aislados significa un sistema de transportación que no cumple plenamente las necesidades del usuario.

Al tomarse la determinación de municipalizar el transporte, esta política de integrar al transporte colectivo de una forma coordinada ya se encuentra en práctica y al no otorgar un servicio de acuerdo a las necesidades del usuario del transporte público por autobús, por diferentes circunstancias, el D. D. F. decide retirar las concesiones para integrar el servicio con otros medios de transporte.

Para cumplir con dicho compromiso las autoridades del Departamento del Distrito Federal a través de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, encomendaron a Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitano S. A. el Plan Rector de Vialidad y Transporte cuyo objetivo principal consiste en la implan

tación de un sistema integral y coordinado de transportación orientado por una clara política social que garantice la prestación de un servicio eficiente de transporte.

Para tal efecto se considera la reducción del uso del automóvil haciendo deseable y posible el uso del transporte colectivo y desalentando al primero. El Plan Rector mediante los planes de Metro, de transporte de superficie, de vialidad y de estacionamiento está llevando a cabo las acciones que se requieren para completar gradualmente las necesidades de movilidad urbana.

En el año de 1978 el D. D. F. teniendo como jefe al profesor Carlos Hank González, actualizó el Plan Maestro de Metro que prevé la dotación a los habitantes de la ciudad al año 2000 de una red de 378 km. de longitud en la que operarían 807 trenes en 21 líneas y tendría una capacidad de transportación de 24 millones de pasajeros por día.

La 2a. Etapa comprende 44.6 km. de longitud, de los cuales corresponden 10.7 km. a la línea 3 en sus dos extremos: de Tlatelolco a Indios Verdes en el extremo norte y de Hospital General a la estación Zapata en el extremo sur y 7.5 km. a la primera etapa de la línea 4 elevada en dirección norte-sur de Martín Carrera a Candelaria.

El resto de la ampliación y las nuevas líneas comprenden la terminación de la línea 4 de Candelaria a Santa Anita; la línea 5 en dirección oriente-norponiente de Pantitlán al Instituto Mexicano del Petroleo y la línea 6 en dirección oriente-

poniente del Instituto Mexicano del Petroleo al Rosario.

Dentro de esta 2a. etapa el Sr. Presidente de la República, Lic. José López Portillo puso al servicio del pueblo de México en agosto de 1981, el primer tramo de la línea 4 de Martín Carrera a Candelaria y a principios de 1982 se completa su terminal en Santa Anita. El tramo oriente de la línea 5 de Pantitlán a Consulado es inaugurado a fines de 1981 y el resto de esta línea 5 y la línea 6 se ponen en servicio antes de que termine este periodo de gobierno.

Ahora bien, no obstante la magnitud de las obras emprendidas la administración de 1976-1982 tomó la importante decisión de autorizar la construcción de 25.33 km. en una 3a. etapa con lo cual se tiene para 1982 una red de 80 km. Lo anterior significa un extraordinario esfuerzo tanto para los proyectistas y constructores como para las propias autoridades, con el fin de mejorar lo antes posible las condiciones del transporte.

Las obras corresponden a las ampliaciones de las líneas 1 y 2, de Zaragoza a Pantitlán y de Tacuba a Cuatro Caminos; la extensión al sur de la línea 3 de Zapata a Ciudad Universitaria y de la línea 5 de Instituto Mexicano del Petróleo a la estación Politécnico así como la construcción de la línea 7 desde Tacuba hasta Barranca del Muerto.

De esta tercera etapa, las ampliaciones de las líneas 1, 2, 3 así como la construcción de la línea 7 se concluyen en el transcurso del año 1982. Es particularmente importante señalar que la línea 7, que es construida en túnel profundo, debe a-

brirse al Público en un plazo tal que ello representa a nivel internacional un esfuerzo sin precedente.

Actualmente se ve la conveniencia de aumentar los alcances del Plan Maestro del Metro y construir sistemáticamente 15 km. por año para conformar una red de 444 km. que este acorde con las espectativas de desarrollo de la ciudad, especialmente en la zona poniente.

Las acciones básicas del Plan de Transporte de Superficie consisten en la implantación de una estructura de transportación colectiva de gran regularidad, capacidad y comodidad que funcione en una red ortogonal de calles principales que modifique radicalmente la situación anterior, caracterizada por autobuses escasos, lentos y de mal aspecto con recorridos tortuosos y complicados que creaban confusión a los usuarios.

La tarifa de $ 2.00 resultaba un espejismo, pues obligaba a los pasajeros a efectuar transbordos con la consiguiente perdida de tiempo y considerables gastos que agravaban el ingreso, esto provocaba al trabajador agotamiento y malestar antes de iniciar sus labores.

Por tal razón las 534 rutas de autobuses que anteriormente circulaban en la ciudad estuvieron en proceso de integración en solo 76 rutas directas, con recorridos a lo largo de la ciudad de norte a sur y de oriente a poniente que permiten comunicar prácticamente cualquier punto de la ciudad con un mínimo de transbordos. A la fecha están en servicio más de 60 de ellas así como 18 rutas de trolebuses y tranvías.

Conviene señalar que la preocupación por atender debidamente las demandas de transporte de la población motivó al Departamento del Distrito Federal para emprender una activa participación en el sistema de autobuses a través de la Ruta I00 a partir del día 25 de agosto de I980, que es municipal, ampliando su capacidad de transportación diaria de 200 mil pasajeros con I90 autobuses que tenía en I980, a cerca de I millón, con 900 unidades en I98I.[1]

Si se toman en cuenta los viajes que se realizan en el Metro, autobuses y trolebuses, la participación estatal en el transporte masivo pasó del 24.2% en I979 al 33% en I98I.[2]

El grupo Alianza de Camioneros de México, que son los concesionarios del servicio de transporte urbano (nota: composición, etc. del grupo Alianza de Camioneros de México se encuentra en el siguiente apartado), se comprometió a restructurar los recorridos, adaptar equipos anticontaminantes, adquirir nuevas unidades, capacitar a su personal y construir las instalaciones, terminales, talleres y cierres de circuito necesarios para mejorar sustancialmente el servicio así como proteger a los usuarios del transporte urbano mediante el seguro de viajes y daños a terceros.[3]

Al respecto, se debe mencionar que la negociación en un principio no existe, pues las exigencias mínimas que deben cumplir los concesionarios del autotransporte público de pasajeros en la ciudad no están sujetos a ninguna negociación porque lo importante es otorgar a los capitalinos un sistema de trans

porte suficiente y eficiente. El licenciado Cuauhtémoc Santa Ana, Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal declara durante el mes de noviembre de 1980 lo anterior y agrega que no hay condiciones a nada.[18]

Posteriormente el Departamento del Distrito Federal autorizó al grupo Alianza de Camioneros elevar la tarifa del servicio de transporte de autobuses en un 50 por ciento para las primeras 33 rutas.

Al finalizar la administración 1976-1982 el sistema otorga un servicio con 9,300 autobuses y transporta más de 10 millones de pasajeros diariamente, los trolebuses y tranvías llegan a 735 unidades y mueven 800 mil viajes por día.

El plan de Transporte incluyó también para 1982 la operación de vehículos colectivos de capacidad intermedia (microbuses) en zonas de baja densidad de pasaje: rutas escolares que cubren las necesidades de transporte de los centros educativos de nivel medio superior y rutas expreso con un mínimo de paradas, que comunican las principales zonas generadoras de viajes con autobuses que utilizan las vías preferenciales.

Para aliviar la situación vial, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conjuntamente con el Departamento del Dis

18) Licenciado Cuauhtémoc Santa Ana, Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, El Día 16/nov./80.

trito Federal pusieron en operación cuatro terminales periféricas de autobuses foráneos con el fin de que estos no penétren a las zonas más congestionadas.

De la misma manera los autobuses suburbanos son limitados en sus recorridos a efecto de concentrarlos en centros de intercambio modal construídos generalmente por las terminales de Metro que cuentan, además de la propia estación de este sistema, con paraderos para autobuses suburbanos u urbanos, taxis colectivos y estacionamientos para automóviles particulares.

Asimismo, el Plan Rector de Vialidad y Transporte considera la coordinación con el Ferrocarril Suburbano, propuesto por la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Con el mismo objetivo se adoptaron medidas administrativas y operativas como la recuperación de la superficie vial en la que existía estacionamiento para destinarla a la circulación de los transportes colectivos; la restricción y fijación de horarios para la circulación y maniobras de carga y descarga en la zona más conflictiva de la ciudad, así como la definición de corredores para el acceso y salida de los vehículos que transportan carga al mercado de "La Merced".

PROBLEMAS ECONOMICOS DEL GRUPO ALIANZA DE CAMIONEROS DE MEXICO.

Como lo señala Manuel Perló Cohen en su estudio de Tesis acerca del Desarrollo Capitalista, Urbanización y Lucha de Clases durante el Período Cardenista, la situación del transporte urbano y su papel económico en las ciudades del país, constituyen problemas que han recibido poquisima atención no obstante la enorme importancia que guardan.

Las formas específicas de comportamiento y desarrollo de esta actividad en México generan un fuerte impacto sobre la dinámica de las ciudades, sobre todo en su estructura económica, podríamos incluso afirmar que ciertos aspectos del crecimiento de las ciudades deben buscarse en las condiciones del transporte urbano.

Integrados en sus inicios exclusivamente por tranvías, el servicio del transporte de pasajeros de la Ciudad de México vió aparecer los primeros autobuses, bastante rudimentarios por cierto, a partir de los últimos años de la segunda década del siglo. De funciones eminentemente complementarias, los autobuses pasaron en poco tiempo a representar una seria competencia para el sistema de transporte eléctrico, al grado de que en el año de 1925 se desató una "guerra" de tarifas que desembocó en una baja generalizada de las mismas.

La aguda competencia se produjo en la década de los 20's explica en alguna medida la baja en las tarifas así como su

congelación durante un tiempo, sin embargo, desde mediados de los 30's la compañía de Tranvías perdió fuerza e importancia dentro del mercado y la competenxia también se amortiguó.

Esta actividad tuvo en sus orígenes una composición popular, es decir, nació de la iniciativa de un grupo numeroso de operadores-propietarios que si bien de manera rudimentaria, lograron darle vida y su primer impulso.

La organización gremial y la participación política no tardaron en llegar y tanto propietarios como empleados, que todavía en sus primeras etapas eran uno solo, se agruparon en el Centro Social de Choferes, afiliado a la Confederación Regional Obrera Mexicana. En el año de 1922 se formó la Alianza de Camioneros como una sección dependiente del primero.

El punto que marca el inicio de la interacción entre los concesionarios y el Estado se localiza, paradógicamente, en febrero de 1922 cuando los primeros fueron objeto de una represión por parte de las autoridades del Ayuntamiento de la Ciudad por efectuar un paro y una manifestación. El General Obregón, a la sazón Presidente de la República, imprimió un viraje de 180 grados a la cuestión y no sólo resolvió todas las demandas enarboladas por los concesionarios, sino que instaló a varios miembros del Centro Social en altos puestos como concejales de los Ayuntamientos y en las jefaturas de tránsito.

Desde este momento, se inaugura una interacción que significa grandes ventajas para las dos partes. Por lo pronto, en 1924 el propio Obregón sopesa los resultados de sus buenas li-

gas con los concesionarios: con motivo de la revuelta Delahuertista, los concesionarios ofrecen rápidamente sus servicios y aportan 300 carros para el transporte de tropas.

Varios choferes pierden la vida en la decisiva batalla de Ocotlán, donde la victoria es del lado de Obregón. Desde entonces el grupo gobernante valora la importancia del gremio y establece nexos y flujos que se prolongan hasta antes de la municipalización del transporte.

Para los concesionarios, y este es el punto que nos interesa recuperar, la interacción significa entre otras cosas, una serie de ventajas de orden económico que abarcan desde restricciones que el gobierno impone a la entrada de compañías transportistas hasta los subsidios en combustibles y lubricantes.

En el aspecto primero se negocian los permisos a la Compañía de Omnibus de México, S. A. organizada por la compañía de Tranvías, competidora de los concesionarios de la Alianza, para ampliar el número de autobuses en servicio y en cambio se le otorgan a esta.

Con respecto a la cuestión de los subsidios dado que las gestiones del Ex-presidente Obregón fracasan para obtener de las Compañías extranjeras que explotaban el petróleo en México tarifas preferenciales para los concesionarios, movilizó todo su poder y obtiene que se derogue el arancel que impedía la importación de gasolina al país.

La principal beneficiada por esta medida fué la Califor--

nia Standard de California, ya que introdujo gasolina para a-- bastecer todo el mercado, pero a cambio de tan jugoso negocio se comprometió a otorgar una determinada proporción de utilidades a "La Proveedora", sociedad encargada de abastecer de gasolina a las dependencias federales y dicho sea de paso, propiedad del General Obregón, así como construir depósitos de gasolina en Manzanillo y en la Ciudad de México y a entregar por su cuenta la gasolina que consumían los concesionarios a través de una cooperativa de combustibles y lubricantes formada por consejo de Obregón con un centavo menos del precio de plaza.

Ya situados en la etapa 1934-40, es notorio que si bien la expropiación petrolera terminó con los negocios y los privilegios de las compañías petroleras extranjeras, no hace lo mismo con las "nacionales": los concesionarios continuaron recibiendo precios especiales por parte de Pemex, precios mayores, solo que ahora, en vez de recibir un centavo de descuento por litro, reciben dos.

Finalmente, existen otros dos factores que contribuyeron a mantener estables las tarifas: la pésima calidad del servicio de transporte y la explotación a que estaban sometidos los empleados del volante.

Basta señalar en lo referente a esto último que incluso en un régimen que se mostró partidario de las movilizaciones obreras como el Cardenista, la mayor parte de las huelgas de los operadores fueron ganadas por los concesionarios.

Así, mientras este conjunto de factores permitió estabilizar durante mucho tiempo el costo del transporte, los precios de otras mercancías siguieron su curso ascendente. Entre ellas muy especialmente el de la vivienda, esta situación aunada a la incorporación de nuevas tierras al mercado del suelo en la periferia de las ciudades por el efecto de la Reforma Agraria, llevó a la población a trasladarse a sitios cada vez más distantes de sus trabajos, de los servicios, etc., con el fin de lograr un abaratamiento de sus gastos habitacionales.

Por esta razón pensamos que el auge del transporte urbano a lo largo del Cardenismo se debió a un aumento en las necesidades poblacionales de recorrer distancias cada vez mayores a nivel urbano y a que en este proceso el transporte desempeña un papel activo, dialéctico. Así pues, a continuación se ilustra tra perfectamente el papel desempeñado por el transporte en el crecimiento de la Ciudad de México.

Si originalmente las rutas se limitaron a seguir las vías de los trenes eléctricos para recoger el pasaje que en estos no tenía cabida, en el momento que adquirieron conciencia de sus posibilidades las líneas empezaron a extender sus rutas más allá del término de las vías para dar servicio a las nuevas zonas de la ciudad y disputar con ventaja el pasaje a su competidor.

Sobre todo se hace notable esta fiebre de ampliar o modificar rutas cuando la compañía de tranvías introdujo las planillas de tres por 0.25 y después los abonos semanarios.

Con este motivo se planteó una situación difícil a las líneas y ante la presión de la crisis se resolvieron a desafiar los pisos malos de las calles sin pavimentar, modificaron un tanto sus itinerarios sin seguir en todo el recorrido de las vías férreas, buscando el pasaje de los arrabales y afrontando, en todo caso, el alto costo de la rápida destrucción de los vehículos y del bacheo y aún de la pavimentación de las calles.

Es así como tomó su fisonomía la red y prestaron las líneas una valiosa colaboración a las autoridades para la pavimentación de las lejanas barriadas y aún de calles que se hallaban a unas cuadras del Zócalo.....

En lo general, a pesar de que la primera línea organizada fué la Santa María Mixcalco por la circunstancia, entre otras, de que su ruta primitiva o troncal contaba con la mayoría de calles pavimentadas, casi la totalidad de las líneas no siguieron ese precedente: no esperaron la pavimentación como no esperaron que se poblaran las colonias para llevar allí sus rutas.

A costa de otorgar un pésimo servicio o de cobrar tarifas prohibitivas, pues fuera de este dilema no era posible operar, se extendieron las rutas a todos los lugares de la ciudad, por calles mortales para los vehículos y no quedó rincón alguno donde a distancia no mayor de 400 metros, no se cuente una ruta de autobuses que cumplen así con la característica de ir a buscar el pasaje y no esperar que él venga a buscarlos.

Otro indicio que permite apoyar la suposición de que el

auge del transporte urbano corresponde, en buena medida, al aumento de las distancias recorridas por la población, tanto de aquella que se desplazó hacia la periferia como la que empezó a intensificar sus viajes entre la ciudad y otros puntos del D. F., es que la mayor parte de las nuevas líneas que aparecieron durante el Cardenismo desarrollaron rutas que eliminaron el centro de la ciudad, procurando comunicar otros puntos de la misma.[4]

Estas nuevas líneas favorecieron a muy importantes sectores obreros al otorgarles rutas directas desde sus domicilios a las fábricas en los suburbios de la ciudad, librándolos así de tener que pagar dos planillas y perder el tiempo en grandes rodeos para abordar dos autobuses de distintas líneas.[5]

Los problemas económicos del grupo Alianza de Camioneros de México se reflejan claramente en algunos señalamientos que realiza el presidente de este grupo, Héctor Hernández Casanova, al declarar en el mes de julio de 1980 que el déficit que soportan las 20 empresas de autobuses es de un peso por pasajero.[6]

Es deducible que por ello, el mismo Héctor Hernández Casanova dice que prácticamente los concesionarios tienen que hacer a un lado el mantenimiento preventivo de las unidades para bajar los costos de operación.[7] "Sin embargo, un 20 por ciento de las unidades de las siete mil 800 están en talleres por falta de refacciones o llantas".[8]

El agudizamiento de los problemas de carácter económico

del grupo encuentran su aspecto crítico en el mes de septiembre de 1980, aparecen "pintas" en autobúses de varias líneas en las que consignan sus puntos de vista relativos al costo del transporte. Anuncian que ese servicio tiene las tarifas más bajas del mundo. En otros se lee: "Este autobús no recibe subsidio. Y somos mexicanos" [20] Otros señalan: "Estos autobuses no reciben subsidio, con la inflación no podemos sobrevivir" [21]

Héctor Hernández Casanova señala "estamos en quiebra" [22], las 20 empresas de transporte tienen una deuda de más de 200 millones de pesos, por esa causa se retiran de la circulación el 30 por ciento de los 7 mil 832 autobuses concesionados para el servicio por el Departamento del Distrito Federal.

De las pintas en los autobuses urbanos indica que solamente hacen uso de un medio que en otras ocasiones hicieron otros grupos "es una forma de persuasión no de presión" [23]. Rechaza

19) Héctor Hernández Casanova, presidente del grupo Alianza de Camioneros de México, El Día 19/jul./80.

20) Dato publicado en el artículo "Los permisionarios vuelven a la carga: quieren aumento", El Día 8/sept./80.

21) Ibid.

22) Héctor Hernández Casanova, presidente del grupo Alianza de Camioneros de México, El Día 10/sept./80.

23) Ibid.

que los cuatro mil concesionarios lleguen a realizar un paro en el servicio de transporte por autobuses en la Ciudad de México y agrega que por lo menos requieren una tarifa mayor a los tres pesos para equilibrar la economía de las empresas camioneras.

Como ejemplo de los efectos de la inflación sobre las empresas de transporte urbano, explica que en el año de 1980 las llantas tuvieron tres incrementos que dan un 30 por ciento. Las refacciones en los últimos tres años aumentaron en un 400 por ciento y el equipo un 300 por ciento, desde 1976 no se revisan las tarifas del transporte mientras los costos de operación son cada vez más elevados por la inflación.

"Nosotros tenemos deudas con el Seguro Social, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, así como con los proveedores de las refacciones".[24]

El diputado Rubén Figueroa Alcocer, el cual es presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transporte del recinto legislativo, aclara resumidamente lo siguiente: los concesionarios de la Ciudad de México, acompañados de notarios públicos y de autoridades de tránsito, recorren todos y cada uno de los corralones o terminales del cierre de líneas. En ello se da fe de que no se sustrae ningún autobús de la circulación. Se encuentran autobuses exclusivamente en mantenimiento, pero en

24) Ibid.

ningún caso se encuentran autobuses escondidos para no dar servicio al público.

Las autoridades de la Ciudad de México, por lo tanto, no levantan ninguna infracción, lo mismo aprovechan para hacer un muestreo en los 20 grupos de autobuses para ver si se aumentan arbitrariamente las tarifas. Ni se retiran unidades, ni se aumentan tarifas.

En este marco económico del grupo Alianza de Camioneros de México, en el mes de noviembre de 1980, Héctor Hernández Casanova dice que los concesionarios en los 60 años que tienen de dar servicio de transporte en la ciudad nunca han realizado paros para presionar al D. D. F. "Nunca hemos pensado en eso, porque no sería presión al gobierno sino hacia la comunidad con graves consecuencias".[25]

En el mes de febrero de 1981, el aumento en el precio del servicio del transporte público urbano por autobús fué concedido. El Departamento del Distrito Federal autorizó a la Alianza de Camioneros elevar la tarifa del servicio de transporte de autobuses en un 50 por ciento para las primeras 33 nuevas rutas.

Héctor Hernández Casanova manifiesta que la tarifa de tres pesos no satisface las necesidades económicas de las em-

25) Héctor Hernández Casanova, presidente del grupo Alianza de Camioneros de México, El Día 14/nov./80.

presas, sobre todo en el aspecto mantenimiento y costos de operación de los autobuses. "... de acuerdo a nuestros estudios económicos tres pesos no es suficiente para cubrir el importe de los autobuses nuevos".[126]

En el mes de junio de 1981 destaca que la tarifa autorizada por el Departamento del Distrito Federal en las 60 rutas -en las cuales prestan servicio cuatro mil unidades de concesionarios particulares- se presentó un aumento del 10 por ciento sobre los ingresos anteriores.

26) Ibid., 14/feb./81.

MOVIMIENTOS SOCIALES Y EL INCREMENTO EN EL PRECIO DEL SERVICIO.

Son ampliamente conocidas las condiciones en que funcionaban las líneas de autobuses urbanos en la Ciudad de México antes de que el D. D. F. decidiera hacerse cargo del servicio: unidades en mal estado, recorridos cada vez más cortos, personal con poca o ninguna capacitación profesional que además trabaja en condiciones inadecuadas y sujeto a presiones de tiempo y venta de boletaje.

Agregúese a esto la falta de articulación de las líneas de autobuses entre sí y de estas con otros medios de transporte colectivo.

Son las grandes masas trabajadoras las que resultaban mayormente afectados por esta situación, pero como suele ocurrir cuando se producen situaciones que afectan a las mayorías, nadie escapa de sus efectos. Todos padecen el caos vial de la Ciudad de México en gran parte efecto de la falta de un verdadero sistema de transportación colectiva. Y las horas-hombre que se consumen en los viajes del hogar al trabajo y viceversa, afectan la productividad de la economía nacional.

Ante esta situación, las organizaciones sociales populares demandan reiteradamente la estatización de las líneas de autobuses urbanos o cuando menos una participación sustancialmente mayor del Estado en el transporte urbano.

En este sentido, la Coalición de Colonias Populares de

Cuautepec (25 asociaciones), se suma durante el mes de septiembre de 1980 a la petición de municipalizar el transporte urbano, como un servicio social para el usuario.

Miembros de esta Coalición de Colonias, situada en la delegación de Gustavo A. Madero, expresan que tal medida rescata a los usuarios del transporte urbano de las anomalías y servicio que proporcionan las líneas de autobuses, además manifiestan su desaprobación a un alza de tarifas a este servicio. Respecto al servicio de transporte, pusieron como ejemplo el que se proporciona en Cuautepec, aquí el servicio resulta insuficiente para una demanda diaria de más de 150 mil personas.[27]

De este mismo modo, el transporte en la Ciudad de México es un problema álgido dice en el mes de septiembre de 1980 el presidente del Consejo Consultivo de la Ciudad de México, contador público Arturo Díaz Alonso.

Afirma que es inaceptable cualquier aumento en las tarifas del transporte en tanto no se reestructure el servicio integralmente. Dice que no se debe aceptar ningún aumento si no hay una reestructuración de rutas y del servicio en general que permita un ahorro de tiempo a la población el cual sería también para toda la economía del país al no dilapidar tantas

27) Miguel Ochoa y Guillermo Carrillo, miembros de la Coalición de Colonias Populares de Cuautepec. El Día 11/sept./80.

horas-hombre en transporte.[28]

El transporte colectivo de la Ciudad de México, que subsistía tradiciomalmente en medio de la desorganización, la ineficiencia y la insuficiencia, expresa efectos sociales, económicos y políticos de gran incumplimiento no sólo en esta, sino en el país mismo.

El caos del transporte colectivo urbano, crea un alargamiento de la jornada de trabajo, que no sólo muestra la ineficacia de aquel, sino desemboca en un creciente malestar de los habitantes de la Ciudad de México, muy particularmente de los que pertenecen a las capas más desposeidas de la población.

Esto provoca que los trabajadores dirijan su malestar hacia las autoridades encargadas, ya sea de proporcionar el transporte o de vigilar su funcionamiento. Esta realidad trae como resultado directo la pérdida diaria de más de tres millones de horas-hombre por causa de una transportación ineficaz.

En este contexto, es importante destacar que momentos de tensión y de presión durante varios días pasaron los concesionarios de la línea Autotransportes Xochimilco, que temen en el mes de marzo de 1981 que gente de seis pueblos de las delegaciones de Xochimilco y Milpa Alta, reunidos en San Pablo Oztotepec, cumplieran con la amenaza y quemaran los 24 autobuses

28) Arturo Díaz Alonso, presidente del Consejo Consultivo, El Día 18/sept./80.

secuestrados por vecinos, en protesta por la alteración a las tarifas oficiales.

En el poblado, situado en el perímetro de Milpa Alta, gente de este pide la cancelación de la ruta mencionada y que las autoridades del D. D. F. les proporcionen el servicio de la Ruta 100.

Las condiciones del transporte en México constituyen un tema recurrente, cuya reiteración demuestra precisamente, que no encuentra una solución adecuada a las necesidades del país. Desde hace muchos años, el transporte público en la Ciudad de México adolece de efectos que involucran problemas económicos y sociales.

Es evidente que, desde el punto de vista económico, el transporte de la mano de obra a los centros de trabajo se convierte en una fuente de desperdicio, pues el servicio prestado constituye una fuente permanente de ausencias y retardos que disminuyen el tiempo de trabajo y provocan retrasos en la producción.

Pero si éste sólo problema ya amerita una solución urgente, la verdad es que quienes soportan el mayor peso de la calidad del transporte son los trabajadores. El precio del servicio, así como las distancias recorridas en las rutas, determinan que los trabajadores deban destinar una mayor parte de su ingreso al transporte, lo que ocasiona un deterioro de su nivel de vida.

Y sin embargo, el deterioro del salario no constituye la

peor consecuencia de la calidad del transporte, el daño mayor lo reciben los trabajadores en el alargamiento de su jornada de trabajo.

Es deducible que por ello, en el mes de julio de 1981, ocho mil dirigentes vecinales envían una carta al Departamento del Distrito Federal, en la cual demandan intervención para poner fin al anárquico servicio de transporte de autobuses en la ciudad. Igualmente, la junta de vecinos de la delegación de Xochimilco se suma a las protestas por el transporte de autobuses y demanda que el Departamento del Distrito Federal se haga totalmente del servicio.

La autorización que el Departamento del Distrito Federal otorga para que sean aumentadas las tarifas de los autobuses que circulan por las rutas del sistema ortogonal, es un nuevo y duro golpe a la economía del usuario de la Ciudad de México. El daño económico que esta determinación administrativa produce es considerable, baste recordar que en su mayoría el público usuario está conformado por trabajadores cuyos salarios cada vez más les impide adquirir, en calidad y cantidad, artículos de primera necesidad.

Se ha dejado en el olvido, además de las consideraciones anteriores, el hecho primordial de que el servicio de transporte urbano es precisamente un servicio de carácter público que el Estado concesiona a los particulares.

Los servicios de transporte colectivo deben estar al servicio del legítimo interés general, no de intereses particula-

res, y esto sólo debe lograrse mediante una reestructuración del sistema en su conjunto, a través de la intervención directa del Estado bajo criterios de nuevo tipo.

Este aumento del cincuenta por ciento incrementa al menos en un cincuenta por ciento el presupuesto que cada trabajador tiene destinado para su transportación, y esto llanamente significa que tiene que abstenerse de comprar lo que compraban en kilogramos y en litros, de productos alimenticios, de productos de primera necesidad.

El alza al precio del pasaje en los autobuses sólo beneficia a los concesionarios, en perjuicio de la economía del usuario, coinciden en afirmar empleados, obreros, profesores, agricultores, así como profesionistas de diferentes áreas.

Con el aumento autorizado por el Departamento del Distrito Federal, sólo se está fomentando el incumplimiento por parte de los dueños de las unidades, dijeron. Al ser entrevistados sobre la promesa de las mejoras en el servicio de las unidades así como una correcta planeación de rutas, la mayoría de los encuestados afirmaron que el usuario nunca es tomado en cuenta para la toma de decisiones y además no creen ya en ninguna promesa que se haga al respecto de que los autobuses sean reemplazados por nuevos o que sean reparados para dar un mejor servicio a los ciudadanos.

Coinciden también los interrogados en puntualizar que el incremento de ninguna manera ayudará a los operadores de las unidades ya que las ganancias sólo se quedan en los bolsillos

de los dueños. Al respecto el catedrático Francisco Montiel García de la Universidad Nacional Autónoma de México, opina que "si estuvieran en buen estado las unidades nadie diría nada ni se opondría a que subiera el precio del pasaje, porque sería hasta cierto punto lógico, ya que todos los servicios suben año con año; pero lo que pasa es que no hay buen servicio, ni orden, ni organización en las rutas".[30]

Al día II de febrero de I98I, estaban autorizados en la Ciudad de México 7 mil 800 unidades de las cuales según la última encuesta efectuada por expertos del D. D. F., más de siete mil no han pasado revisión y se encuentran en pésimas condiciones mecánicas.

José Raymundo Carreón, técnico en radio y televisión, dice que la medida tomada por las autoridades del D. D. F. era previsible y que en nada extraña al usuario, pero "a las gentes que ganan poco como yo, que vivo hasta la Magdalena Contreras y que tengo que tomar dos autobuses, imagínese cómo nos va".[31]

29) Dato publicado en el artículo "Enérgica condena al aumento en el precio de los pasajes", El Día II/feb./8I.

30) Ibid.

3I) Ibid.

APOYO DE DIVERSOS ORGANISMOS OBREROS AL DICTAMEN QUE MUNICIPALIZA EL TRANSPORTE.

La Ciudad de México manifiesta abiertamente su necesidad de un transporte urbano efectivo en bien del público, pero todo mexicano parece que quiere tener su propio transporte particular; sin embargo a esto solamente pueden llegar el 20 por ciento de la población. Mientras esto se logra, el usuario tiene que caminar varias cuadras para abordar el autobús que necesita y en ocasiones tiene que utilizar tres o cuatro autobuses para llegar a su destino.

Pero si hubiera una ruta más directa a su trabajo, mejor planeada, se trasladaría en la tercera parte del tiempo que utiliza. Un cálculo aproximado refiere que los usuarios invierten tres horas diarias en transportarse.[32]

Las rutas, antes de municipalizarse el transporte, se establecían en forma desorganizada, supuestamente eran distribuidas por el Departamento del Distrito Federal a través de su departamento de Ingeniería de Tránsito y en coordinación con el grupo Alianza de Camioneros de México y el grupo Unión de Permisionarios.

32) Dato publicado en el artículo "Chofer y usuario, víctimas de la explotación del permisionario: CT", El Día II/jul./80.

En realidad, eran los presidentes de las líneas quienes establecían las rutas de acuerdo a la ordenación de calles y a la conveniencia del número de pasajeros que recogían, por lo que a eso se debía que existían diferentes líneas en una misma ruta y que en calles donde también se necesitaban, no pasaba ningún autobús. En la Ciudad de México al día II de julio de I980 existían 80 líneas, el número de personas que dependen económicamente de este servicio son I5 mil.

Cada autobús daba a sus dueños 40 mil pesos mensuales, de ellos tiene que comprar refacciones y pagar mecánicos, los concesionarios argumentan que el costo de las refacciones es alto y que como el tipo de máquina -sobre todo de los "delfines"- no es el apropiado, se descompone. De esa suma descuentan los sueldos de los operadores, cálculos señalan un máximo de I0 mil pesos mensuales con dos empleados, además impuestos al ingreso global de las empresas, sobre productos del trabajo, I.N.[illegible] F O N A V I T, el diesel, Seguro Social, cuotas al grupo Alianza de Camioneros y al grupo Unión de Permisionarios [illegible].

Por lo cual, los concesionarios dicen que si llegan a obtener alguna ganancia es de 800 a mil 500 pesos mensuales, pero por otro lado se encuentra el operador que para poder laborar tenía que dar una fianza de tres mil pesos. Al no contar con ella el concesionario se la proporcionaba, lo que significa que ya tiene una deuda antes de comenzar a laborar y se le descuenta de su sueldo, por ello rinde más y se ata a la línea.

Así pues, el sueldo de un operador se ve mermado bastante antes de que llegue a sus manos, ya que la cuota del Seguro Social era de 39 pesos a la semana; el impuesto sobre la renta era de II0 pesos, la cuota de otros gastos de 20 pesos, la prorrata de 40 pesos y 8 pesos del sindicato, estos descuentos hacen una suma de 217 pesos.

Si se toma en cuenta un sueldo de 200 pesos diarios, con el anterior descuento a la semana al operador le quedan libres 983 pesos en promedio, algunos operadores afirman haber pagado cuotas del I N F O N A V I T pero del mismo nunca han obtenido nada ni conocen a nadie que si lo haya obtenido. Además no tenían contrato, llegaban a un acuerdo con el concesionario, no contaban con un sueldo base pues ganaban lo que obtenían de la comisión.

Por cada boleto de dos pesos obtenían 4 centavos, en un día transportaban de 800 a mil personas, la vuelta de terminal a terminal se le pagaba a razón de 20.50 y en un día daban de 5 a 8 vueltas según el trayecto de la ruta. Los requisitos para ser operador no se cubrían, se "capacitan" observando a los otros que le proporcionan el autobús, los exámenes no se llevan a cabo ya que las líneas cuentan con un gestor que se encarga de hacer los trámites correspondientes.

Es deducible que por estos argumentos, la "municipalización" del transporte es la medida más conveniente para terminar con el caos que impera en este servicio, dice en el mes de de julio de I980 el coordinador del Congreso del Trabajo, Rami

ro Ruiz Madero, Agrega que ese organismo -que agrupa a más de 6 millones de trabajadores en el país- "desde hace varios años viene demandando que dicha medida se lleve a la práctica y ha presentado estudios serios y detallados sobre su conveniencia".[33]

Por su parte el diputado Luis Velázquez, secretario de finanzas de la Confederación de Trabajadores de México (C. T. M.) reitera que la "municipalización" es necesaria "toda vez que ese servicio en manos privadas, ha fracasado a pesar de las múltiples oportunidades que ha tenido en tantos años de detentar las concesiones".[34] Todo ello, continua, hace que el usuario en general padezca las consecuencias de un transporte caro, sucio y malo que gravita sobre todo en la economía nacional al ocasionar pérdidas en horas - hombre.

El transporte urbano colectivo debe estar en poder del Estado porque es un servicio social y no en poder de la iniciativa privada porque ésta lo utiliza como un medio de enriquecimiento, dice el diputado Angel Olivo Solís, presidente del Congreso del Trabajo.

El Congreso del Trabajo se opone rotundamente a que se dé

33) Ramiro Ruiz Madero, coordinador del Congreso del Trabajo, El Día 30/jul./80.

34) Diputado Luis Velázquez, secretario de finanzas de la C. T. M., El Día 30/jul./80.

un aumento en las tarifas de autobuses en el D. F., porque se lesiona el poder adquisitivo del usuario. Recuerda que la municipalización del servicio es una antigua lucha del movimiento obrero y considera que de este modo se puede garantizar un servicio eficiente a los usuarios.

Por su parte, Alberto Juárez Blancas, secretario general de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (C. R. O. C.), coincide con el diputado Ángel Olivo Solís y dice que las autoridades deben intervenir cuanto antes en este problema que se sucita cada año y en ocasiones cada vez que los concesionarios quieren mayor subsidio en la gasolina.

Juárez Blancas señala que es un anhelo de la clase trabajadora la municipalización del transporte y añade que los trabajadores ahorran dinero si el gobierno es dueño de los autobuses.

La estatización del transporte es un anhelo de la clase laboral, ya que por el servicio los usuarios de la Ciudad de México pierden anualmente más de mil millones de pesos en horas-hombre. El 10 por ciento de la población de la ciudad tiene que enfrentar lo que ya constituye uno de los problemas sociales: la transportación hacia los centros laborales y centros escolares.

El transporte de la Ciudad de México era manejado por 150 concesionarios como un negocio particular, las ganancias de los concesionarios eran cuantiosas por un servicio incómodo y con fallas mecánicas. Aunque las rutas de autobuses abarcaban

zonas muy amplias, su apertura es desigual ya que se concentran en la parte central de la ciudad, mientras en otras areas donde habitan numerosas familias, casi no cuentan con este servicio."

En la ciudad, momentos antes de la municipalización del transporte, había cerca de ocho mil autobuses, cada uno de ellos transportaba un mínimo de mil 250 personas por día, los cuales pagan alrededor de dos pesos. Diariamente se transportan por ese medio 10 millones de usuarios que pagan un total de 20 millones de pesos, los cuales distribuidos entre los 150 concesionarios dan a cada uno cerca de 135 mil pesos por persona."

Así pues, los operadores no contaban con día de descanso a la semana, además se decía que el Estado debe crear una empresa que administre y opere el servicio de transporte en la Ciudad de México y retire las concesiones a los concesionarios."

El presidente del Congreso del Trabajo, Angel Olivo Solís reiteró que por acuerdo oficial de las 22 organizaciones obreras, se demanda la municipalización del transporte, Olivo Solís dice "... lo que se pide es... el retiro de la concesión a los particulares y que sea el Estado el que dé el servicio colectivo a la comunidad".[35] Observa que esto fortalece la estructura social, por lo que debe ser dedicado al servicio social, lo anterior no puede realizarse mientras el transporte esté en manos de la iniciativa privada, que tiene fines lucra-

tivos.

Fidel Velázquez insiste en el mes de octubre de 1980 que la solución al problema del transporte en la Ciudad de México no está en el aumento de tarifas, sino en su total reorganización. El líder de la Confederación de Trabajadores de México dice que los concesionarios no están por encima del interés público, la reorganización del transporte urbano -dice Fidel Velázquez- debe efectuarse a través de un estudio socioeconómico que contemple la transformación de las 20 empresas que manejan esa actividad.

Por lo tanto, como un servicio en el que se beneficia al usuario en general y por consiguiente a la clase obrera, el transporte público urbano por autobús representa un medio de transportación masivo que al ser municipalizado, agrupaciones como el Congreso del Trabajo, la Confederación Obrera Revolucionaria y la C. R. O. C. se encuentran en condiciones de apoyar en la medida que si esta se encuentra fundamentada en que el precio del servicio no resulte un gasto elevado para la economía de la clase obrera.

El apoyo a la municipalización del transporte se apega en base a esta disposición en el sentido de beneficiar al usuario y en particular a la clase que representan.

35) Angel Olivo Solís, presidente del Congreso del Trabajo, El Día 12/sept./80.

El beneficio directo que recibe el usuario y el obrero reporta una disminución en la pérdida de tiempo en el traslado hacia los lugares de labor, debido a la circulación del transporte público urbano por autobús en ejes viales y a los carriles preferenciales que se les asigna.

Si añadimos a estas medidas una disminución de 534 rutas directas, denominadas SISTEMA ORTOGONAL, encontramos un sistema de transportación que le evita al obrero y al usuario en general, el gasto innecesario de energía productiva originado principalmente por el aglomeramiento de vehículos.

Considerando el Congreso del Trabajo que la función del transporte debe contener un sentido social, apoya el decreto de municipalización en el sentido de que el servicio de transporte público urbano por autobús bajo el control del D. D. F. representa para el obrero y para el usuario en general una intervención directa en la problemática del transporte.

Problemática que se encuentra enmarcada en un sistema de transportación por autobús que no completa eficientemente los requerimientos de la ciudad, requerimientos que se deben enumerar desde:

a) Rutas que no cumplen las necesidades del usuario, ya que en muchas de las ocasiones son cortas, de ahí la necesidad del D. D. F. de establecer rutas directas, agrupadas en torno a un sistema ORTOGONAL.

b) Necesidad de reducir el tiempo de recorrido del transporte público urbano por autobús, ya que la pérdida estimada en

"... 48 mil millones de pesos en horas-hombre..." [36] anuales no únicamente se encuentra en función de la disminución económica del sistema productivo en su conjunto, sino también del potencial de actividades que realiza el usuario."

Para esto se efectua el programa destinado a dar preferencia en carriles exclusivos en ejes viales al transporte colectivo."

e) Gasto extra por parte del usuario provocado fundamentalmente por la escacés de rutas directas. El gasto extra originado por 534 rutas que no llegan a completar las necesidades del usuario es el reflejo de un sistema de transportación por autobús ligeramente obsoleto, ya que para realizar un recorrido extenso es necesario realizar varios transbordes. "... actualmente muchas de las 534 rutas de autobuses urbanos estan superpuestas, "hacen recorridos caprichosos, sinuosos y representan para los usuarios una pérdida de tiempo y un doble e triple pago al hacer varios transbordes"..." [37], lo cual repercute directamente en la disminución del poder adquisitivo del usuario."

Con el objeto de evitar este gasto extra, el D. D. F. inicia un programa de mejoramiento del servicio de transpor

36) Armando Loizaga Barquín, Vocal de transporte del Departamente del D. F., El Día 29/ago./80.

37) Ibid.

tación masiva por autobús basado en la reestructuración de estas 534 rutas que finalmente son reducidas a 76.

Hasta un sistema de vialidad adecuado y de acuerdo fundamentalmente con el crecimiento de la metrópoli, en este sentido, se plantea la necesidad de evitar la concentración de vehículos en la zona central de la ciudad y para esto se realiza el programa de construcción de ejes viales.

Así pues, el Congreso del Trabajo como un organismo que agrupa a más de 7 millones de trabajadores, asume la posición más radical si la comparamos con otras agrupaciones obreras como la C. T. M., la C. O. R. y la propia C. R. O. C., que si bien demandan que sea el Estado el que intervenga en la organización del transporte, no son lo suficientemente constantes en sus peticiones.

DEMANDAS DE VARIOS PARTIDOS POLITICOS EN FAVOR DEL RETIRO DE LOS PERMISOS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS.

En el mes de octubre del año 1980, la cancelación de las concesiones particulares del transporte urbano y la formación de una empresa descentralizada para que maneje dicho servicio fué propuesta ante la Cámara de Diputados por el P. P. S., P. S. T. y P. C. M.

En una acción unitaria, los grupos parlamentarios mencionados presentan ante las comisiones unidas del Distrito Federal y de Comunicaciones y Transportes dos proyectos de dictamen en torno al problema del transporte por medio de autobuses en la Ciudad de México.

El transporte colectivo que se realiza en el D. F. tiene el carácter de servicio público, está interactuando con la población que habita en la Ciudad de México y las zonas conurbadas, como un medio indispensable en la vida económica y de la comunicación social de las capitalinas. Italinos.

Quienes constituyen la gran masa dedicada a la industria y empleados, tienen como principal medio para asistir a sus labores diarias, el transporte colectivo, por lo cual, este transporte debe ser eficaz, seguro, eficiente y en las normas de conservación del medio ambiente. El transporte debe garantizar la comunicación fluida, asegurar que las funciones económicas que de él dependen se cumplan y que las prescripciones le-

gales acerca de las interacciones laborales se logren.

Propietarios y concesionarios de autobuses señalan: la única solución a la crisis del transporte es elevar las tarifas o establecer un subsidio para mantener el servicio, por el contrario, la economía de los usuarios padece un daño no sólo a causa del mismo aumento sino de la carestía que ocasiona.

El incentivo de la ganancia se convierte en un obstáculo decisivo por los elementos de dispersión que ocasiona la competencia entre empresarios privados y las empresas públicas, que funcionan en el mismo sector.

Por las razones anteriores, las organizaciones políticas mencionadas, señalan que el servicio público de transporte por medio de autobuses no debe ser objeto de concesiones ni permisos particulares. De igual modo, proponen la creación de una empresa pública descentralizada que se haga cargo de este servicio, denominándola Servicio de Autobuses Urbanos y señala las bases de integración del conjunto del sistema de transporte colectivo en la zona metropolitana.

En este contexto, las Comisiones Unidas del Distrito Federal y de Comunicaciones y Transportes recomiendan a las autoridades capitalinas la reestructuración del transporte. En el dictamen correspondiente, el congreso legislativo se pronuncia por formar rectos y expeditos los recorridos, asimismo, estiman que es menester continuar con el sistema de carriles exclusivos para los autobuses para que el transporte colectivo tenga preferencia sobre el particular. Además se señala:

- El Sistema de Transporte Colectivo Metro debe constituirse en un servicio estructural, primario y fundamental en la transportación urbana.

- Para abatir humo y demás contaminantes del ambiente se deben adaptar los aditamentos correspondientes y que estos se instalen tanto en las unidades que circulan, así como en las que entren en servicio.

- El aumento al número de autobuses circulando es necesario, a fin de que cada día se utilice decrecientemente el auto móvil como medio de traslado de un lugar a otro. De este modo también se reduce la expoliación del medio ambiente.

- Diseñar e implantar programas para reponer sistemáticamente el equipo automotor de las unidades, a fin de que no padezca menoscabo el servicio y para que la ciudad de México tenga el equipo destinado a su transportación siempre en buenas condiciones.

- Finalmente se recomienda la construcción de instalaciones para guardar y reparar en lugares apropiados los autobuses y por ello no estorben en sus periodos de reparación diurna, la circulación urbana.

En la argumentación del dictamen correspondiente en donde se niega aprobar las propuestas partidarias, las comisiones consideran que de constituirse una empresa como la que se pretende, el Estado tiene que erogar una fuerte suma para la adquisición de equipos, en gran porcentaje deteriorados, de modo que la empresa estatal nacería sin un verdadero activo fijo.

Los diputados Rodolfo Siller del P. R. I. y José Valencia del Partido Demócrata Mexicano, así como los voceros autorizados de los Partidos Popular Socialista, Comunista Mexicano y Socialista de los Trabajadores se pronuncian durante el mes de febrero de 1981 en contra de que las autoridades del Departamento del Distrito Federal permitan un aumento al precio del transporte urbano.

Los representantes de las cuatro organizaciones políticas coinciden en que no existe ninguna razón "valedera" por parte de los concesionarios para exigir nueva tarifa, ya que hasta el día 2 de febrero de 1981 ni siquiera han cumplido con las condiciones que, para lograr su objetivo le impuso el gobierno capitalino, como es el de alargar sus rutas y terminar la anarquía en el servicio.

Rodolfo Siller informa que "los 40 diputados del Distrito Federal nos reuniremos con el jefe del D. D. F., Carlos Hank González, donde probablemente le propongamos la cuestión de la posible alza en el precio del transporte y le expresemos nuestra opinión al respecto".[38] Puntualiza que "en lo personal, yo me pronuncio en contra de que se incrementen las tarifas hasta en tanto los concesionarios no cumplan con los requisitos que les pusieron las autoridades capitalinas".[39]

38) Diputado Rodolfo Siller, P. R. I., El Día 3/feb./81.

39) Ibid.

Por su parte, el legislador pedemista José Valencia González comenta la necesidad de que el profesor Hank González se reúna con la Comisión del Distrito Federal y la de Transporte de la Cámara de Diputados a fin de que explique "si los concesionarios cumplieron con su compromiso de mejorar el servicio y el porque de la autorización de una nueva tarifa".[40]

Advierte que "si se llega a permitir que se incremente el precio del pasaje, habrá inquietud popular que puede resultar peligrosa, toda vez que se merma la economía de las mayorías".[41] Valencia González expresa también que si los concesionarios logran su objetivo de elevar tarifas "entonces se le tiene que exigir que pague mejor a sus operadores, o sea, que les incremente los salarios".[42]

A su vez, Raúl Jardón, vocero del P. C. M. y Guillermo Bustamante del P. S. T. se suman a la opinión del diputado Valencia, en el sentido de que es saludable que él explicara a la Comisión Legislativa de Transporte y Distrito Federal el porque de la autorización de un nuevo precio.

Guillermo Bustamante externa que hasta en tanto no sea municipalizado el transporte urbano "la actitud intransigente de

40) Legislador José Valencia González, P. D. M., El Día 3/feb./81.

41) Ibid.

42) Ibid.

los concesionarios no cambia, porque únicamente velan por sus intereses"[43], comenta finalmente que "independientemente del incremento que logren los concesionarios, y aunque no se les conceda, sus ganancias son enormes"[44].

Finalmente, el ingeniero Francisco Ortiz Mendoza, secretario de Prensa y Propaganda del P. P. S. sostiene la tesis de que el transporte urbano debe estar en poder del Estado y no pertenecer a particulares, pues "mientras esto último sucede, sigue habiendo problemas"[45].

El senador Cruickshank García, líder nacional del Partido Popular Socialista, se pronuncia en favor de una empresa estatal del transporte urbano, "en el que fundamentalmente participe el gobierno del Distrito Federal"[46]. El diputado del Partido Socialista de los Trabajadores, Jesús Ortega Martínez opina que es falsa la afirmación de los concesionarios en el sentido que el Estado no tiene capacidad para tomar en su poder el servicio del transporte urbano.

43) Guillermo Bustamante, vocero del P. C. M., El Día 3/feb./81.

44) Ibid.

45) Francisco Ortiz Mendoza, secretario de Prensa y Propaganda del P. P. S., El Día 3/feb./81.

46) Cruickshank García, líder nacional del P. P. S., El Día 22/feb./81.

El hecho de que el servicio de transporte público urbano por autobús se ha municipalizado es en cierta medida una sorpresa para el usuario y para el propio grupo Alianza de Camioneros de México, no así para los tres partidos políticos señalados que inician una acción conjunta con el objeto de pedir la creación de una empresa descentralizada que se encargue de administrar el servicio de transporte.

El hecho de que el transporte público urbano por autobús se municipaliza el día 25 de septiembre de 1981, día mismo en que es propuesto como precandidato por el Partido Revolucionario Institucional el actual presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Sr. Lic. Miguel de la la Madrid Hurtado nos muestra como no se trata de desviar la atención de un suceso a otro, sino que se trata de mostrar ante la opinión pública que la municipalización del transporte es algo necesario y evitar de este modo posibles críticas por dar preferencia al aspecto del transporte que a otros aspectos en lo referente al aspecto económico.

De este modo se inicia una intervención del Estado que después se incrementa con la nacionalización bancaria.

OBJETIVO DE LA MUNICIPALIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR AUTOBUS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

El gobierno capitalino se hizo cargo el día 25 de septiembre de 1981, a partir de las 17:30 horas del control y administración del servicio público de transporte urbano del Distrito Federal. A las 18 horas en punto, el jefe del Departamento del Distrito Federal, profesor Carlos Hank González citó a conferencia de prensa. "Es función del gobierno que se brinde un servicio digno al público capitalino aunque no se obtengan utilidades, lo que no ocurre con los concesionarios particulares, quienes aspiran a una operación rentable", [47] manifiesta.

El Departamento del Distrito Federal indemnizará a los concesionarios mediante los avalúos que se realicen conforme la Ley; igualmente, asume la calidad de director substituto con respecto a los operadores y empleados de las líneas de autobuses urbanos, garantizando a todos los empleados la seguridad de sus empleos.

El profesor Hank González hace un llamado a toda la ciudadanía y al personal de las líneas, a sumarse con entusiasmo y civismo a esta nueva era en la historia de la transportación masiva. Después de que lee el texto informativo el jefe del D

47) Profesor Carlos Hank González, jefe del Departamento del Distrito Federal, El Día 26/sept./81.

partamento del Distrito Federal da respuesta a las interrogantes de los reporteros, destacando los siguientes señalamientos:

- El servicio de transporte no se mejorará ni en una semana ni en un mes; el D. D. F. se ha puesto como plazo para llegar a la calidad de transporte colectivo que merece el usuario, 12 meses a partir de esta fecha.

- De las alrededor seis mil unidades que adquiere de los concesionarios el D. D. F., 4 mil 500 están en posibilidades de ser completamente restauradas; además, serán adquiridos unos cinco mil autobuses más, hasta completar diez mil, que en buen estado darán servicio, no en cientos de pequeñas rutas, sino en 70 que van de pelo a pelo.

- Conjuntamente, el metro llegará el próximo año a una capacidad de transportación de seis millones 500 mil usuarios por día; y los trolebuses a un millón de capacidad. La meta es que en el lapso de un año poder transportar eficientemente 18 millones de pasajeros por día.

- La inversión para lograr dicha meta es de mil 850 millones de pesos, independientemente de la indemnización a los concesionarios. Cuando se logre la saturación de transporte, se pensará en planes para desalentar la utilización del automóvil.

- No se cambiarán, por el momento, las tarifas.

- Los trabajadores continuan por un lapso de tiempo, con los mismos ingresos y condiciones laborales, para ir mejorando

paulatinamente sus prestaciones.

- Se tiene pensado recuperar la inversión en cinco años.

- A los concesionarios se les notificó hace algunos meses, y ellos reciben la notificación de buen agrado y actuando con respeto.

A continuación, se da a conocer el texto íntegro al que da lectura el profesor Carlos Hank González durante la conferencia de prensa, antes de dar respuesta a multiples preguntas:

Hoy a las 17:30 horas, el gobierno de la Ciudad se hace cargo del control y la dirección del servicio urbano de transporte de pasajeros en autobús en el Distrito Federal, con objeto de procurar su eficiencia y poder brindar a los usuarios transportación de superficie suficiente y adecuada a sus necesidades.

Según los puntos de vista reiterados por los concesionarios, resulta imposible a estos, por incosteabilidad económica, cumplir las disposiciones del Gobierno, tendientes a prestar un servicio eficiente, suficiente, silencioso, lo cual implica, entre otras cosas, la adquisición de unidades nuevas y la adaptación de equipo anticontaminante y antiruido en las ya existentes.

En tal virtud, el Departamento del Distrito Federal resuelve hacerse cargo del transporte urbano, de pasajeros por autobús, pues es función del Gobierno que se brinde un servicio digno....

48

El artículo 22 de la Ley Orgánica del Departamento del

Distrito Federal establece que la prestación de los servicios públicos corresponde al propio Departamento del Distrito Federal, sin perjuicio de encomendarla mediante concesión limitada y temporal. La Ley que regula el transporte público de servicio establece que este es de utilidad pública.

La fracción IX del artículo 27 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, faculta a esta dependencia, aún sin existir motivo de caducidad, para que en casos que la juzgue conveniente para el interés público, revoque unilateral y anticipadamente las concesiones.

En tal virtud, con fundamento en los artículos 1º, 3º, 10, 22, 23, 24, 25, 27 y demás relativos de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, el titular de esta dependencia juzga conveniente para el interés público revocar unilateral y anticipadamente las concesiones otorgadas, y asumir en forma directa la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal.

Los autobuses, bienes inmuebles y otros bienes muebles afectos a la prestación del servicio público cuyas concesiones se revocan, pasan a ser propiedad del Departamento del Distrito Federal.

Por lo tanto, la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México, en el contexto de

48) Ibid.

la importancia que desarrolla el transporte en las interacciones de un sistema de producción, no constituye un proceso aislado, tal medida responde a toda una política que se encuentra ligada a un programa de vialidad y mejoramiento del transporte colectivo que junto con una serie de acontecimientos diversos de tipo social, político y económico, crean el campo propicio para tomar tal decisión.

Ante diversos problemas como campaña por medio de "pintas" con el objeto de informar el estado de operatividad del servicio, demandas por parte de los poseedores de las concesiones encaminadas a obtener un aumento en el precio del servicio, demandas por varios partidos políticos como el P.P.S., P.S.T. y P.C.M. en favor de la creación de una empresa descentralizada que organice el servicio de transporte, demandas por parte de los usuarios en torno a pedir el servicio de la Ruta 100 para algunas zonas de la ciudad, la visión de esta problemática nos muestra las condiciones que generan la posición asumida por el D. D. F.

El hecho de municipalizar el transporte público urbano por autobús no significa únicamente retirar las concesiones a unos para que asuman la responsabilidad otros, no se trata de una medida tomada al azar con el objeto de afectar a los poseedores de las concesiones.

Por el contrario, dicha medida nace ante una serie de necesidades que la Ciudad de México requiere, se trata de realizar toda una serie de modificaciones que aseguren el buen fun-

cionamiento del transporte colectivo en general, se trata en realidad de evitar en la mayor medida posible, la anarquía en el servicio y la consecuente pérdida de tiempo y energía productiva que esto propicia.

La municipalización del transporte responde a la problemática del usuario en el sentido de que pretende la integración de varios sistemas de transportación colectiva como lo es el S. T. C. Metro, colectivos, autobuses, trolebuses y taxis, el cuál constituye un sistema de transportación en la Ciudad de México agrupado y coordinado que permite al usuario realizar recorridos directos y de acuerdo a las necesidades del usuario.

El objeto de no permitir un sistema de transportación aislado tiene como finalidad el desplazamiento armónico e integral hacia las actividades que realiza el usuario, para esto, se plantea la elaboración de todo un sistema de transportación masiva que se encuentre agrupado "... Debe haber un sólo sistema de transporte colectivo que integre al Metro, trolebuses, tranvías, autobuses públicos, privados, y taxis, y así procederemos..." [49] con el propósito de hacer confiable la utilización del transporte colectivo.

Y para hacer realidad esa posibilidad es necesario que la política a seguir por el D. D. F. se encuentre encaminada a ra

49) Carlos Hank González, jefe del D. D. F., El Día 2/dic./80.

tirar las concesiones, ya que en caso contrario, el servicio de transporte público urbano por autobús viene a constituir una traba para el funcionamiento adecuado del transporte colectivo en general, debido primordialmente a los problemas de costeabilidad por los que atraviesa el grupo Alianza de Camioneros de México "... el déficit que soportan las 20 empresas de transporte de pasajeros tienen una deuda de más de 200 millones de pesos...."[50]

El dictamen de municipalizar el transporte público urbano por autobús es una medida táctica que busca fundamentalmente hacer ágil, "... eficiente y suficiente..." [51] el servicio de transporte colectivo en general con un sentido social "... para que los ciudadanos tengan cada día mejor servicio...",[52] así pués, la medida que asume el D. D. F. de municipalizar el transporte se encuentra encaminada a evitar una situación anárquica y pretende al mismo tiempo frenar una crisis que amenaza con extenderse con consecuencias perjudiciales para el demandante del servicio, proyecta además, un compromiso con el usuario en general en la medida que se fija como meta el mejora---

50) Héctor Hernández Casanova, presidente del grupo Alianza de Camioneros de México, El Día 19/jul./80.

51) Cuauhtémoc Santa Ana, secretario de Obras y Servicios del D. D. F., El Día 28/oct./80.

52) Ibid.

miento en el servicio.

La municipalización del transporte en la Ciudad de México es la respuesta a la problemática que se refleja alrededor de un sistema de transportación masiva por autobús que no cumple plenamente en operatividad las necesidades del usuario, debido a problemas económicos que en un momento dado se le presentan al grupo Alianza de Camioneros de México y al crecimiento en los requerimientos que la Ciudad de México tiene paulatinamente no únicamente en lo referente a servicios de transportación, sino también de habitación, esparcimiento, recreación, etc.

IV) EL SERVICIO QUE OTORGA EL D. D. F. EN ESTE CONTEXTO.

- EL SERVICIO DE RUTA 100.
- EL PROCESO REESTRUCTURATIVO DE RECORRIDOS.
- RESOLUCION QUE MUNICIPALIZA EL TRANSPORTE.

- EL SERVICIO DE RUTA 100.

Se debe aclarar que el servicio que otorga Ruta 100 en el momento en que es municipalizado el transporte público urbano por autobús, es un servicio que constituye una intervención directa en la problemática del transporte en la Ciudad de México.

Este servicio que entra a funcionar el 25 de agosto del año 1980 inicia para el D. D. F. una intervención que culmina el el 25 de septiembre de 1981, por lo cual el servicio de Ruta 100 en sus inicios constituye una práctica, para posteriormente operar y dirigir el 100% el servicio de transporte público urbano por autobús.

De este modo Ruta 100 inicia, completa al tiempo que moderniza la situación del transporte público urbano por autobús. El servicio que otorga Ruta 100 representa un proyecto de transporte que constituye un reflejo de la situación que prevalece en el transporte por autobús, enmarcado por la ausencia de recorridos extensos de autobuses.

Los recorridos que implanta Ruta 100 indican que se inicia en la práctica un moderno sistema de transporte masivo, por permitir la circulación de estos autobuses por las laterales de avenidas amplias al tiempo de establecer la circulación a contraflujo, lo cual indica un mejor transporte masivo.

Al municipalizarse el transporte público urbano por autobús, se encuentra el D. D. F. en posibilidad de otorger 7 ru-

tas de autobuses, lo cual indica que esta política de transporte se encuentra en creciente ascenso. De este modo, es notorio que este servicio que el D. D. F. incrementa, representa un servicio el cual, sustancialmente inicia lo que posteriormente concluye con la municipalización del transporte público urbano por autobús.

En este contexto, el organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 empieza a otorgar un servicio de transporte que muestra la capacidad de este para otorgar un servicio de transporte por autobús acorde con los requerimientos de la Ciudad de México, en lo que se refiere a transporte.

Así pues, el secretario de Obras y Servicios del D. D. F., Cuauhtémoc Santa Ana, dice en el mes de octubre de 1980 que el gobierno del Distrito Federal tiene en estudio la reestructuración de todos los sistemas de transporte de la Ciudad de México, cuya "espina dorsal" se siga considerando al Metro.

"No podemos construir 434 kilómetros de Metro en un sexenio; no habría la posibilidad material para hacerlo, por lo que nos vemos obligados a considerar la combinación de todos los medios de transporte",[53] señala. La solución es crear el sistema multimodal o sea enlazar todos los medios de transpor-

53) Cuauhtémoc Santa Ana, secretario de Obras y Servicios del D. D. F., El Día 16/oct./80.

te, insiste el secretario de Obras y Servicios del D. D. F.

Sobre el dictamen de las comisiones de Comunicaciones y Transportes y del Distrito Federal sobre el problema del transporte, Cuauhtémoc Santa Ana dice que el D. D. F. es respetuoso del poder legislativo. El D. D. F. -indica- tiene facultades a través de su Ley Orgánica sobre el manejo del transporte de la Ciudad de México, asimismo el funcionario anuncia que la Ruta 100 propiedad del gobierno se extenderá por diversos puntos de la ciudad de acuerdo con la capacidad de producción de las unidades que tengan las armadoras nacionales.

En cuanto a las tarifas tanto de los "peribuses" como de los "audibuses", (los primeros que dan servicio gratuito desde el 25 de agosto último), el secretario de Obras y Servicios señala que se ajustarán a las de todos los autobuses de servicio público de transporte.

El ramal de la Ruta 100 que correrá por las laterales de Reforma tendrá una capacidad de transportación de 100 mil usuarios a través de 85 unidades, dice Cuauhtémoc Santa Ana. El secretario de Obras y Servicios manifiesta además que no se permitirá el estacionamiento de vehículos en las laterales de Reforma, entre la Diana y Bucareli, ya que por esas zonas correrán los "audibuses".

El D. D. F. está conciente de las necesidades de transporte colectivo y se estudia como resolver estos problemas, así como los de vialidad, dice. Ese ramal de la Ruta 100 irá del Auditorio a la Plaza de la Constitución por las calles de Pa--

seo de la Reforma, Revillagigedo, Independencia, 16 de septiembre hasta el Zócalo, para retornar por Cinco de Mayo, Juárez y Reforma, otro ramal prestará servicio entre Bucareli y la Basílica de Guadalupe, también sobre Paseo de la Reforma.

Subraya que las nuevas unidades de la Ruta 100 tienen las más bajas emisiones de humos y ruido, porque se adaptaron sus motores a través del sistema de encapsulado.

Señala que la prioridad en el programa de vialidad son los ejes viales y le sigue la continuación del Anillo Periférico y el Circuito Interior. Asimismo, dice que con las obras de vialidad se intercomunicarían el norte y sur de la ciudad al romperse todos los cuellos de botella que impidan los traslados rápidos de un punto a otro.

En este contexto, en el mes de marzo de 1981, el Departamento del Distrito Federal ordena introducir una ramal de la Ruta 100 en Xochimilco y Milpa Alta para suplir el servicio que realizan unidades de la línea México-Xochimilco. Humberto Navarro, delegado de Milpa Alta, y Armando López Santibañez, director de Autotransporte, informan que la número 100 cubrirá la ruta entre Xochimilco y Milpa Alta.

Vecinos que mantienen 25 unidades de la ruta México-Xochimilco, en San Pablo Oztotepec, cuyos concesionarios elevaron en forma arbitraria la tarifa, las devolverán cuando empiecen a funcionar los vehículos de la Ruta 100.

En otro sentido, Jesús Garduño Villavicencio, oficial mayor del D. D. F., informa que las autoridades llevan a cabo

una investigación sobre las quejas de los vecinos contra los propietarios de la ruta México-Xochimilco que elevaron la tarifa. Garduño Villavicencio indicó lo anterior después de presidir la audiencia pública en Milpa Alta. Se procederá en forma enérgica contra los propietarios a fin de que no se lesionen los intereses de los usuarios del transporte, manifiesta.

De las cinco mil 800 unidades de autobuses de transporte público, dos mil están en condiciones de seguir prestando el servicio, dice durante el mes de junio de 1981 el ingeniero Francisco Noreña Casado, Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del D. D. F.

Explica que de esas nueva mil unidades, seis mil 200 deben tener capacidad para 80 pasajeros; 200 autobuses tipo express con capacidad para 40 pasajeros sentados; mil 600 unidades con capacidad para 120 pasajeros y mil autobuses con cupo para 80 pasajeros.

Noreña Casado destaca que llevar a la práctica este importante servicio colectivo de superficie no presenta problemas en lo referente a la fabricación de autobuses. La industria paraestatal cuenta con capacidad de producción que puede entregar seis mil vehículos en un lapso de 30 meses, lo mismo que 500 trolebuses.

Subraya los objetivos del Plan de Transporte del Departamento del Distrito Federal, el cual incluye implantar en circulación, vehículos colectivos con capacidad intermedia (microbuses) en zonas de baja densidad de pasaje; rutas escolares que

cubren las necesidades de transporte de los centros educativos de nivel medio y superior y rutas expreso, con un mínimo de paradas, que comunican las principales zonas generadoras de viajes con autobuses que utilizan las vías preferenciales.

Puntualiza que en 1980 son puestos en operación 500 trolebuses en los ejes viales y en los recorridos fuera de ellos integrarán una red de 439 kilómetros, en los cuales se transportan diariamente 480 mil pasajeros. En 1981 se incrementará en 300 más su número, con lo cual moverán a 800 mil usuarios al día, y en 1982 estarán funcionando en los mismos recorridos, mil trolebuses que pueden transportar 900 mil pasajeros diariamente, agrega el Vocal Ejecutivo de COVITUR.

Asimismo, Noreña Casado destaca que el Plan de Transporte persigue implantar un sistema integral y coordinado de transportación de superficie, orientado por una clara política social que garantice la prestación de un servicio eficiente y suficiente de transporte.

"Para tal efecto se considera la reducción del uso del automóvil, haciendo deseable y posible utilizar el transporte colectivo y encareciendo el primero".[54] Indica que las acciones básicas del Plan consisten en la implantación de una estructu-

54) Ingeniero Francisco Noreña Casado, Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del D. D. F., El Día 4/jun./81.

ra de transportación colectiva de gran regularidad, que opere en una retícula de los ejes viales con trolebuses y autobuses y que atienda la mayor parte de los traslados relativamente extensos dentro de la ciudad.[1]

Moreña Casado indica que los técnicos estiman la posibilidad de operar ocho mil autobuses en condiciones de dar servicio a ocho millones de usuarios antes de culminar la presente administración.[1]

- EL PROCESO REESTRUCTURATIVO DE RECORRIDOS.

En el año de 1981, deberán ser puestos en servicio dos mil 500 autobuses para integrar la red ortogonal del sistema de transporte de superficie, que contempla fundamentalmente reducir las rutas de 534 a 76. El Departamento del Distrito Federal señala en el programa de transporte, que los concesionarios de la ciudad, integrados en 20 sociedades autotransportistas deben racionalizar las rutas para reducir el costo y el tiempo de recorrido del usuario.

El secretario de Obras y Servicios, licenciado Cuauhtémoc Santa Ana, informa que el gobierno capitalino está en la espera de que el grupo Alianza de Camioneros solicite la audiencia para mostrar la respuesta concreta a cada una de las demandas planteadas por el D. D. F. con el objeto de reestructurar ese servicio. Las 76 rutas que serán establecidas cruzarán la ciudad de extremo a extremo, sin cortes caprichosos, de norte a sur y de oriente a poniente.

El programa de las rutas de la red ortogonal ya está concluido, informa el gobierno capitalino, asimismo el D. D. F. señala que de las siete mil unidades existentes, de las cuales operan únicamente cinco mil 500 aproximadamente, es necesario renovar los modelos antiguos y reponer los que, aunque de modelo reciente, se encuentran en malas condiciones de operación.

Los concesionarios deben firmar con DINA los contratos de compraventa respectivos para adquirir toda la producción de au

tobuses que fabrica esa empresa paraestatal, las cuales son __ dos mil 400 en este año y dos mil 400 en 1982.

El D. D. F. manifiesta que con las 4 mil 800 unidades nuevas se permiten óptimas condiciones de servicio, en lugar de _ las siete mil unidades, parte de ellas en pésimo estado.

El programa de transporte del gobierno de la ciudad señala que el servicio de autobuses debe operar durante las 24 horas del día, asimismo se indica que las unidades que no puedan ser sustituidas deben ser modificadas en su mecanismo a objeto de que emitan reducido ruido y gases.

Esto significa encapsular los motores y colocar espreas _ en el sistema de inyección del combustible, al igual que el __ sistema que funciona en los autobuses de la línea 100 del D. _ D. F., el D. D. F. subraya también que ya operan varias rutas_ las cuales son ejemplo de lo que será la red ortogonal. Tales_ son los casos de las rutas que van de Xochimilco a la Villa, _ por Paseo de la Reforma y de las laterales del anillo periférico entre Cuatro Caminos y Cuemanco.

De acuerdo a los estudios realizados por el D. D. F., los técnicos estan en posibilidad de realizar la modificación a __ los motores de 150 unidades cada semana. Igualmente el programa de transporte destaca que los concesionarios deben contar _ con talleres para mantener sus unidades en óptimas condiciones. "No se permitirán más terminales en la vía pública",[55] advierte el D. D. F.

El D. D. F. entregó al grupo Alianza de Camioneros de Mé-

xico el prototipo de terminales y talleres que deben empezar a construir durante el mes de enero de 1981, según las modificaciones y en los lugares que fija el gobierno capitalino.

Se establecen programas permanentes de revisión de costos de producción y operación, los prestadores del servicio de autobuses deben implantar programas y planes de capacitación para los operadores y empleados administrativos de las empresas, los cuales deben someterse a la aprobación del D. D. F.

De las 8 mil unidades concesionadas para transporte de autobuses en la Ciudad de México, únicamente operan diariamente un promedio de cinco mil a cinco mil 800 revelan estudios realizados por la Vocalía del Transporte del Departamento del Distrito Federal y la Dirección General de Policía y Tránsito (hoy Secretaría de Protección y Vialidad). Los informes sobre el estado del autotransporte de pasajeros en la Ciudad de México señalan que prácticamente los nueve millones de pasajeros que deben transportar los autobuses, unicamente son cinco millones.

Esto significa que los autobuses únicamente dan servicio a cerca de un 60 por ciento de la demanda que deben atender, señalan ambas dependencias en sus informes sobre el transporte capitalino, el Departamento del Distrito Federal subraya que la situación del servicio de autobuses se caracteriza por operar en forma anárquica frente a las necesidades de transportación de los usuarios.

Asimismo el D. D. F. a través de la Vocalía del Transpor-

te, destaca que existen 534 líneas de autobuses que no satisfacen las necesidades de costo y tiempo de recorridos. El D. D. F. planteó al grupo Alianza de Camioneros de México las condiciones mínimas que debe cubrir en el año de 1981, para llevar a efecto la reestructuración del servicio de autobuses, esas necesidades mínimas comprenden reducir las 534 líneas a 76, dentro de un sistema ortogonal que cruce la ciudad de extremo a extremo, "sin cortes caprichoses", de norte a sur y de oriente a poniente.

Asimismo el gobierno capitalino señala que el objetivo fundamental de la reestructuración del servicio de autobuses es racionalizar las rutas para reducir el costo y el tiempo de recorrido. La situación del servicio es caótica, por ejemplo, en la zona norte en el recorrido de Ceylán a Ciudad Universitaria, el usuario tiene que abordar tres autobuses, tiene 127 minutos de recorrido y 30 más en los trasbordos.

En el traslado de Los Reyes a Vallejo, de igual modo el usuario emplea tres autobuses y 134 minutos en tiempos de recorrido y trasbordos.

Todas las líneas tienen que comprender rutas directas entre cada punto de la ciudad, otra situación que destaca el D. D. F. es que las rutas de autobuses están encontradas en diferentes zonas, al grado de cubrir una zona cinco líneas, mientras existen otras a las cuales no les presta servicio ninguna.

También existen áreas de la ciudad, sobre todo en el pri-

mer cuadro, en que estrechas calles se congestionan continuamente por que las cruzan hasta I0 líneas de autobuses, la Vocalía del transporte manifiesta junto con la DGPT la necesidad de modificar todo el sistema de rutas de autobuses de la ciudad.

En otro sentido, los informes de ambas dependencias destacan que son cuatro mil 500 los concesionarios que detentan las ocho mil concesiones de servicio de autobuses. El grupo Alianza de Camioneros indica que un 30 por ciento de las ocho mil unidades se mantiene permanentemente en los encierros por diferentes causas, que van desde la falta de refacciones con la ausencia de operadores.

El vocal del Transporte del D. D. F., Armando Loizaga Barquín, informa en el mes de febrero de I98I que son aproximadamente seis mil los autobuses los que prestan servicio en las 70 rutas de la red ortogonal del transporte en la Ciudad de México.

- RESOLUCION QUE MUNICIPALIZA EL TRANSPORTE.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

Resolución.- El Departamento del Distrito Federal, por conducto de su titular, juzga conveniente para el interés público revocar y por tanto revoca unilateral y anticipadamente las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal.

México, Distrito Federal, a veinticinco de Septiembre de mil novecientos ochenta y uno.

VISTOS, los antecedentes sobre la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal y

CONSIDERANDO

I.- El artículo 22 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, establece que la prestación de los servicios públicos en el Distrito Federal corresponde al Departamento del propio Distrito Federal, sin perjuicio de encomendarla mediante concesión limitada y temporal a quienes reunan los requisitos correspondientes.

II.- La Ley que regula el transporte público de pasajeros establece que este es un servicio público y por tanto de utilidad pública.

III.- El Departamento del Distrito Federal, ha otorgado

concesiones para el servicio público de transporte de pasaje-- ros en autobuses; para cuya prestación los concesionarios han_ construido líneas y éstas se han integrado en los siguientes _ grupos:

GRUPO No. I "GRUPO CLASA, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración-Lic. Héctor Hernández Casanova.- Concepción Beistegui No. 1006 Colonia del Valle, Z. P. 03100

Integrado por las líneas:

R-47 "Madero Clasa Coyoacán CU"

Miguel Kramer No. 38.-Col. Atlántida, Z. P. 04370 Presi-- dente: Sr. Rafael Corona Ramírez.

R-38 "México-Tlalpan-Peña Pobre" Ajusco No. 3.-Tlalpan, Z. P._ 14000 Presidente: Profr. Felipe Rodríguez García.

R-63 "Tlalpan-Fuentes Brotantes" Congreso No. 296.-Tlalpan, Z. P. 14000 Presidente Héctor Hernández Casanova.

GRUPO No. 2 "AUTOTRANSPORTES XOCHIMILCO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: Lic. Juan Reyes Laz- cano.- Prolongación 5 de mayo No. 17.-Los Reyes, Iztapalapa, _ Z. P. 09840

Integrado por las Líneas:

R-18 "Xochimilco-Milpa Alta"

R-65 "México-Xochimilco"

R-88 y R-94 "Chapultepec-Xochimilco" Av. México No. 6114.-Xo--

chimilco, D. F. Todas las líneas anteriores están presidi das por el C. Lic. Juan Reyes Lazcano.

GRUPO No. 3 "AUTOBUSES VILLA A. OBREGON, S. A. DE C. V."
Presidente del Consejo de Administración C. Antonio Bravo Mu-- ñoz.-General Plata No. I05.-Col. Observatorio, Z. P. II860.
Integrado por las Líneas:
R-33 "Villa Alvaro Obregon"
R-64 "Insurgentes 20 de Noviembre"
R-90 "Insurgentes 20 de Noviembre"
R-45 "Santa Fé-Tacubaya"
R-93 "Santa Fé-Tacubaya"
R-57 "Ciudad de los Deportes"
R-70 "Roma Piedad y Anexas"
Girardón No. I33, Santa María Nonoalco, Z. P. 03700 Todas las Líneas anteriores están presididas por el C. Antonio Bravo Muñoz.

GRUPO No. 4 "GRUPO VILLA LINDAVISTA, S. A. DE C. V."
Presidente del Consejo de Administración: C. Rubén Guevara-Pi- sagua No. I222, Col. San Pedro Zacatenco, Z. P. 07360.
Integrado por las Líneas:
R-44 "Lindavista-Bellas Artes"
R-60 "Gustavo A. Madero"
R-II "Gustavo A. Madero"
Av. Mazatlán No. 269, Antiguo Camino a Ticomán Col. La __

Pastora, G. A. Madero, Z. P. 07290. Todas las Líneas anteriores están presididas por el C. Rubén Guevara.

GRUPO No. 5 "TRANSPORTES DEL SURESTE DEL DISTRITO FEDERAL, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Tomás Valle Juarez.- Calle Juan Alvarez No. 51, Barrio de San Miguel, Iztapalapa, Z. P. 09360.

R-55 "México-Kztapalapa"

R-15 "Iztapalapa Tulyehualco"

R-43 "Mariscal Sucre"

Braulio Maldonado No. 100, Col. Consejo Agrarista Mexicano, Iztapalapa, Z. P. 09760. Todas las Líneas anteriores están presididas por el C. Valle Juarez.

GRUPO No. 6 "TRANSPORTES METROPOLITANOS, NIÑO PERDIDO ALAMOS, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Humberto Márquez Díaz.-Calle Constitución de la República No. 1025, G. A. Madero, Z. P. 07550.

Integrado por las Líneas:

R-19 "Penitenciaria-Niño Perdido"

R-46 "Penitenciaria-Alamos"

R-29 "Santa Julia-Merced"

R-76 "Santa Julia-Morelos"

Las dos primeras con domicilio en Calle Constitución de

la República No. I025, las dos últimas en Transval No. I82 Col. Romero Rubio, Delegación Venustiano Carranza, Z. P. I5400.

Todas las Líneas anteriores están presididas por el C. Humberto Márquez Díaz.

GRUPO No. 7 "AUTOBUSES COYOACAN CUAUHTEMOC GUERRERO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Moisés Basurto Ortega.- Calz. Nonoalco No. I60, Z. P. 06900. Integrado por las Líneas:

R-48 "Coyoácan Cuauhtémoc-C U"

Calle 30I No. I000I, Col. Nueva Atzacoalco, Z. P. 07420. Administrador: C. Moisés Basurto Ortega.

R-I2 "Guerrero-San Lázaro"

Av. FF. CC. Hidalgo No. 498, Col. Estrella, Presidente: C. Moises Basurto Ortega.

R-42 "Guerrero-Jamaica-Balbuena" Sur 24 No. 94, Col. Agrícola Oriental Z. P. 08500. Presidente: Jesús Cisneros Ortíz, Av. 604 No. 25I, CTM San Juan de Aragón, Z. P. 07990.

R-28 "Santa María Roma" Miranda No. 38, Col. Aragón, Z. P. 07000.

R-67 "Santa María Roma" Miranda No. 38, Col. Aragón, Z. P. 07000. Presidente: C. Rodolfo Solís Soto. Camelia No. 25, San Angel Inn, Z. P. 0I060.

R-80 "Roma Mérida-Chapultepec" Ansar No. 35, Col. Granjas Mo--

dernas, Z. P. 07460. Presidente: C. Agustín Pérez Meneses.

GRUPO No. 8 "TRANSPORTES CIRCUITO HOSPITALES, S. A. DE C. V." Presidente del Consejo de Administración: C. Benuto Ollevides Cabello-Sinaloa No. 7I, Peñón de los Baños, Z. P. I5520. Integrado por las Líneas:

R-77 "Circuito Hospitales" Canal de San Juan No. 202, Col. Tepalcates. Iztapalapa, Z. P. 092I0. Presidente C. Benuto Ollervides Caballo.

R-75 "Circuito Colonias" Sinaloa No. 7I, Col. Peñón de los Baños, Z. P. I5520. Presidente: C. Luis Ranero Murguia.

R-24 "Circuito Hospitales" Canal de San Juan No. 202, Col. Tepalcates Iztapalapa, Z. P. 092I0. Presidente: C. Luis Castañeda Quiñones.

GRUPO No. 9 "AUTOBUSES SAN ANGEL INN INSURGENTES BELLAS ARTES COLONIA DEL VALLE COYOACAN, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Guillermo García Cochegus, Heriberto Frias No. 220, Col. Narvarte, Z. P. 03020.

R-5I "San Angel Inn-Tacubaya" Camino Presa Tarango No. 62, Col. Merced Gómez, Z. P. 03930.

R-58 "Insurgentes-Bellas Artes" Girardón No. I33, Santa María Nonoalco Mixcoac, Z. P. 03700. Presidente: C. Jesús Hernández Vázquez.

R-57 "Col. Valle-Coyoacán" Xicotencatl No. I25, Col. del Carmen, Coyoacán Z. P. 04I00. Presidente: Ing. Marco Antonio Alvarez Barcelé. Xicotencatl No. 392, Col. del Carmen, Coyoacan, Z. P. 04I00

R-6 "Col. del Valle-Coyoacan" Puerto Alegre No. 60 Col. San Andrés Tetepilco, Z. P. 09440. Presidenta: C. Abel Chávez Ramírez Linares No. 9, Col. Simón Bolivar, Z. P. I54I0.

GRUPO No. IO "AUTOBUSES HIPODROMO, JUAREZ, SAN PEDRO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Benjamín Maldonado Riosa.- Av. Eduardo Molina No. I639 Col. Díaz Mirón, México I4, D. F.

R-52 "Hipodromo-Rastro" Ing. Eduardo Molina No. I639, Col. Díaz Mirón, México I4, D. F. Presidente: Benjamín Maldonado Riosa.

R-85 "Juárez-Loreto" Ing. Eduardo Molina No. I693, Col. Díaz Mirón, México I4 D. F. Presidente: Enrique González Ilaca.

R-66 "San Pedro de los Pinos" Ing. Eduardo Molina No. I639, Col. Díaz Mirón, México I4, D. F. Presidente: C. Julio Ortíz Cabrera.

R-25 "San Pedro de los Pinos" Calz. San Juan de Aragón No. 259, Z. P. I4. Presidente: C. Julio Ortíz Cabrera.

GRUPO No. II "AUTOBUSES GENERAL ANAYA LA MAGDALENA CONTRERAS,

S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Alejandro Devara Cabrera.-Monrovia No. 143, Col. Portales, Z. P. 03300.

Integrado por las Líneas:

R-98 "General Anaya-La Magdalena Contreras" Monrovia No. 143, Col. Portales, México 13, D. F. Presidente: C. Alejandro Devara Cabrera.

R-35 "General Anaya-La Magdalena Contreras" Monrovia No. 143, Portales, México 13 D. F. Presidente: C. Alejandro Devara Cabrera.

R-14 "Hospital General" 5 de mayo No. 8. Los Reyes, Iztapalapa, Z. P. 09840. Presidente: C. Héctor Sierra Silva, Techponécatl No. 8, Los Reyes, Iztapalapa, Z. P. 09840. Presidente: C. Héctor Sierra Silva.

GRUPO No. 12 "AUTOBUSES AZCAPOTZALCO, ESTADO DE MEXICO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Carlos Gradoa García.- Calzada Real de San Martín No. 270 México 16, D. F.

Integrado por las Líneas:

R-34 "Azcapotzalco-G. A. Madero. Gertrudiz Sánchez" Camino Real de San Martín No. 270, Col. San Martín Xochinéhuatl, Reynosa, Z. P. 02200.

R-53 "Azcapotzalco-Aviación" Camino Real de San Martín No. 270, Col. San Martín Xochinahuatl, Reynosa, Z. P. 02200.

Presidente: José Olmedo Villanueva.

R-27 "Santa María Mixcalco" Calzada Tepantongo No. 306, Col. Reynosa, Azcapotzalco, Z. P. 02200. Presidente: C. Guillermo Gutierrez Mena.- Brazo No. 181, Nueva Santa María Z. P. 02800.

R-37 "San Juanico-Merced" Lago Canegón No. 130 Col. Argentina Z. P. 11270. Presidente: Manuel Silva Martínez. Lázaro Cárdenas No. 248, Z. P. 16.

R-2 "Azcapotzalco-Tlalnepantla" Calz. Tlalnepantla No. 108, Z. P. 16. Presidente: Manuel Silva Martínez. Lázaro Cárdenas No. 248 Z. P. 16.

R-41 "Lomas de Chapultepec" 6 de Marzo No. 74 Col. Juventud Revolucionaria Z. P. 9, D. F. Presidente: C. Roberto Trillo Villaseñor. Damas No. 110 Col. San José Insurgentes Z. P. 03900.

GRUPO 13 "TRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS CIRCUNVALACION SAN RAFAEL ROMA, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Benito de Paz del Bosque.-Camino San Juan de Aragón No. 151 Col. Casas Alemán, Z. P. 07580.

Integrado por las Líneas:

R-54 "Circuito de Circunvalación" Camino San Juan de Aragón No. 151 Col. Casas Alemán, Z. P. 07580.

R-13 "Circuito de Circunvalación" Col. Casas Alemán Z. P. 07580. Todas las Líneas anteriores están presididas por

el C. Benito de Paz del Bosque.

GRUPO No. 14 "CONSTITUYENTES PUERTO AEREO, PERALVILLO COZUMEL SANTA MARIA COLONIAS, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. José Valdovinos Rodriguez.-Calz. de Guadalupe No. 367, México 14 D. F.

Integrado por las Líneas:

R-84 "Constituyentes Puerto Aéreo-Indios Verdes"

R-10 "Constituyentes Puerto Aéreo-Indios Verdes"

Calle 185 No. 20, Col. Santa María Ticomán, G. A. Madero, Z. P. 07380.

R-71 "Santa María Colonias" Palestina No. 170, Nueva Clavería, Z. P. 16.

R-91 "Colonias Urbanas" Calz. de Guadalupe No. 357 México 14 D. F.

R-7 "Colonias Urbanas" Calz. de Guadalupe No. 357, México 14 D. F. Presidente: C. Hilario Bierge García.- Nieve No. 170, Jardines del Pedregal, Z. P. 20.

Las Líneas que no tienen anotación de presidente son presididas por el C. José Valdovinos Rodríguez.

GRUPO No. 15 "PERALVILLO VIGA COLONIAS RASTRO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. José Luis González Reyes.-Sur 65 "A" No. 3221, Col. Viaducto Piedad, México 13 D. F.

Integrado por las Líneas:

R-2I "Peralvillo Viga" Av. del Taller y Potem No. 367, Col. Obregón, México 8 Z. P. I5990. Presidente: C. José Luis González Reyes.

R-79 "Viga Colonias" Corregidora No. II7 Col. La Cruz, México I3 D. F.

R-79 Bis "Viga Colonias Rastro a Rastro" Ignacio Allende No. 42, San Juan de Aragón Z. P. 07950. Presidente: C. René Ortiz.- Lira 2a. Av. II No. 5 Z. P. I3.

GRUPO No. I6 AUTOBUSES DE ORIENTE SAN RAFAEL AVIACION INDIANILLA NONOALCO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración C. Roberto Tamariz Martinez.- Oriente 2I7 "A" No. 42 México 9, D. F.

Integrado por las Líneas:

R-3I "San Rafael Aviación" Agricultura No. 78 Col. Federal Z. P. 9.

R-68 "Indianilla Sanatorio Puerto Aéreo" Fundidora Monterrey No. 82, Col. Peñón de los Baños, Z. P. I5520. Presidente: C. Marcelino Sánchez García. Mosqueta No. II4, México 3 D. F.

GRUPO No. I7 "LINEAS UNIDAS DE AUTOBUSES URBANOS DE AZCAPOTZALCO, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: Abelardo Matamoros Acosta. Lázaro Cárdenas No. 248, Z. P. I6.

R-6I "Azcapotzalco-Coyoacán" San Mateo No. 32, Azcapotzalco.

R-49 "Azcapotzalco-Jamaica" Lázaro Cárdenas No. 236, Azcapotzalco.

R-72 "México-Azcapotzalco" Lázaro Cárdenas No. 236, Azcapotzalco.

R-2 "Azcapotzalco Tlalnepantla" Av. de los Angeles No. 25, Azcapotzalco. Presidente: C. Manuel Silva Martínez. Lázaro Cárdenas No. 236, Azcapotzalco.

GRUPO No. I8 "AUTOTRANSPORTES PERALVILLO TLALNEPANTLA, CUAUTEPEC LA VILLA, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Salvador Paredes Orozco.- Poniente I22 No. 628 Col. Industrial Vallejo, México I6 D. F.

Integrado por las Líneas:

R-5 "Col. Peralvillo Tlalnepantla" Poniente I22 No. 626 Col. Industrial Vallejo, México I6 D. F.

R-39 "México Tlalnepantla" Calzada Vallejo No. I48I, México I4 D. F. Presidente C. Fabronio Pereyra Sánchez.

R-8 "Cuautepec-G. A. Madero" Puerto de Mazatlán No. II Col. La Pastora Z. P. I4. Presidente: C. Antonio Paredes Orozco.

GRUPO No. 20 "AUTOTRANSPORTES DEL NORTE DEL DISTRITO FEDERAL, S. A. DE C. V."

Presidente del Consejo de Administración: C. Hugo Delgado Alvarez.- Abel No. I8 "A", Col. Guadalupe Tepeyac, México I4

D. F.

Integrado por las Líneas:

R-36 "G. A. Madero-Tacuba-Tacubaya" 5 de Mayo No. 59, Cuautepec, Barrio Bajo, Z. P. 14. Presidente: C. Victor Gregorio Quecholac.

R-4 "G. A. Madero-Tacuba-Tacubaya" Cantera No. 2 6 54, G. A. Madero Z. P. 14. Presidente: C. Luciano Valdez Rodriguez. Cantera No. 18, Z. P. 14.

R-86 "Vallejo Hospitales" Paganini No. 131 Col. Vallejo Z. P. 14. Presidente: Hugo Delgado Alvarez.

R-3 "Vallejo Hospitales" Santiago de Chile No. 86, Zacatenco, México 14 D. F. Presidente: C. Francisco Saldaña Carrobn.

R-40 Santiago Algarín Potrero" Av. Cuauhtémoc 65 Esquina 16 de Septiembre, pueblo de Aragón, México 14 D. F. Presidente: Hugo Delgado Alvarez.

R-50 "Madero Alamos Narvarte" Habana y Montevideo No. 165, Col. Lindavista, México 14 D. F. Presidente: Roberto Galicia Fermoso Av. Central No. 217, México 21 D. F.

LINEAS QUE PERMANECEN SIN AGRUPARSE:

R-62 "San Mateo Santa Rosa" Allende No. 3, San Mateo Tlatenango Cuajimalpa. Presidente: C. Carlos Chavez de la Rosa.

R-60 Bis "Tacubaya Acopilco Laventa" Av. Observatorio No. 35, Tacubaya, Presidente: C. Francisco Salgado Campos.

IV.- La Fracción IX del artículo 27 de la Ley Orgánica

del Departamento del Distrito Federal, faculta a esta Dependencia aún sin existir motivo de caducidad, para que en los casos que lo juzgue conveniente para el interés público, revoque unilateral y anticipadamente las concesiones.

V.- Los concesionarios han manifestado a las autoridades correspondientes sus deseos de retirarse de la prestación del servicio público de que se trata, por resultarles incosteable, según lo afirman, en razón de estar operando con pérdida.

VI.- Conforme al análisis que antecede, es de concluirse que procede la revocación de las concesiones otorgadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal, y que éstas asuman en forma directa la prestación de ese servicio público y se pague a los concesionarios, en su caso, la indemnización que corresponde conforme a la Ley.

Por lo expuesto, y con fundamento en los artículos Io., 3o., IO, 2I, 23, 24, 25, 27 y demás relativos de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, es de resolverse y se

RESUELVE

PRIMERO.- El Departamento del Distrito Federal, por conducto de su titular, juzga conveniente para el interés público revocar y por tanto revoca unilateral y anticipadamente las concesiones otorgadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal, a

particulares.

SEGUNDO.- A partir de la fecha de resolución, el Departamento del Distrito Federal asume en forma directa la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses en el Distrito Federal.

TERCERO.- Los autobuses, bienes inmuebles y demás bienes muebles afectos a la prestación del servicio público cuyas concesiones se revocan, pasan a ser propiedad del Departamento del Distrito Federal.

CUARTO.- Para los efectos del punto resolutivo anterior, conforme a la Ley y en los casos que así proceda, páguese la indemnización que corresponde a los concesionarios en los términos de la fracción IX del artículo 27 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

QUINTO.- Los concesionarios o quienes se encuentren prestando el servicio público de que se trata, deberán entregar de inmediato al Departamento del Distrito Federal los autobuses, inmuebles y demás bienes afectos al servicio, y en caso de oposición procédase a la ocupación administrativa y al desalojo de quienes se opongan a la diligencia.

SEXTO.- Se designan como ejecutores de la presente resolución a los C. C. Secretario General de Obras y Servicios de este Departamento y al Vocal Ejecutivo del Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, asistidos por los funcionarios y personal que para el efecto se designen.

SEPTIMO.- Notifíquese y ejecútese en sus términos.

ASI, lo resolvio y firma el C. Profesor CARLOS HANK GONZALEZ, Jefe del Departamento del Distrito Federal.

V) CONCUSIONES

- CONCLUSIONES GENERALES.

V) CONCLUSIONES.

- CONCLUSIONES GENERALES.

Como es notorio, la municipalización del transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México, representa una medida que de ninguna forma se debe calificar como un proceso aislado, pues es claro que dicha municipalización responde a una serie de acontecimientos de carácter social, político y económico.

Se dice que la municipalización del transporte no constituye un proceso aislado, en el sentido de que la influencia que tienen el programa de vialidad implantado antes de la municipalización y el impulso que tiene el transporte colectivo en el mismo año en que es municipalizado el transporte de autobuses en la Ciudad de México, constituyen elementos básicos para llevar a efecto esta municipalización.

El transporte público urbano de autobuses en la Ciudad de México constituye un tipo de transporte que, al ser municipalizado, mostró su eficacia en la prestación del servicio, pués la municipalización del transporte ha terminado de manera directa con el caos que generaban las 534 rutas implantadas.

Asimismo, es importante aclarar que del número total de vehículos automotores de la Ciudad de México, el 3% lo constituye el transporte colectivo y moviliza el 79% de los pasajeros. En cambio, los vehículos particulares que constituyen el

97% del total de unidades que transitan solo dan servicio al 21% de los V. P. D. (Viajes/Persona/Día) y ocupan el 70% de la superficie vial y resultan ser la causa principal del congestionamiento y la contaminación ambiental.

Ademas, los autobuses siguen siendo el medio de transporte más importante y participan con el 50.8% del total de V. P. D. con solo el 0.5% del total de vehículos, sin embargo el servicio era deficiente y de muy bajo nivel de confort antes de la municipalización del transporte. Esto debido a que en los últimos años el número de autobuses urbanos disminuyó en términos absolutos, lo que generó el uso excesivo del automóvil y la sobresaturación del S. T. C. Metro.

Las rutas de autobuses empleaban un tiempo excesivo en recorridos sinuosos que propiciaban la multiplicidad o ausencia de servicio en algunas zonas y arterias. A pesar de la red incipiente del S. T. C. Metro, esta tiene un incremento sostenido en su participación dentro del total de V. P. D., debido a sus grandes ventajas de eficiencia y regularidad sobre los otros medios y por supuesto a su tarifa.

Los taxis colectivos prestan un servicio caro-insuficiente y sobrepuesto al de autobuses y trolebuses equivocando su función.

Dadas las condiciones existentes de vialidad, algunas zonas urbanas tenían escasa accesibilidad e insuficiente transporte colectivo, además, la ciudad presentaba un alto déficit de estacionamiento que ocasionaba la nula atención de los re-

glamentos establecidos y la inutilización de los carriles de circulación vehicular.

Actualmente, las vías preferenciales permiten aumentar la velocidad del transporte colectivo hasta en un 75%, así pues, el Plan Rector de Vialidad y Transporte se encuadra en la decisión del gobierno para mejorar las condiciones sociales y económicas de los habitantes de la Ciudad de México.

La movilidad en la ciudad todavía presentaba un estado crítico que agudizaba las tensiones, la frustración y la agresividad de sus habitantes, además de la contaminación y accidentes que implican un elevado costo económico y social. Por tal razón las acciones se dirigen a estructurar íntegramente un transporte eficiente y suficiente mediante la consolidación del S. T. C. Metro como columna vertebral del mismo.

La acción complementaria de los transportes colectivos de superficie, los estacionamientos, terminales y talleres se encuentran destinados para ofrecer alternativas que permitan desalentar el uso del automóvil y de este modo agilizar la transportación.

Las Metas del Plan se cumplen hasta ahora con las inversiones autorizadas por el Sr. Presidente de la República, Lic. José López Portillo, y con medidas administrativas de bajo costo y máxima eficacia, a efecto de optimizar adecuadamente los recursos para beneficio de las mayorías. Conforme avanza el Plan los nuevos pobladores, junto con los actuales, disponen de un sistema vial y de transporte acorde con las necesidades

elementales de la vida moderna.

La estructura que conforma el transporte público urbano por autobús en la Ciudad de México genera un mayor aprovechamiento del espacio vial en la ciudad, debido principalmente a la asignación de carriles preferenciales a flujo y a contraflujo de este tipo de transporte y a su eficaz coordinación con el S. T. C. Metro mediante los paraderos establecidos en las terminales de este.

El servicio de transporte otorgado por el organismo Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 genera un desplazamiento por la Ciudad de México eficaz y ágil debido principalmente a la implantación de los recorridos del denominado sistema ortogonal, cuyo objetivo fundamental consiste en la implantación de recorridos en la ciudad de norte a sur y de oriente a poniente.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

- Banco Interamericano de Desarrollo. Proyectos de Transportes Planificación e Implementación, Volúmen IV. Editorial Limusa. México 1979.

- Camara de Diputados. Diario de Debates. Consulta de ejemplares en el período de septiembre de 1980 a septiembre de ____ 1981. México D. F.

- D. D. F. Anuario de Vialidad y Transporte del D. F. 1980.

- D. D. F. Folleto acerca de los antecedentes del transporte en el D. F. México D. F.

- D. D. F. Gaceta Oficial, tercera época, 1º de Octubre de ____ 1981 Nº 225.

- D. D. F. Plan Rector de Vialidad y Transporte (Resúmen). México D. F. Septiembre 1981.

- "El Día". Diario matutino, director Enrique Ramírez y Ramírez. Consulta de ejemplares en el período de julio de 1980 a agosto de 1981. México D. F.

- Perlo, Manuel. Desarrollo Capitalista, Urbanización y Lucha

de Clases durante el Período Cardenista, U. N. A. M., Tesis Profesional, México D. F. I98I.

- Rojas Soriano, Raúl. Guía para Realizar Investigaciones Sociales, Textos Universitarios U. N. A. M., 7a. ed. México D. F. I982, 275 pp.

- Biblioteca Salvat de Grandes Temas, Los Transportes, Barcelona I973, I44 pp.