



21-28

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**ESTADO Y MEDIOS DE CONSUMO URBANO:  
EL CASO DE LA MUNICIPALIZACION DEL  
TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS  
EN EL DISTRITO FEDERAL.**

**TESIS PROFESIONAL  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADOS EN SOCIOLOGIA  
P R E S E N T A N :  
MENDEZ MORALES DAVID  
MENDEZ REYES LUIS ARTURO**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## I N T R O D U C C I O N

El estudio de los problemas urbanos representa un fuerte reto para los hacedores de la Sociología urbana, dado lo cotidiano e incluso familiar que resultan los mismos para los habitantes de los espacios urbanos, lo cual propicia "análisis" de sentido común que "restan" cientificidad al tratamiento de dichos problemas. De ahí que, al plantearse una investigación, el sociólogo deba buscar situaciones de análisis concretos, sustentados teóricamente a fin de despojarlos de críticas minimizantes y darles un carácter de objeto de investigación científica.

En esa lógica, la presente tesis tiene como objetivo central el análisis teórico de la participación del Estado ante el proceso de urbanización capitalista, y su intervención en la sociedad a través de las políticas urbanas concretas y otro tipo de acciones que encaran la presión social de una población demandante de mejores condiciones del equipamiento urbano de consumo colectivo; esta última situación la ejemplificamos con el estudio de un problema muy específico de la realidad mexicana: el proceso de municipalización del transporte urbano de pasajeros - el D.F.

El transporte no es un simple medio de traslado, sino un

elemento material de la infraestructura urbana y, por tanto, del equipamiento urbano de consumo colectivo, lo cual lo convierte en objeto de investigación para desentrañar sus implicaciones económico-socio-políticas inherentes ya no un problema particular como sería el autobús, taxi o colectivo, sino de un problema estructural del sistema de producción.

Consecuentemente con el objetivo anterior, nuestro trabajo analiza el "enfrentamiento" social provocado por la administración particular (concesionarios) y estatal del transporte urbano de pasajeros del Distrito Federal, enmarcándolo específicamente en el período comprendido entre 1981 (año de expedición del decreto de municipalización) y 1984. El mencionado enfrentamiento tiene como condicionante fundamental el proceso de urbanización característico (de acuerdo con Manuel Castells) de las sociedades latinoamericanas, esto es, que el desarrollo del capital no es igual en todo el mundo capitalista dada las relaciones de dependencia impuestas a muchos países por la división internacional del trabajo.

Así, la dinámica del capital en el espacio urbano lo es estructura de diferente manera, creando muchas situaciones de desigualdad económica y social que por el proceso de urbanización se convierten en verdaderas contradicciones que entorpecen el propio desarrollo del capital.

En esta lógica, puede decirse que la urbanización latinoamericana es un proceso depauperizante de las clases populares, - así como propiciador de la incesante migración rural a las ciudades, de ahí la consecuyente aglomeración de las condiciones requeridas por el capital y los sectores populares urbanos.

El proceso de urbanización es, pues, el que posibilita - el enfrentamiento social que se genera de la necesidad de los habitantes de los espacios urbanos por contar con una serie de servicios indispensables para la reproducción de su fuerza de trabajo, tales como el transporte, vivienda, salud, etc. Estos servicios constituyen el llamado equipamiento urbano de consumo colectivo, en cuya ordenación el Estado juega un papel fundamental, ya que por condicionamiento histórico tiene que otorgar (mediante concesión) a particulares la administración de ciertos servicios públicos.

Por lo cual un punto recalcado en este trabajo es la importancia de la movilización popular como medida de presión al Estado para que modere los efectos de situaciones que por el desarrollo del capital resultan incontrolables.

Consecuentemente, nuestra investigación plantea la hipótesis general de que el Estado interviene concretamente en la dotación de servicios públicos en relación directa con la presión social que se genera en los espacios urbanos, y en relación con coyunturas políticas muy específicas. En lo que respecta con

la realidad mexicana, se consideró que las autoridades capitali-  
nas decretaron la municipalización del transporte debido a coyunturas político-económicas determinantes en el proceso (como el grado de movilización popular en 1981 por el problema del transporte y la cercanía del proceso electoral para la sucesión presidencial de 1982), y no por acciones de buena fe o por conservar la imagen de Estado benefactor.

Dicha intervención de las autoridades del D.D.F. tendían a recuperar el consenso ideológico de una población urbana escéptica, efervescente y con claras muestras de organización popular bajo la dirección de agrupaciones y partidos políticos de oposición, como se podrá apreciar más adelante.

Pasando a otra cuestión, aclaramos que se emplea aquí el término "municipalización" del transporte y no "estatificación" o "nacionalización" por los siguientes motivos. En primer lugar, semánticamente "nacionalización" y "estatificación" son lo mismo, pues ambos términos manejan la idea de pasar a manos de la colectividad (entiéndase nación) ciertos medios de producción (ejemplo: explotación del petróleo, industria eléctrica, FFCC, etc.), de cuya administración se hace cargo el Estado. Así vistos, "nacionalización" y "estatificación" no se alejan sustancialmente de "municipalización", siendo la especificidad y diferencia de este último término la circunscripción espacial a que se refiere. Esto es, "municipalización" implica la administración de ciertos medios de producción pertenecientes a particulares (para un mejor -

servicio del interés público) por parte de las autoridades de un municipio, y no de una nación. Así pues, la cancelación de la concesión a particulares del servicio del transporte de pasajeros de la ciudad de México, fué ejecutada por el D.F., órgano-estatal de jurisdicción local y no federal. Se municipalizó el transporte del D.F., y no de cualquier otra ciudad o municipio de la federación.

Por otra parte, manejamos el planteamiento de que el Estado, presente en este caso a través de las autoridades capitales, tomó a su cargo el servicio de transporte de pasajeros - teniendo presentes: a) los intereses del capital industrial, dada la necesidad de éste por disminuir las pérdidas de horas-trabajo-hombre tan altas en la administración particular del servicio; b) los intereses de los permisionarios cuyas ganancias eran reales, pero no tan rentables como para poder continuar con el servicio debido a la afectación de los intereses populares desembocados en una fuerte presión social cuya organización política alcanzó niveles no permisibles para la "estabilidad de la paz social" en el D.F.

Afirmamos entonces que los aspectos antes mencionados fueron considerados por el Estado para municipalizar el transporte, pero dichos elementos son un claro ejemplo de las relaciones de producción y de la acción del capital en el medio urbano: contradictorias en su objetivo, en su desarrollo y en sus logros. El desorden urbano manifestado por sus problemas es uno de los -

más claros indicadores del proceso de urbanización presente en nuestras ciudades.

Así, el tratamiento del problema del transporte de pasajeros y su municipalización en el D.F. persigue encontrar una vinculación práctica entre los lineamientos teóricos de autores de sociología urbana como Jean Lojkine y Christian Topalov, así como de teóricos iberoamericanos como Manuel Castells. La interpretación de este problema intenta verificar la compatibilidad de tales discursos teórico-metodológicos con la investigación concreta de problemas "comunes" y de análisis "empíricos", pero que son dignos de un tratamiento serio dada la diversidad de indicadores económico-políticos que presentan para la interpretación de nuestra realidad.

Por último y en cuanto a los recursos de información consultados, pensamos que la presente investigación trata de aportar un análisis sobre un problema que no ha sido ni poco ni muy tratado; sino trabajado a nivel periodístico sin estudios integrales ni organizados, por lo que las fuentes de información existentes sobre el tema se caracterizaron por ser material hemerográfico en un 90%, y datos oficiales de circulación restringida y por ende de poca difusión.

La municipalización de transporte, los elementos teóricos para su análisis, antecedentes, proceso generador del conflicto urbano popular, política estatal frente al transporte y sus efec-



cos en otras entidades de la República Mexicana, son entre otras cuestiones los grandes apartados que tratamos en esta investigación. Sirva pues esta tesis como un aporte a la labor sociológica de los problemas urbanos en México.

## CAPITULO I

### ASPECTOS TEORICOS DEL PROCESO DE URBANIZACION CAPITALISTA

*La intervención del Estado en la configuración del espacio urbano a través de políticas generadas y desarrolladas en el contexto del proceso de urbanización capitalista, se ve moldeada por elementos como la acción del capital y los movimientos urbano populares, por lo que la presente tesis tiene como parte medular el análisis del contexto económico-socio-político del Estado en el plano urbano, incluyendo el proceso referido, las políticas urbanas generales del Estado mexicano concretamente, y la ejemplificación de dicha actuación con el estudio de la municipalización del transporte de pasajeros en el D.F.*

*Desde este punto de vista, lo primordial aquí es el papel del Estado en el manejo de problemas enmarcados en el proceso de urbanización capitalista, siendo la municipalización en el D.F. un caso representativo de tal dinámica.*

*Así, se hace necesario tratar algunos aspectos teóricos de la Sociología urbana con la investigación práctica de sus problemas de estudio.*

*Por lo tanto, el proceso de urbanización no puede ser visto como una simple definición académica sin partir de un contexto*

*técnico e histórico cuyo estudio permite entender el fenómeno en cuestión. (1)*

*En este sentido se toma como punto de partida los planteamientos de Manuel Castells concernientes a la urbanización capitalista, como proceso desarrollado por la industrialización enmarcada en el contexto de la división internacional del trabajo. El discurso de Castells al respecto y con atención al caso de México se basa en cuestiones como las siguientes:*

*"Como es sabido, dicha urbanización no es sino parcialmente la consecuencia de la industrialización (sic) y de la expansión de los servicios necesarios al Estado y a las empresas.*

*"El exodo rural, la ruina del artesanado y el comercio, expulsan una mano de obra que no es absorbida sino en una débil proporción por una industrialización dependiente centrada en una tecnología*

---

(1) Los presentes comentarios se hacen tomando como referencia a autores de la escuela "marxista de Sociología urbana" como - Jean Lojkine y Christian Topalov, así como al hispano Manuel Castells.

dirigida más a la ganancia capitalista - que a la creación de empleo. La falta de recursos de las grandes masas semi-empleadas concentradas en las grandes ciudades, hace imposible que puedan representar a un mercado para la inversión capitalista en lo referente a la producción y distribución de vivienda y recursos humanos. Así, el proceso de urbanización crea una deterioración (sic) cada vez mayor de - las condiciones generales de vida, pero no como consecuencia de la concentración geográfica, sino como expresión de la - contradicción entre la socialización creciente de los equipamientos básicos de - la vida cotidiana, la pauperización relativa de una mayoría de la población y el carácter capitalista dominante en la producción de bienes y servicios." (2)

De la anterior cita se puede deducir que hablar de la urbanización como consecuencia de la industrialización implica establecer dos procesos concatenados, pues al gestarse la sociedad

---

(2) Castells, Manuel. Crisis Urbana y Cambio Social. Siglo XXI. México: 1981. p. 115

industrial a la par se presenta el proceso de urbanización. Como sabemos la sociedad industrial, desarrollada inicialmente en Europa ya para los siglos 18 y 19, con una dinámica contradictoria y acelerada, mostró una serie de fenómenos económico-sociales de pauperizantes y de explotación, que pueden identificarse como - problemas ad-hoc la industrialización, presentes en los espacios-urbanos y de claras implicaciones en el medio rural, con lo que a mayor industrialización mayor urbanización y, por ende, mayores conflictos económico-sociales en la ciudad y en el campo.

Ahora bien, Castells sostiene que este proceso es parcialmente consecuencia del fenómeno de industrialización, por lo que podemos interpretar como su COMPLEMENTARIEDAD la "expansión-de los servicios necesarios al Estado y a las empresas". (3) Esta segunda apreciación sobre urbanización nos hace pensar qué tipo de servicios son necesarios al Estado y a las empresas, teniendo de inmediato como respuesta dos cuestiones:

- a) El Estado administra servicios que aseguran la reproducción del capital y fuerza de trabajo, - entre los cuales se pueden mencionar la producción de vivienda, redes viales, hospitales, escuelas y en general todos los elementos de la - infraestructura urbana, los cuales son campos - de la economía históricamente relegados a la - administración estatal en beneficio del - - -

---

(3) Véase cita anterior

capital (4). No se puede hablar por tanto de la urbanización como expansión de servicios necesarios al Estado, sino más bien de la expansión de los servicios que el Estado debe administrar para la circulación de mercancías (con gran énfasis en la circulación de fuerza del trabajo);

- b) La urbanización como consecuencia de la expansión de los servicios necesarios a las empresas, conlleva precisamente la existencia de una infraestructura urbana para la circulación en mejores condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, para lo que el Estado interviene en sectores como los ya mencionados.

---

(4) En este sentido el discurso de Christian Topalov es muy claro al tratar el papel del Estado en la urbanización capitalista-como sistema público de mantenimiento de la fuerza de trabajo, mismo que se requiere porque "...crea las condiciones generales de la reproducción ampliada del capital. Esas condiciones generales conciernen por una parte a la producción y circulación del valor, y, por otra, a la reproducción de lo que crea el valor: la fuerza de trabajo. (...) la búsqueda de la ganancia privada conduce al capital a no producir ciertos elementos urbanos necesarios y se opone al control social de la formación del sistema espacial de esos elementos." (Topalov, Christian. La urbanización capitalista. Edicol. México: 1979, P. 39). De ahí que deba entonces entenderse por servicios necesarios al Estado y a las empresas, aquellos que en última instancia aseguren la reproducción de capital y de fuerza de trabajo (mercancías ambas de y para la reproducción capitalista).

Castells plantea la urbanización como consecuencia de los servicios necesarios a la empresa mismos que son administrados por el Estado. ¿Cuáles son dichos servicios?: son todos los que engloba el concepto de infraestructura urbana y los de seguridad social; ¿hacia qué va encaminado el aprovisionamiento de tales servicios?: en primer lugar tienden a satisfacer los requerimientos del capital en cuanto al proceso de producción, circulación y consumo; en segundo, y en estrecha relación por lo anterior, aseguran la circulación de fuerza de trabajo en condiciones favorables de reproducción.

La cuestión implica una política estatal de "beneficio social", pues como menciona el autor al referirse a las metrópolis norteamericanas: "El elemento crucial de la viabilidad de esta estrategia económica, social y espacial, fue la intervención del Estado, particularmente la del gobierno federal, que introdujo los mecanismos claves para una producción de viviendas, de autopistas y equipamientos colectivos, subordinada, en lo esencial, a los intereses del capital monopolista." (5)

En el caso de América Latina, la urbanización crea una depauperización y deterioración de las condiciones generales de vida, pues la realidad latinoamericana, dentro de la lógica

---

(5) Castells, Manuel. Ob. cit. p. 22

dependentista, carece de recursos para atenuar los efectos de tales contradicciones del fenómeno.

Así, y apoyándonos en Castells, el proceso de urbanización presentado en América Latina es distinto al europeo y norteamericano, y dado que los países tercermundistas son dependientes, la urbanización latinoamericana es "...el resultado de la sucesión histórica de las distintas formas de dependencia sobre el espacio específico de cada sociedad. Precizando que esas formas de dependencia incluyen las características propias de cada sociedad y que por consiguiente, no se trata de la aplicación mecánica del domicilio externo al espacio, sino de las formas urbanas resultantes de la interacción entre la [s] sociedad [es] dependiente [s] y la [s] sociedad [es] dominante [s] en cada coyuntura histórica." (6)

Por lo tanto inferimos que las características propias de cada una de las realidades latinoamericanas no son tan "propias" sino compartidas por todo el continente, por ejemplo, tratarse de ciudades que históricamente han sido receptáculos de población rural desde antes de la conquista; misma situación colonial; ser países productores de materias primas y con mercados internos poco o insuficientemente desarrollados; presencia de capital transnacional en sus territorios por la contratación de mano de obra barata y,

---

(6) IBIDEM p. 109



en pocas palabras, el desarrollo desigual que estas condicionantes han provocado en el contexto latinoamericano en relación con el mundo capitalista desarrollado, por el cual se "...desplazan crecientemente sus instalaciones industriales de fabricación en serie a sociedades en donde el autoritarismo político y la miseria forzo sa crean mejores condiciones para una explotación más alta de los trabajadores y para un deterioro de las condiciones ambientales no tolerables por las leyes de las sociedades mas avanzadas." (7)

Para Castells este tipo de situaciones conduce hacia la concentración industrial en determinados polos, acarreando la lógica migración de masas rurales a las ciudades y un total desequilibrio en la producción y distribución de los medios de consumo, propiciándose así la depauperización de la clase trabajadora y el deterioro de las condiciones generales de reproducción o "condiciones colectivas de vida cotidiana", lo que también puede llamarse "urbanización marginal" que se liga estrechamente con la crisis urbana, la inferencia represiva estatal y el surgimiento de los movimientos urbanos populares.

Proceso de urbanización capitalista desde el punto de vista de la escuela francesa de Sociología urbana.

Dentro de las grandes discusiones sobre el concepto de

---

(7) IBIDEM p. 112

"urbanización capitalista" se encuentran las aportaciones de Jean Lojkine, (representante de la escuela francesa de psicología urbana y principal punto de partida del sociólogo Christian Topalov) para quien el proceso de urbanización significa un elemento clave de las relaciones de producción, elemento que se encuentra -  
-  
"...en el cogollo de la contradicción actual entre las nuevas exigencias del trabajo técnico (esencialmente en materia de formación ampliada de las fuerzas productivas humanas) y las leyes de la acumulación del capital." (8)

La urbanización de acuerdo con lo anterior, cumple una función histórica en el contexto de reproducción ampliada de capital y fuerza de trabajo, pues es la forma más adelantada de la división social y territorial del trabajo (separación campo-ciudad) donde se incluye lógicamente, la división de trabajo material e intelectual.

En tal división campo-ciudad y material-intelectual (sin correspondencia mecánica entre ellas), la ciudad aparece como -  
-  
"...el efecto directo de la necesidad de economizar los gastos accesorios de producción, los gastos de circulación y los gastos de consumo con el fin de acelerar la velocidad de rotación del capital y por ende el período en que el capital está produciendo." (9)

---

(8) Lojkine, Jean. El marxismo, el Estado y la cuestión urbana Siglo XXI. México: 1981 p. 113  
(9) IBIDEM p. 146

Dentro de esta lógica la ciudad capitalista se caracteriza por dos aspectos:

- 1) Creciente concentración de los medios de consumo colectivo, considerados como reproductores de la fuerza de trabajo que tienden a satisfacer necesidades sociales como transporte, vivienda, escuelas, etc.
- 2) Modo de aglomeración específica del conjunto de los medios de reproducción del capital y de la fuerza de trabajo, encontrándose en los primeros las máquinas, herramientas, suelo, comunicaciones, transporte, banca, etc.; y en los segundos la alimentación, el vestido, el calzado, en fin, todas las mercancías necesarias para la existencia.

Ambos aspectos encierran una doble función que consiste en la producción de medios que a más de ser consumidos socialmente (en sentido cuantitativo) sirven para hacer posible el consumo de mercancías.

Esto es, que además de actuar como soportes para el proceso productivo (obras públicas) que hacen posible el consumo de servicios por parte de los grupos sociales urbanos, permiten al capital consumir a través del proceso productivo la fuerza de trabajo que circula y hace uso de los medios de consumo colectivo.

Hasta el momento pudiera pensarse que se está haciendo referencia a una sociedad totalmente objetal, es decir, como un conjunto de objetos estáticos carente de toda significación al margen de toda relación entre los hombres. Sin embargo, y como afirma Lojkin, existe un elemento que es fundamental para la vinculación de los diferentes procesos de socialización del consumo, y de la circulación con el espacio urbano, esto es, la cooperación, pero no entendida en el sentido estricto de la palabra, sino como un desarrollo de la extensión de los trabajadores, y a la aproximación de operaciones varias del proceso de producción. "Lejos de reducirse a la concentración de los medios de producción, la cooperación desarrollada se extiende, pues, a la aglomeración de los trabajadores (...), o sea, de distintas fases del proceso de producción." (10)

Este tipo de aglomeración de medios de producción, (incluidas el capital y la fuerza de trabajo), así como las necesidades sociales "satisfactoras", tiene una relación demasiado estrecha con la aglomeración de las condiciones generales de producción capitalista inherentes ya no sólo a un proceso de urbanización, sino a todo un sistema de organización social y económica o medio de producción capitalista. Así, el proceso de urbanización tiene una dinámica propia de las contradicciones del sistema capitalista dentro de las cuales resalta aquella que se presenta entre la socialización de las fuerzas productivas y la

---

(10) *IBIDEM* p. 130

sión social del trabajo (diversificación, parcialización, espe -  
cialización, etc, de las funciones), y una estrecha interdepen -  
dencia entre las demás unidades de producción (llámese planta -  
productiva, complejos industriales o fábricas). Al hacerse más am -  
plia la gama de actividades productivas, las fuerzas productivas -  
van siendo accesibles a las también amplias masas trabajadoras. -  
La ciudad, por tanto, resulta una fuerza productiva en la medida -  
en que es un instrumento productor de capital, pues como afirma -  
Christian Topalov "...ella misma es el resultado de la división -  
social del trabajo y es una forma desarrollada de la cooperación -  
entre unidades de producción." (12)

La importancia de este primer capítulo radica en que es a  
pesar de las deficiencias o contradicciones que se les atribuye a  
los teóricos mencionados, el único punto de partida viable para -  
entender la urbanización en nuestro país, y con ello las políti -  
cas urbanas del Estado mexicano, las cuales trataremos en el si -  
guiente capítulo.

---

(12) Topalov, Christian. Ob. cit. p. 20

## CAPITULO II

### LINEAMIENTOS GENERALES DE LA POLITICA URBANA DEL ESTADO MEXICANO: 1970-1982

Son muchas las formas en que el Estado mexicano ha actuado en la instrumentación de políticas urbanas que tienden a la dotación de equipamiento de consumo colectivo reproductor de las condiciones generales del sistema, pero es durante la década de los años setentas cuando esta participación estatal va mas allá del simple plano economico incertandose en la lucha por la hegemonía política de la sociedad.

#### 1. Política urbana de Luis Echeverría Alvarez (1970-1976)

Se puede afirmar que esta política urbana se moldea a partir de los conflictos sociales surgidos en el sexenio del Lic. Gustavo Díaz Ordáz, pues durante este período es cuando se amplían las oportunidades de inversión extranjera en México, con las posteriores consecuencias en la producción de infraestructura urbana.

Es claro también que durante la gestión de LEA la situación nacional (y específicamente el ámbito urbano como espacio reproductor de las relaciones sociales de producción) fuera una cuestión de primordial interés para el estado, debido a su necesidad de asegurar:

- a) Condiciones socio-económicas de reproducción de fuerza de trabajo y capital;
- b) Conseguir la hegemonía política sobre las clases medias y obreras a través de medidas reformistas;
- c) Aminorar los efectos sociales inherentes al proceso de urbanización capitalista.

"Durante el sexenio citado, una de las preocupaciones principales del régimen lo constituyó el diseño de una política merced la cual se planificará el proceso de concentración urbana. Es esencia (sic), las medidas oficiales tuvieron como propósito eliminar el control casi exclusivo que ejercían los capitalista privados tanto sobre la circulación de bienes raíces como sobre la construcción de viviendas." [1]

Los aspectos que movieron al Estado a diseñar tal política, se aunaron a tres factores:

1. Concentración progresiva de la industria en los espacios urbanos;

[1] Orozco, Victor "Contradicciones del proceso de urbanización y movimientos populares (1970-76)". Fotocopias s.p.i. 9.6

2. Migración incesante de masas campesinas a las grandes concentraciones urbanas;
3. Cuestionamiento de la legitimidad del Estado (antes y después del movimiento estudiantil del 68) por parte de las amplias masas de clase media.

Así, el presidente Echeverría da un giro al modelo económico del país consolidando el llamado "desarrollo estabilizador", con lo que se provoca una coyuntura que posteriormente permitirá al Estado aparecer como un aparato rector de la sociedad con características democráticas y liberales (seudo "populista" para muchos): "...el Estado cuenta, así, con un recurso que le parece decisivo para imponer nuevamente su hegemonía política: el control y manipulación de las clases dominadas a través de las estructuras del PRI. Para aumentar su poder de negociación y presentarse en situación de fuerza, el gobierno de LEA ha completado su modelo con un proyecto de factura populista, que apoyándose sobre todo en la clase obrera mejor organizada provoque una liberalización democrática, controlada pero suficiente para dejar sentir el dragón popular que se tiene aletargado y encadenado. Esta apertura debe necesariamente estar arquetada con nuevos esfuerzos distributivos, suficientes para devolver la legitimidad al sistema ante las masas cada vez más escépticas." (2)

(2) Oscar Nuñez "Intereses de clase y vivienda popular en la ciudad de México", en Castells, Manuel (compilador) Estructura de clases y política urbana en América Latina Buenos Aires: Ed. Slap. 1974. p. 120



En este marco se desarrollan los dos aspectos más sobresalientes de la política urbana echeverrista: a) la producción de viviendas de interés social y, b) la regularización de terrenos con asentamientos ilegales. El primero de estos aspectos le permitió al Estado paliar los requerimientos de casa-habitación para los trabajadores (y en consecuencia mejorar las condiciones de reproducción de fuerza de trabajo, en beneficio del capital industrial y del capital inmobiliario), y el segundo, mediatizar los movimientos populares urbanos de invasión de terrenos ejidales y federales, a través de su regularización, así como la incorporación de sus ocupantes a las estructuras del PRI.

Esta política relevante a todas luces y acorde con sus objetivos, nos hacen ver el por qué de la extensa discusión verbal y escrita sobre producción estatal de vivienda popular; pero ¿los problemas urbanos hacen crisis ante la insuficiente dotación de vivienda a los trabajadores? ¿qué pasa con los demás servicios urbanos o equipamiento de consumo colectivo?. Ya en la cita de Víctor Orozco (3) se destaca la circulación de bienes raíces (o mercancías) lo cual implica, por ejemplo, el establecimiento de políticas de vialidad y transporte urbano.

Es claro, por el número de estudios que existen en México sobre vivienda, que el Estado descuidó otros aspectos de infraestructura urbana, los cuales se convirtieron un poco más tarde en

---

(3) Véase cita anterior.

otra oportunidad para reafirmar la hegemonía política del PRI-Gobierno durante el sexenio de JLP (1976-82). La atención que el Estado puso en ciertos aspectos del ámbito urbano para determinar su intervención económico-social responde a intereses de clase y grado de lucha de clases (en la cual el propio Estado se encuentra inmerso), pues como afirma Manuel Castells "...el Estado no es un elemento equilibrador por encima de la sociedad, sino un producto de lucha de clases. Así, pues, su capacidad de intervención va a depender de la asignación de recursos a distintos objetivos en función de la trama de intereses sociales que expresa."

(4)

En ambos sexenios se persiguieron objetivos específicos, pero al centrar Echeverría su atención en el problema de vivienda, provocó un desquiciamiento y falta de políticas enfocadas a otros aspectos como el transporte, conduciendo concretamente a la ciudad de México a la voracidad de los permisionarios con la consiguiente prestación de un servicio deficiente y costoso en detrimento de la reproducción de la fuerza de trabajo y del capital por la pérdida de horas-hombre-día.

Vemos así que en contraste con la producción estatal de vivienda de interés social a través de organismos como el INFONAVIT, FOVISSSTE, INDECO, FOVIMI, DGHP, BNOSP S.A., e IMSS, pocas políticas de transporte y de otros servicios fueron generados,

---

(4) Castells, Manuel Crisis urbana y cambio social, México: Ed. Siglo XXI. 1981. p. 127

aplazando la regulación del crecimiento del transporte urbano (el cual en el D.F. pasó de 7 mil 398 autobuses en 1970, a 13 mil 069 en 1976), sin control alguno en servicio de rutas condición de - unidades.

## 2. Política Urbana de José López Portillo (1976-1982)

No por la política urbana de LEA el Estado pudo sacar al pueblo de la crisis en que se encontraba: el PIB crecía lentamente, el déficit fiscal aumentaba cada vez más, existía excesivo - gasto público por intervención estatal en la economía, etc. aún - más la crisis se acentuó a fines del sexenio de Echeverría - - "...provocando en 1976 una crisis profunda que se desplegó en una fuerte contracción productiva (...), en una inflación desbordada - y en una feroz especulación que desembocó en la devaluación del - peso y en el caos financiero de los últimos meses del año". (5)

Esta nueva situación económica obligó a JLP a fijarse nuevos objetivos de intervención, que pueden resumirse en el Plan - Global de Desarrollo 1980-1982, en el cual se enmarca la política del nuevo sexenio.

Podemos hablar sin embargo, de tres rubros en la política estatal del sexenio 76-82:

---

(5) Ayala, José et al "Crisis Económica: evolución y perspectivas" en: González, Pablo, Enrique Florescano (coordinadores) México Hoy México: Siglo XXI. 1979. p. 19

1. Búsqueda de una consolidación de la hegemonía política a través de la reforma política de 1978;
2. Establecimiento del Plan Global de Desarrollo para el período 80-82;
3. Intervenciones directas en la economía con repercusiones socio-económicas importantes (estatización del transporte y de la Banca).

En el primer rubro se vislumbra una connotación netamente política y su objetivo se puede interpretar como el encerrar en el marco legal a los partidos de oposición que en cierta o gran medida, tienen participación en el movimiento urbano popular, obrero y estudiantil, con el claro interés de retomar la organización social lograda por tales partidos, e incorporarla a las estructuras mediatizadoras del PRI.

Por su parte, el Plan Global de Desarrollo resalta como política urbana de importancia económico-socio-política el aspecto de producción de vivienda, a través de su política social (contemplada en el apartado 13. de dicho Plan "Política Regional y de Desarrollo Urbano") con lo cual se deja ver la necesidad del Estado de regular y asegurar la reproducción del trabajo al tiempo de paliar la demanda de vivienda en las ciudades por la concentración demográfica. En el mismo apartado se puede apreciar el

reconocimiento implícito del papel del Estado frente a las repercusiones que el capitalismo genera en la sociedad aunque no se reconozca dicha causa real: "...la presente Administración planteó desde su inicio, la urgencia de una política regional y de desarrollo urbano orientada a la solución integral de los problemas causados por la forma y la cuantía del proceso de urbanización, - los desequilibrios regionales y la presión demográfica". (6)

Ahora bien, uno de los objetivos principales de las políticas urbanas incluídas en el apartado referido, toca varios aspectos de infraestructura urbana soslayados, en parte, por el "populismo echeverrista", con lo cual se intenta "...propiciar condiciones favorables para que la población pueda resolver sus necesidades de suelo urbano, vivienda, servicios públicos, infraestructura, vialidad y equipamiento urbano." (7)

Como parte de la Política Regional y de Desarrollo Urbano se encuentra, también, un punto encaminado específicamente al desarrollo urbano del D. F., el cual tiene los mismos lineamientos generales del referido apartado 13 en cuanto a ordenación del espacio, promoción del desarrollo integral y equilibrado, así como

---

(6) Plan Global de Desarrollo 1980-1982 México: Poder Ejecutivo Federal. 1980. P. 310

(7) IBIDEM p. 315

el crear condiciones favorables de acceso de la población a los servicios públicos y de equipamiento urbano, etc.. Tiene la planeación del D.F. una política de mejoramiento, la cual, dentro de sus propósitos, cuenta con el de propiciar una distribución más equilibrada de usos del suelo urbano a través de la relocalización de establecimientos industriales, administrativos y de abasto: "En el nivel estratégico (...) la estructuración básica de la ciudad incluyendo doce municipios del Estado de México, deberá hacerse en función de dos componentes genéricos: centros urbanos y sistemas de transporte, incluida la red vial." (8)

¿Cómo puede interpretarse esta preocupación del Estado por normar el desarrollo urbano?. Podemos traducirlo como la imperiosa necesidad de atenuar la crisis urbana caracterizada en gran medida por la privatización del espacio y la consecuente desigualdad social generada por la concentración del ingreso e inversión en determinadas zonas de especulación territorial, en detrimento de otras; todo ello dentro de la esfera capitalista.

Así, la política urbana del Estado en el sexenio de López Portillo responde:

- Al carácter "rector", administrador e intervencionista que le ha asignado la lógica del capital rentable, dejándole las áreas que no lo son, pero en condiciones anárquicas y deplorables para su administración;

- A la constitución de un sistema nacional de planeación con metas y campos a cubrir muy por encima de la propia capacidad planificadora y ejecutora del Estado, con lo cual el plan quedó superado por las propias limitaciones del sistema. Con ese plan, existen en el presente sexenio de Miguel de la Madrid otros tantos (incluyendo planes rectores de vialidad y transporte entre los de política urbana), que hasta hacen cuestionar la capacidad planificadora del Estado mexicano;

- La presión social ejercida al Estado en áreas de vivienda y transporte, han inducido al aparato estatal a retomar tales reivindicaciones e incluirlas en el Plan Global de Desarrollo. Más que una consulta popular por el gobierno, se ha tenido que atender a las demandas sociales más apremiantes en el espacio urbano, con lo cual se elimina la acción de "buena voluntad" o iniciativas "benefactoras" del Estado en cuanto a política socio-económica se refiere.

Aún a pesar de todo, los lineamientos generales de acción estatal urbana entre los años 1970-1982, dejan traducir tres puntos constantes y cada vez más claros:

1. Atención y mediatización de los movimientos sociales para encauzarlos en la lógica priista (recuperación de

consenso);

2. Respuesta a su papel histórico reproductor de las condiciones generales de producción capitalista;
3. Instrumentación de políticas acordes a las coyunturas socio-económicas de cada sexenio, con derroche de recursos sin planeación a largo plazo ni continuidad de las acciones.

De esa forma las políticas urbanas se dictan sin visión, de manera ambigua y con un gran acondicionamiento capitalista en las acciones estatales, haciendo de la ciudad un espacio "caótico", "anárquico" y en "crisis", como lo llama Alejandra Moreno Toscano; (9) la crisis urbana se expresa en crisis social que crea condiciones de crisis política, enmarcándose todas en una fuerte crisis económica delineada por un proceso de urbanización típico de un país sometido a la lógica de los grandes capitales transnacionales.

La acción estatal en la política urbana ha tenido pues, carácter coyuntural y se ha identificado por la gran manipulación priísta del movimiento urbano popular. Pero la descripción de tales acciones requieren forzosamente de un objeto-elemento de la

---

(9) Alejandra Moreno Toscano. "La crisis en la ciudad" en: González Casanova, P. Ob. Cit. p. 153



infraestructura urbana donde se concretice dicha acción. Tal objeto-elemento es el transporte urbano del DF y su proceso de municipalización, por lo que ambos aspectos arriba mencionados se trataran en los capítulos siguientes, llegando esta investigación de lo general visto hasta el momento, a lo particular del problema.

## CAPITULO III

### SITUACION DEL TRANSPORTE URBANO EN EL D.F.

#### 1. Definición del transporte

Para buscar una definición del transporte es menester ubicarnos dentro del contexto general del cual es parte integrante. En el primer capítulo insistimos en que el sistema capitalista necesita una serie de elementos para su reproducción, y que en su conjunto constituyen lo que se ha dado en llamar "ciudad"; tales elementos son: las condiciones generales de la producción, los medios de consumo colectivo, y los medios de reproducción del capital y de la fuerza de trabajo.

Dentro de esta estructura, el transporte urbano de pasajeros constituye un elemento reproductor del sistema social, en tanto que medio de consumo colectivo; ha sido diseñado y construido no para ser utilizado por un individuo sino por un sector más amplio de población, el cual no es propietario de los medios que utiliza. Esta es una de las diferencias más evidentes entre los medios de consumo individual y de consumo colectivo.

Tendríamos que aclarar que el sistema de transporte urbano es de consumo colectivo no por su forma de producción que dicho sea de paso, se produce al igual que las demás mercancías -

que reproducen al sistema, sino en cuanto a que sirve de puente - al consumo de otras mercancías (tal es el caso de la fuerza de - trabajo).

Ahora bien, decir que el transporte urbano de pasajeros - es un medio de consumo colectivo es concebirlo de una manera simplista y reducirlo al plano de la estructura económica no tomando en cuenta los problemas concretos que presenta, y negando la relación que existe entre política y economía así como sus nexos con otros factores que se vinculan y relacionan.

Por eso, la explicación del transporte debe apuntar hacia la consideración de una serie de elementos:

- a) De acuerdo con Jesús Rodríguez López (1) el transporte urbano de pasajeros es una forma de mantenimiento de la ciudad como sustento material de la producción capitalista, para trasladar de una manera "cómoda", - "eficiente", "rápida" y "barata" a la fuerza de trabajo. Para realizar la producción es necesario además del capital, obreros que la pongan en marcha, y para ello se necesita la concentración de aquellos - - - -

(1) Rodríguez López, Jesús. "El Transporte Urbano de Pasajeros: El caso del DF (1946-1981)" en Revista Habitación No. 6, abril-junio, 1982.

en las industrias a través de su traslado del hogar al centro de trabajo: de esta necesidad objetiva nace el transporte colectivo. A diferencia de la producción - manufacturera en donde se ubica en un mismo sitio el - lugar de residencia y centro fabril, en la producción - capitalista moderna hay una separación territorial entre ambas que propicia una concentración de los medios de producción en zonas industriales aisladas de las - viviendas. Por tanto, la ampliación de la producción - condujo no sólo a la ampliación del transporte, sino de todas las necesidades de equipamiento colectivo en la - ciudad.

- b) El problema del transporte no simplemente se "...reduce al problema de la gente social encargado de la producción del efecto útil, ni a la resolución de la contradicción entre capital y el trabajo en la rama, sino que es un problema más amplio y complejo, relacionado con las tendencias de organización territorial de las - ciudades, condicionada por problemas de vialidad, por - la dinámica de la industria automotriz, la política es - tatal general y el nivel de lucha de clases." (2)

Decir que el problema del transporte no se reduce al a gente social encargado de producirlo nos remite al he-

---

(2) IBIDEM p. 4

cho de que tal agente (ya sea público o privado) sea el principal causante de las deficiencias del transporte, independientemente de la inserción de éste en la economía nacional; si es de producción privada actúa como empresa capitalista, es decir, con la tendencia a la ganancia; si es pública su producción se somete a todas las características de la burocracia (corrupción, falta de presupuesto, malos manejos, cuestiones políticas, entre otras cosas). De cualquier modo existirán deficiencias y el meollo del asunto reside en que en el sistema capitalista el transporte va a cumplir el papel de sustento material de la producción.

- c) El problema y solución del transporte no debe circuncribirse a la resolución de la contradicción entre el capital y el trabajo, puesto que existe un hecho general consistente en que no sólo en el transporte sino en toda la empresa capitalista las contradicciones de clase son irresolubles, pues los intereses son diametralmente opuestos.

Ahora bien, hay un segundo factor fundamental por el cual la empresa capitalista sigue su marcha: la necesidad del capitalista de aumentar la magnitud del capital, es decir de reproducirlo; necesidad del obrero

para adquirir todos los medios de subsistencia para su reproducción. Los objetivos en el sentido económico hasta este momento son aparentemente los mismos, pero en el fondo son diferentes; uno es la reproducción del capital mediante la explotación y el otro es el ser objeto de la explotación.

- d) La organización del territorio en las ciudades es otro aspecto que interviene en la determinación de la problemática del transporte. Tenemos necesidad de mencionar que en lo referente a la organización anárquica del territorio se encuentra presente la urbanización con las características propias de todo país capitalista. La situación es peor aún entre los países "subdesarrollados", pues su inserción en la economía mundial les encomienda la función de reproductores de capital monopolista, creando así las condiciones generales de producción y una monopolización del espacio urbano, la hiperconcentración de la población, y un desorden territorial que aísla por una parte, centros industriales, fuentes de trabajo, centros comerciales, lugares residenciales y zonas para las viviendas de los trabajadores, ahondando con ello los márgenes tediosos de transportación para los habitantes de la ciudad.

Pero esos no son todos los "malestares" que crea la urbanización; recordando un poco diremos que ésta, - aparte de ser un proceso de apropiación del espacio urbano, tiende a socializar la necesidad de equipamientos de consumo colectivo, a la par de la incapacidad de la población (obreros sobre todo) de pagar su consumo, dado el carácter capitalista de producción de los bienes y servicios. Es decir que todos los medios de consumo colectivo como la vivienda, - transporte, etc., entran a formar parte del salario. Con lo cual se provoca una disyuntiva al trabajador de optar por una u otra cuestión no solo en lo referente a los medios de consumo colectivo, sino también en los medios de subsistencia (alimentos, vestido, calzado); el resultado es una reproducción deficiente y con perspectivas limitadas de modificación.

Así pues, en la lucha por el espacio urbano se enfrentan obreros contra obreros, obreros contra capitalistas y capitalistas contra capitalistas, para determinar cuál de los medios de consumo colectivo tiene mayor prioridad; el transporte urbano de pasajeros - tiende a fin de cuentas a unir los aspectos de la lucha en la ciudad: la apropiación del espacio urbano conlleva en toda su extensión y en todos sus matices la lucha de clases y la lucha interclase.

e) Es menester mencionar la vialidad y la industria automotriz como dos elementos más que determinan la problemática de transporte. Si bien es cierto que estos/dos aspectos tienen sus características propias de desarrollo, en lo referente a su vínculo con el transporte, tienen que ser considerados como un binomio indivisible.

Las deficiencias del transporte no sólo se miden en base al alto precio de pasaje, a la incomodidad o inseguridad; sino además en función del tiempo del traslado, lo cual en los hechos constituye un "alargamiento de la jornada de trabajo" y un acortamiento del tiempo libre.

Por lo tanto, la cuestión de su resolución no reside en tratar de hacer más rápido el servicio del transporte, sino en acercar físicamente dos puntos geográficos (centros de trabajo-hogar, hogar-escuelas, hogar-centros de abasto, etc.); pero tratar de acercar físicamente los dos puntos es algo más que imposible; por un lado choca con la lógica de la urbanización del espacio urbano, debido a que su crecimiento y acaparamiento dificulta el trazado de rutas y aleja los puntos de recorrido; por el otro, hace que



el capitalista jamás cumpla con la obligación de dotar a sus trabajadores de una vivienda. Aún el hecho de tratar que el servicio sea más rápido presenta un obstáculo: es de todos muy conocido que la vialidad es muy lenta y más aún en las llamadas horas "pico"; la situación se agrava en la medida que aumenta la población. Ahora bien, pensamos que el problema de la vialidad no es esencialmente técnico, es decir, relacionado con la falta de planeación en el trazado de las avenidas, pavimentación, bacheo, descompostura e inadecuado funcionamiento que hacia 1984 presentaban los 16 000 semáforos computarizados de los principales cruces, pasos a desnivel, señalización, alcantarillado y alumbrado, de estacionamiento en lugares de tránsito pesado, establecimiento de centros de peaje en comercios, "influyentismo" para estacionarse en lugares prohibidos, etc., por mencionar algunos aspectos secundarios que obstaculizan la vialidad. Este problema, consiste fundamentalmente en la falta de espacio para circular, ya no digamos rápidamente sino a una velocidad promedio aceptada por las autoridades capitalinas de 40 Km. por hora-mínimo.

La revista del Centro de Información y Estudios Nacionales ilustran esta cuestión: "En las llamadas horas-

cúspide la velocidad promedio que alcanzan los vehículos es de 12 Km. por hora o menos" (3). Entonces pues, cabría preguntarse ¿por qué en avenidas donde la circulación debe ser de 70 u 80 Km. por hora existe una circulación por vehículo de 12 Km. por hora o menos - en las llamadas horas-cúspide? Sólo hay una respuesta lógica: la excesiva cantidad de vehículos que circulan por la ciudad propiciada por el uso individual - que fomenta la industria automotriz para la clase media hiperconsumidora.

No obstante que el estado se ha dado cuenta del caos que provoca una política automotriz desenfrenada, no se ha hecho lo necesario para poder remediar esta situación, lo cual refleja que dicha industria tiene - una amplia influencia político-económica en las decisiones estatales. En suma, la industria automotriz - obstaculiza la vialidad, el servicio del transporte y reduce con esto el tiempo libre, afectando las condiciones de reproducción de fuerza de trabajo de los usuarios.

- 6) Hay muchos indicios para afirmar que en un país capitalista como México, el Estado interviene en político -

---

(3) Centro de Información y Estudios Nacionales. E6/E28/81. p.21

cas urbanas en general y en transporte urbano de pasajeros en particular, de manera coyuntural a la lucha de los agentes sociales que compiten por el espacio urbano. Es decir, que pese a que existen prioridades urbanas, planes y programas, éstos se hacen y deshacen de acuerdo con el peso político que tengan los beneficiarios directos de las políticas urbanas.

Pese a ello, el Estado siempre pretende seguir (y en la mayoría de los casos lo logra), con su misión: Mantener y acrecentar la fuerza productiva que hace posible el avance de la producción capitalista. O sea, dotar de manera ininterrumpida fuerza de trabajo, infraestructura urbana, consenso ideológico, etc., necesarias para la realización de una gran cantidad de procesos particulares de producción y circulación de mercancías. En este sentido, el Estado ha intervenido (en cuanto a transporte urbano) en: 1) regulación y legislación de todo el aparato operativo del sistema de transporte en el D.F.; leyes sobre protección y vialidad; establecimiento de tarifas de servicios; expedición de permisos para prestar los servicios, así como la supuesta protección constitucional a los trabajadores de este ramo; 2) organización, administración y ejecución (algunas veces también producción) directa de servicios de transporte como: Sistema de Transporte

Colectivo (STC-Metro), Sistema de Transporte Eléctrico (trolebuses y tranvías), y a partir de septiembre de 1981 toda la estructura del transporte urbano de pasajeros R-100; 3) producción de toda la infraestructura vial necesaria para la transportación urbana: - planeación y construcción de avenidas, repavimentación, señalización vial, etc.

## 2. El Transporte en el DF

En este apartado se brinda un panorama general de los principales medios de transporte utilizados por los habitantes de la ciudad hasta 1981. El objetivo de esto es observar a dónde y cómo se enmarcan los autobuses urbanos dentro del sistema del transporte, a la vez de observar las modificaciones cuantitativas y cualitativas que se han dado en los diferentes medios de transporte.

### A. Autobús

Se puede decir que hasta 1981 el principal medio de transporte en el DF fue el autobús o camión. No tanto por el número de unidades, sino por el número de viajes-persona-día (véase cuadro 1).

Los datos son muy elocuentes pues la importancia del camión resalta a la vista, ya que un considerable número menor de

unidades trasladaba al 40% de la población, en tanto que el número mayor de vehículos (autos particulares) trasladaba solamente - al 26% de la misma.

Sin embargo, la cantidad no determina la eficiencia de este medio de transporte: "Se les acusa de ser responsables de la mayoría de los numerosos accidentes mortales que se producen diariamente, de la contaminación que pasa por ser más fuerte que la de Tokio o Los Angeles, de estar mal comunicados con la red del Estado de México, de recorrer itinerarios incoherentes sin planificación general alguna, de estar en malas condiciones de marcha, nunca sustituidos (aquí debemos decir que frecuentemente se plantean problemas de importación), guiados por conductores mal remunerados, casi siempre 'irresponsables'. Recorren itinerarios extremadamente tortuosos y el tiempo de transporte, cualquiera que sea el lugar en cuestión, siempre es excesivo, retardada aún más por las paradas demasiados próximas." (4)

La cita anterior, es un claro planteamiento de los problemas intrínsecos del transporte en el DF. Sirve de referencia para hacer una exposición más amplia en cuanto al origen del autobús en la capital mexicana:

---

(4) Batallion, Claude H., Riviere D'Arc. La ciudad de México  
SEP/70. México, 1973. p. 115

"Este servicio surgió sin planeación, en respuesta a una demanda creciente que ofrecía perspectivas de altas utilidades, lo que determinó que durante más de 50 años, - y hasta su reciente municipalización, en septiembre de - 1981, quedase en manos del sector privado y se orientase más con fines de lucro que de eficiencia y atención a - las necesidades de la población." (5)

La falta de planeación en su surgimiento condujo lógicamente a una prestación deficiente del servicio. Con una flota vehicular de 11 mil 800 unidades en 1979 de las cuales sólo el 70% (5 600) estaba fuera de servicio debido a los desperfectos mecánicos y obsolescencias así como ausentismo de los choferes, se realizaron el 40% de los 17.5 millones de viajes-persona-día. La demanda del transporte urbano aunado a la utilización del equipo (72% en 1979) provocaba que las autoridades operasen con un 70% de sobrecarga en las horas "pico" (el DDF anunció en 1982 que tan sólo 2 000 unidades reunían las condiciones necesarias para prestar un servicio adecuado) .

---

(5) González Salazar, Gloria. El Distrito Federal: Algunos - problemas y su planeación. UNAM. México, 1983. p.100-101

## B. Automóvil Particular

El segundo lugar en cuanto a importancia numérica lo ocupa el automóvil particular (véase el cuadro 1) del cual se puede afirmar que pese a que ocupa el primer lugar en número de unidades, transporta sólo el 26% de personas (14% menos que el camión); la realidad es así: con 1' 492 400 automotores menos el "camión" transportaba 2' 500 000 usuarios más que el automóvil particular. Ahora bien, comparándolo con los carros de alquiler y ruta, nos percataremos que también la diferencia, es amplia. Es decir, con 42 400 menos automotores, el "camión" transportaba a 5' 000 000 de personas más que dichos carros de alquiler, es decir, un 29% más de usuarios transportados.

El número excesivo de vehículos redundaba en un desaprovechamiento de espacio interno del auto y una exagerada ocupación del espacio vial. Es decir, que es un medio que sólo ciertas capas sociales "prestigiadas", pueden utilizar. A partir de los años 60's el proceso de compra de vehículos por una clase media hiperconsumidora fomentó el proceso antes descrito. Hay algunos autores que destacan el poder de compra de la clase media que consiste en adquirir nuevos fraccionamientos y en seres domésticos "...que ofrecían la satisfacción pregonada por los medios masivos y la propaganda consumista, para estar al tanto en noticias, di-

versiones y publicidad". (6)

Cabría destacar la importancia del Estado mexicano en el apoyo a la industria automotriz en general, a través simplemente del propio aparato legal, en el cual se da rienda suelta a las - necesidades de dicha industria. Un solo ejemplo nos ilustra el planteamiento.

"A partir de 1951, se multiplicaron las fábricas ensambladoras extranjeras y proliferaron las empresas importadoras de vehículos como consecuencia del abandono de la política establecida en 1947, en particular de la cancelación de las restricciones cuantitativas a la importación de automóviles, lo cual facilitó la adquisición de vehículos". (7)

Aunado a esto nos encontramos que en ocasiones el Estado interviene apoyando a la industria automotriz (como es el caso de la Compañía RENAULT) como dueño mayoritario.

Una segunda manera en que el Estado apoya a la industria del ramo mencionado, es creando la infraestructura vial "adecuada" y necesaria para la circulación de automotores particulares.

---

(6) Alejandra Moreno Toscano. "La crisis en la ciudad" en - González Casanova, Pablo et al México Hoy Siglo XXI. - México, D.F., 1979. p. 153

(7) Rodríguez López, Jesús. Ob. Cit. p. 5



"La vialidad primaria del Distrito Federal fue establecida desordenadamente. Para reestructurarla se pretende que esté constituida por cuatro anillos concéntricos, una serie de vías radiales y un sistema de corredores o ejes viales que formen una cuadrícula. Entre los anillos se encuentra (...), el anillo de circunvalación (inconcluso); circuito interior (en parte opera con exceso de circulación), y el anillo periférico (inconcluso).

"El cuarto anillo fue proyectado para el sexenio 1970-1976 y se le denominó Carretera Transmetropolitana, que deberá unir las poblaciones de Tulyehualco, Chalco, Texcoco, Tepexpan, Lechería, La Venta y Xochimilco." (8)

Las vías radiales concebidas son las siguientes:

1. Río San Joaquín
2. Parque Vía (inconcluso)
3. Vallejo
4. Cien Metros

---

(8) Ma. Guadalupe Velásco Ocampo, et. al "Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal" en Revista Habitación, No. 5 enero-marzo, 1984. p. 6

5. *Insurgentes Norte*
6. *Vía Morelos*
7. *FFCC Hidalgo*
8. *Peñón- Texcoco (el proyecto)*
9. *Vía Tapu*
10. *Ignacio Zaragoza*
11. *Ermita Iztapalapa*
12. *México Tulyehualco*
13. *Canal de Miramontes*
14. *Calzada de Tlalpan*
15. *Insurgentes Sur*
16. *Av. San Jerónimo*
17. *Camino a Santa Lucía*

18. Constituyentes

19. Reforma Poniente

En 1979, se ponen en funcionamiento los primeros ejes viales "...que son nueve avenidas que corren en sentido nortesur y seis avenidas de oriente a poniente, con continuidad completa dentro del Circuito Interior. Estas avenidas preferenciales de un sentido, con uno o dos carriles de uso exclusivo para transporte colectivo (el cual puede circular en sentido contrario) y tres o más carriles para el transporte particular, pretenden distribuir de una manera más uniforme el tránsito de la ciudad." (9)

En años posteriores el Estado, al ver que el número de vehículos aumentaba en un 11% anualmente realizó, a través del Plan Vial, (parte integrante del Plan Rector de Vialidad y Transporte), una serie de proyectos que intentan no sólo resolver los problemas actuales, sino los futuros, tales como: continuación del Anillo Periférico y la Carretera Transmetropolitana, para completar el Circuito Interior, la estructura vial basada en tres anillos concéntricos; autopistas de alta velocidad (viaducto Tlalpan y Miguel Alemán, Av. de los Insurgentes). En 1980 se terminaron los ejes viales (400 Kms.) y se continuó la vialidad ligada a las obras de ampliación del Metro, entre otras cosas. (10)

---

(9) IDEM

(10) IBIDEM p. 7

Sin embargo, a pesar de los millones invertidos (gasto público) en la construcción de estas obras, y del caos propiciado por las mismas, la vialidad en el DF no ha sido controlada, al contrario, se ha "fomentado" una circulación lenta. A decir del catedrático suizo de la Universidad Autónoma de Morelos Jean Robert: "Los ejes viales son una completa equivocación, porque los flujos de circulación depende de comportamientos humanos concretos y no se puede hablar de flujos constantes. Si tomamos, por ejemplo, un río y se hace una presa, llega un momento en que el agua tiene que pasar por encima de la presa. Los ingenieros mexicanos aplican los "modelos de tráfico" americanos y están convencidos de que si se produce un obstáculo al tránsito, éste tiene que pasar como el agua y desbordarse; creen que si se hacen vías de circulación más amplias, se facilita el flujo de automóviles. Creen que los coches son como el agua y quieren llevarlos por tubos mfs anchos. La consecuencia es que se genera una demanda superior; con los ejes viales se crea una víbora que se muerde la cola. Si por el contrario se cierra una calle, si los coches fueran agua pasarían por encima de esa calle cerrada, pero no, el automovilista buscará otra vía de acceso y el tránsito disminuirá en esa área." (11)

---

(11) Marcela, Gutiérrez "Donde el amo es el coche y su vasallo el peatón" en Revista Di No. 61, enero 14, 1982. p. 32 (Entrevista a Jean Robert, catedrático de la Universidad Autónoma de Morelos).

lo anterior, nos induce a pensar en las obras viales que realiza el Estado tienen significativamente en cuenta los intereses de las empresas privadas; la industria automotriz no está al margen de ello, como tampoco lo está la industria de la construcción.

A continuación presentaremos un cuadro publicado en la Revista Expansión, del lugar que ocupan las cinco principales automotrices (Chrysler de México, Ford, Volkswagen de México, General Motors y Nissan Mexicana), en relación a las 500 empresas más importantes en México durante 1979 (véase cuadro 2).

He aquí, algunas de las formas concretas con que el Estado fomenta el crecimiento sostenido de estas empresas automotrices.

- liberación del control de precios desde junio de 1977, aún con reducción superior al 20% de los costos de fabricación.
- 50% del total de los subsidios concedidos por el fisco a todas las actividades industriales del país.
- 20% del total de la devolución de impuestos con que estimula la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a todo el sector industrial, integrado por más de 30-ramas diferentes. De mayo a septiembre de 1979 las

compañías de automóviles recobraron 465.5 millones de -  
los impuestos que debían pagar, gracias a la expedición  
de los Certificados de Devolución de Impuestos (CEDIS).

Liberadas de las restricciones económico-administrativas  
se puede preveer que las empresas automotrices aumentarán su cau-  
dal productivo en la ciudad de los próximos cinco años en más de  
cuatro millones de automóviles (calculando 600 mil unidades por  
año). Se puede desprender de aquí que existe un caos urbano en -  
materia de producción de automotores con lo cual la concentra -  
ción en el DF se agrava cada vez más.

Lo más seguro, es que la lucha por la apropiación del es-  
pacio urbano tome cauces de mayor dimensión, a tal grado que el  
aspecto urbano sea parte integrante de las plataformas políticas,  
de las organizaciones o partidos políticos que actúan en el DF.

La industria automotriz no desaparecerá (por lo menos en  
este sistema, pues habrá una clase "hiperconsumidora" que aduquie-  
rán sus productos), así como tampoco los problemas generados por  
ella. Se pondrán medidas que limiten su uso (elevación del pre-  
cio de los energéticos, de las refacciones, utilización del vehí-  
culo en ciertos días de la semana, campañas de transportación -  
entre amigos, y otras muchas más que se les pueden ocurrir), pero  
a la vez se crean otras medidas contrarias que lo fomentan.

## C. Sistema de Transporte Colectivo (Metro)

Ante la situación caótica del transporte, tratando de cumplir con su cometido de mantener en funcionamiento a la ciudad, el DDF tuvo que realizar un medio de transporte independiente de las condiciones de vialidad, el Metro, con un sistema motor eléctrico y vías exclusivas; en 1966 se hicieron los estudios, y en 1969 se puso en circulación.

Originalmente el metro contaba con 490 vagones (12), diseñados para transportar 850 mil pasajeros, o sea que para 1976 representaba el 11% del transporte urbano de pasajeros en el DF. Cabría apuntar que la necesidad de transportación en la ciudad (la población en ese período aumentó de 5.2 a 8.8 millones y la superficie de la ciudad de 320 a 560 kilómetros cuadrados) obligó a una sobresaturación en el STC. En 1976 se transportaron 2 millones 125 mil pasajeros, sobresaturándolo en un 66%, lo cual propicia su desgaste y aumento en peligrosidad.

"La sobresaturación y el desgaste acelerado del equipo del metro aumentó los gastos de operación, que sin el correspondiente aumento en el mantenimiento disminuyó la seguridad de pasajeros y trabajadores del STC (Metro). Un tren que puede llegar a 90 kilómetros por hora, en otras condiciones

---

(12) Rodríguez López, Jesús. Ob. Cit. p. 10

difícilmente podría desplazarse a 70 kilómetros por hora. En octubre de 1976, perdieron la vida 45 personas a causa de un accidente en la estación Viaducto. " (13)

Es muy importante recalcar la peligrosidad de este sistema de transporte; las autoridades no están ajenas a ello, pero tratan de ocultarlo, diciendo que es debido a fallas humanas y no mecánicas ni técnicas propiciadas por el desgaste y falta del mantenimiento del servicio. En el caso del accidente de Viaducto, según las autoridades el único culpable fue el operador, pese a las advertencias de los propios trabajadores del Metro en sentido de que el mantenimiento de los equipos e instalaciones es inadecuado y sus condiciones mecánicas desastrosas.

Es indudable, a pesar de lo anterior, que con la introducción del Metro el transporte en el DF mejoró; tenía varias ventajas con respecto al camión: velocidad mayor (por ser independiente de la vialidad), precio inferior, y sobre todo, que por ser empresa estatal podría contar con subsidio, y en ocasiones operar con cifras rojas. Esto representaba un beneficio para los usuarios, pero sobre todo para el capitalista industrial, pues le ayudaba a mantener relativamente bajo el valor de la fuerza de trabajo.

Ahora bien, el Plan Rector de Vialidad y Transporte a través de su subprograma del Metro, pretendía ampliar la capacidad de

---

(13) IBIDEM p. 16



este servicio, de tal manera que para 1982 se transportaron 8.15 millones de personas diariamente (es decir el 27.1% del servicio de pasajeros). Pero por cuestiones de productividad, este objetivo no se logró en el periodo fijado. La producción nacional de trenes era del 1.8 por mes, por lo cual se tenía que recurrir a la industria francesa y canadiense. Entre ambos, estimativamente, sólo alcanzarían a producir 101 trenes, cuando se necesitaban - 107.

Por razones de delimitación de nuestro campo de investigación, las características del Metro sólo se presentan hasta el año de 1981.

#### V. Autos de Alquiler y de Ruta.

Como podemos observar en el cuadro 1, este servicio realizaba dos millones de viajes-persona-día o sea el 11% del total de viajes del conjunto del sistema de transporte. María Guadalupe Velázco (14) afirma que durante 1972-1975, el servicio proporcionado por los taxis representó el 12.3% (véase cuadro 3).

A este tipo de transporte le ha tocado librar una batalla muy difícil contra los otros medios de transporte. Su alto precio de pasaje lo hace sólo accesible a las capas medias de la

---

(14) Velázco, María Guadalupe, Ob. Cit. p. 8

sociedad (empleados, estudiantes, obreros); pero por otro lado, - tiene la ventaja de transportar a mayor velocidad que el "camión" o el Metro; a su vez, compete también con el automóvil particular por el espacio vial, el número de "peseros" o colectivos, y - de taxis crece cada día más; el promedio anual de crecimiento es - del 7.1% y durante 1975-1979 el ritmo de crecimiento fue del 7.3% anual, o sea, 2 mil 700 unidades, por lo que se calcula que para - 1981 habrá 6 mil 700 unidades más, y para 1982, 6 mil 900 (véase cuadro 3).

A estas deficiencias se añaden otras más: a) los dueños - de taxis y "peseros" tienen necesidad de competir por transportar a los usuarios con mayor rapidez, lo que propicia que constante - mente se infrinjan las leyes de tránsito, exista caos vial y se - fomenta la corrupción policiaca; b) otra forma de aumentar las - ganancias en este ramo es la especulación que se hace con las al - zas del combustible; antes de que la gasolina suba de precio, ar - bitrariamente el precio del pasaje ya subió; c) las alteraciones - de rutas y recorridos son muy comunes en este tipo de transporte, además del difícil uso de taxímetros con la respectiva falta de - vigilancia por parte de las autoridades de tránsito.

Un ejemplo muy claro de corrupción policial es el siguien - te: el Reglamento del DDF permite la circulación de vehículos de - alquiler hasta con cinco años de antigüedad, y seis con permiso. - Se desprende de ello, que la vida útil del vehículo es de seis -

años, pero es por todos conocido que vemos circular autos de alquiler más antiguos de este límite, lo cual nos lleva a afirmar que es mediante la violación de los reglamentos vía "mordida" como siguen circulando. En 1979, los autos de alquiler representaban el 13% del servicio de transporte, con un total de 37 mil 500 vehículos de los cuales 7 mil 300 eran taxis colectivos. Esto significaba que el 19.5% era destinado a la transportación colectiva, en tanto que el 79.5% lo era individual.

#### E. Trolebús y Tranvía

Para 1979 existían 550 trolebuses y 242 tranvías, de los cuales solamente 400 y 35 respectivamente estaban en condiciones de operación. Para el período 1980-1982 las unidades en circulación eran las siguientes:

<u>AÑO</u>	<u>No. TROLEBUSES</u>
1980	500
1981	800
1982	1000

Los trolebuses y tranvías reciben el subsidio estatal, por lo cual el servicio es sumamente barato y el precio de trans-

portación se mantiene estable, ya que por ser eléctrico no está sujeto al alza y la baja del combustible que utilizan los "camiones", por ejemplo. Aunque siempre se transporta con sobrecarga - de pasajeros. Son menos veloces que los camiones pues aunque sujetos a las mismas condiciones de vialidad, desarrollan menor - velocidad; la seguridad, lógicamente, está sujeta a los menesteres que se presentan en la lucha por el espacio urbano.

#### F. Efectos Colateralés del Transporte en el Distrito Federal.

No podríamos pasar por alto alguno de los efectos colaterales y del costo social que trae consigo un sistema de transporte como el antes descrito, en los cuales se encuentran la contaminación por monóxido de carbono y ruido.

#### Contaminación

Varios estudios han mostrado que el 80% de las toneladas diarias de monóxido de carbono que caen sobre el Valle de México, provienen de automotores; el 20% restante es provocado por las Industrias.

Así por ejemplo tenemos que:

"En 1970 [...] se consumieron 7 672 metros cúbicos - de gasolina y 994 000 metros cúbicos de diesel, lo -

que representa una estimación conservadora de 3 millones 745 000 Kilogramos de contaminantes emitidos en un día, predominando el monóxido de carbono, óxido de nitrógeno, diversos componentes de azufre, ozono, bixido de carbono, plomo y otros muchos ácidos." (15)

La contaminación atmosférica contribuye al ensanchamiento de las enfermedades fundamentales que padece la población citadina, no sólo en lo referente a problemas respiratorios sino enfermedades oculares. Además la visibilidad en la ciudad en los últimos diez años ha disminuído en 80%.

#### Ruido

Estudios médicos señalan que el oído humano no debe soportar más de 68 decibeles, pero en algunas zonas de la ciudad se han captado hasta 110 en horas de intenso tráfico, y de cerca de 100 en cruces muy conflictivos.

Para la óptica de las autoridades y del capital, los efectos colaterales no son tan importantes, o al menos hasta el momento que no representa obstáculos a su reproducción; ellos directa-

---

(15) Roberto Hernández "97 por ciento de los vehículos sirve a sólo el 21% de la población" en Proceso No. 208, 27 de octubre, 1980. p. 6

mente no son las víctimas de la situación, pero sí lo es la mayoría de los trabajadores.

### 3. La Alianza de Camioneros, A. C.

La situación del transporte urbano que prevaleció en el DF tuvo a la Alianza de Camioneros como el principal elemento que desquició el sistema de transporte en la ciudad durante décadas, debido a la prioridad que dieron a su interés de ganancia frente al servicio que debían proporcionar.

Por muchos años el "pulpo camionero", como se le llamó a los dueños de los autobuses urbanos y suburbanos (y por tanto a la Alianza de Camioneros), estuvo agrupado en 86 líneas que operaban como sindicatos patronales (aproximadamente había 4 000 permisionarios). En 1973 se inició la modernización de la empresa y del equipo, y para 1976 esas 86 empresas se fusionaron administrativamente en 20 sociedades mercantiles con 534 rutas que cubrían una extensión de 1, 200 Kilómetros.

Veamos un poco la magnitud de las ganancias de la Alianza de Camioneros mediante un cálculo aproximado de lo que obtenían por unidad, que llegaron a ser en 1977 hasta de 20 mil pesos diarios, en tanto que los cuatro mil permisionarios alcanzaban a superar los 10 millones de pesos.

En ese mismo año (1973), se realizó otra renovación ad -

ministrativa en el "ramo camionero", se introdujeron supuestamente unidades anticontaminantes. Con base en lo cual se incrementó el precio del pasaje en más del 300% (de 0.50 centavos a 1.50 y 2 pesos), se recortaron rutas y se estableció el compromiso de mejorar el servicio en todos sus sentidos. La realidad contradeció los compromisos; más que beneficiar a los usuarios, los frutos fueron cosechados por los "permisionarios"; con el aumento de la capacidad de las "Ballenas", y los "Metrobuses" (de 80 a 110 pasajeros) "...y la instalación de motores diesel en la mayoría de las unidades, aumentó el rendimiento y disminuyeron los costos de operación; lo que, junto al estricto control sindical de los choferes, dibuja un amplio abanico de fuentes de ganancia de los permisionarios, posibilitado también por el subsidio estatal a los lubricantes y la gasolina y la aplicación de una tarifa fiscal especial (2 000 pesos anuales por unidad)". (16)

Las ganancias de los permisionarios al igual que la de cualquier empresa capitalista no estaban ajenas a una super explotación del trabajo, a la movilidad de las tarifas y el fraccionamiento de las rutas. El peso político de muchos "permisionarios" agilizaba y legitimizaba tal costo social de las ganancias. Rubén Figueroa Figueroa, presidente de la "Alianza de Camioneros" y ferviente militante del Partido Revolucionario Institucional, fue nombrado en el periodo de 1975-1981, gobernador del Estado de

---

(16) Rodríguez López, Jesús. Ob. cit. p. 9

Guerrero. Se mencionaba también que el regente de la ciudad, Octavio Sentles Gómez, era abogado de la "Alianza" y permisionario. La mesa estaba servida, los préstamos de BANOBRAS garantizados, el subsidio en lubricantes era fácilmente otorgado, el alza de las tarifas no tenía más que el impedimento del propio bolsillo de los trabajadores. El recorte de las rutas tan sólo era posible mediante la detención del viaje de los usuarios; el chofer exigía un nuevo pago para poder continuar su viaje, lo que ocasionaba la pérdida de tiempo, sangría en la economía popular y violación de las tarifas establecidas.

Los resultados del acortamiento de las rutas saltan a la vista: en 1970 el recorrido de cada ruta era de 29.5 Km., en 1975 de 14.5 Km. y en 1976 de 12.6 Km. (17). En 1974, un autobús tardaba 137 minutos aproximadamente en realizar una vuelta redonda de 33.39 Km., transportando un promedio de 228 pasajeros, y en 1976 107 minutos eran suficientes para recorrer 25 Km. transportando 230 pasajeros (18). Es decir, que en 1974 era posible transportar 1.66 pasajeros por vehículo por minuto y 9.36 Km. por pasajero respectivamente, en tanto que en 1976 esos indicadores eran de 2.18 personas que en cada unidad, y el recorrido del pasajero era de 6.82 Km. Lo anterior demuestra que había un mayor uso efectivo del

(17) Vidaña Saldaña, Ulises "Métodos modernos de Administración y control en empresas de Transporte" en el Segundo Seminario de Transporte Público de Pasajeros, México, DF, agosto de 1976.

(18) IDEM



efecto útil y una tasa de renovación de pasajeros.

Como se podrá observar, las tasas de ganancia aumentaron sobremanera con el acortamiento de las rutas, es decir, que si - acaso algo insospechado llegase a ocurrir, como la negativa del Estado a permitir las alzas en las tarifas o la organización sindical independiente, de todos modos quedan alternativas.

El módulo de la explotación es el siguiente: a cada obrero (chofer) se le pagaba una comisión por boleto vendido, y por número de vueltas, con lo cual cada obrero llegaba a trabajar - hasta 18 horas por cada día. De 1970 a 1975 la cantidad media de pasajeros por día pasó de 803 a 1019 y el número de operadores - por camión se reduce de 1.96 a 1.84, o sea, que durante un año - laborable, menor número de obreros produjo más cantidad de valores de uso (Servicio de Transporte) bajo condiciones de trabajada cada vez más adversas.

Es decir que la determinación del salario por el número de vueltas y el boletaje vendido supone un mayor esfuerzo físico y un límite mínimo de seguridad para el "operador" y para los - usuarios, peatones y demás automovilistas que circulan por la - ciudad, un alto grado de neurosis, agresividad, hipertensión, - deficiencias en el sistema nervioso y digestivo, e infartos.

Por todo lo hasta aquí expuesto, podemos observar que la

situación del transporte en el DF presentaba ya para 1981 las condiciones de facto que propiciarían, junto con otros elementos político-económicos, el desarrollo de un proceso de municipalización - del transporte urbano de pasajeros, mismo que se analiza en el siguiente capítulo.

PROCESO GENERADOR DE LA MUNICIPALIZACION

1. *Presión social y partidos políticos frente a la problemática del transporte urbano en el Distrito Federal.*

Ante la falta o deficiencia de servicios públicos en la ciudad los obreros, oficinistas, amas de casa, estudiantes, subempleados o desempleados, entablan constantemente movimientos populares enarbolando demandas como: dotación de agua; regularización de terrenos; cableado eléctrico; centros de abasto, educación y recreación, así como de transporte urbano. Tales reivindicaciones requieren soluciones prontas y satisfactorias dado el impacto de la mala prestación o carencia de los servicios mencionados ejerce sobre la economía de estos sectores sociales. Pero el surgimiento de estas proclamas no siempre va acompañado de un análisis "global" del problema, indispensable para detectar el objetivo central de la movilización y la importancia que tiene en estos casos la organización popular como medida de presión ante el Estado. A falta de estos criterios de organización, muchas movilizaciones no han pasado de ser meras presiones coyunturales que se aminoran y desorganizan en la medida en que sus demandas son "satisfechas". (1)

En este orden de cosas las agrupaciones sociales indepen -

---

(1) Berja, Jordi. Movimientos Sociales urbanos Siap; Bs. As. 1980

cientos y los partidos políticos desarrollan los análisis de tales problemas que vienen a representar, en última instancia, los canales de expresión y lucha organizada para la consecución de los fines del movimiento urbano popular.

En este marco se da el movimiento generado en torno al problema del transporte urbano de pasajeros en el Distrito Federal.

#### A. Aspectos reivindicativos y proceso de lucha.

Problema elevado a reivindicación no salarial ya desde hace unas décadas el transporte urbano es considerado como medio de circulación de la fuerza de trabajo, necesario a la reproducción capitalista y, por tanto, de prioritaria atención por parte del Estado.

En la ciudad de México el transporte en manos de permisionarios particulares ha sido siempre objeto de agitación social. En 1959, el movimiento magisterial del Instituto Politécnico Nacional ya reclamaba una ayuda para el pago del transporte de los maestros y, no siendo éste el único caso, las grandes centrales obreras y diversos sindicatos han considerado que el transporte urbano de pasajeros debe brindarse con bajas tarifas y buen servicio para la menor pérdida de horas-hombre, y el menor deterioro del poder adquisitivo, primordialmente.

Pero sólo la coyuntura de la reforma política del régimen Lópezportillista brindó a diversas agrupaciones de izquierda (2), hizo que se entablara una lucha reivindicativa por la municipalización del transporte, ante las pésimas condiciones de las unidades, la ineficiente prestación del servicio y el insaciable interés de ganancias de los concesionarios.

Se debe tener en cuenta que el problema del transporte no sólo recae en los usuarios sino también en los operadores de los autobuses, quienes en octubre de 1977 denuncian, a través de la -  
Cualificación Independiente de Operadores del Transporte Urbano (3), una peligrosa reducción del poder adquisitivo de los salarios -  
otorgados por la Alianza de Camioneros del DF, lo cual les obligaba a no dar boletos, cobrar tarifas no autorizadas y trabajar -  
jornadas excesivas, a fin de poder suavizar los efectos de la crisis y la voracidad de sus patrones sobre los salarios.

El círculo que se establece entre el ineficiente servicio-bajos salarios-aumento de tarifas, se vuelve crítico con una sor -

---

(2) La Reforma política instrumentada por el Gobierno de López -  
Portillo juega un papel importante en la participación de los  
partidos políticos de izquierda en los foros legislativos na-  
cionales, participación que si bien ha obtenido logros, ha -  
chocado la más de las veces con los mecanismos de control y -  
manipulación estatal que atan al movimiento popular y al día  
mismo de los partidos políticos vinculados a él, a la demagoga  
del PRI y del Estado, tergiversando así su contenido de -  
clase.

(3) El Sol 7 de octubre de 1977. p. 18A

presiva e ilegal pretensión de alza en el precio del pasaje de transporte urbano a fines de marzo de 1980. (4)

Las organizaciones y partidos políticos del Distrito Federal hicieron frente a ésta teniendo como experiencia su movilización contra el aumento del pasaje en los autotransportes del municipio de Netzahualcóyotl, Estado de México (5) suscitado en el mismo mes de marzo de 1980.

Así, las declaraciones oficiales, el movimiento popular, las pretensiones de la Alianza Camionera y las deplorables condiciones de trabajo y salario de los choferes, entran en una franca etapa de conflicto que abarca cuatro años de presión constante al Estado, incrementada entre 1980 y 1981.

La izquierda mexicana da un paso importante en la activación del proceso de municipalización del transporte con el proyecto de ley que el Partido Popular Socialista empieza a manejar en abril de 1980, mismo que es difundido a la prensa por su vocero - Francisco Ortíz Mendoza, quien declara que el problema es reconocido por partidos políticos y organizaciones sindicales pues afecta principalmente a los trabajadores (6). Un mes antes (marzo) el

(4) El Día 28 de marzo de 1980. p. 3A

(5) El PCM, PPS, PMT y organizaciones como el Frente Proletario Independiente, La Unión de Colonos de Netzahualcóyotl, PPM, ONE, La liga Obrera Marxista, participaron activamente en esa movilización, logrando que las autoridades municipales bajarán la tarifa que ya habían autorizado a la línea camionera Chimalhuacán-Aviación Civil y Colonias del Vaso de Texcoco.

(6) El Día 5 de abril de 1980. p. 3

*Sindicato Mexicano de Electricistas se habla pronunciado por un movimiento que no sólo planteara cuestiones de orden económico, - sino también de orden social, extendiéndolo a la lucha por la nacionalización de la industria farmacéutica, alimentaria y claro, - el servicio del transporte urbano. (7)*

*Conjuntamente a estas declaraciones el Partido Socialista de los Trabajadores, Partido Demócrata Mexicano, Partido Comunista Mexicano y la Unidad de Izquierda Comunista (UIC) enfatizan su deseo de enfrentar las presiones de los monopolios camioneros de nuevo aumento de tarifas. (8)*

*Por su parte, la Dirección General de Relaciones Públicas del Departamento del Distrito Federal ya había dejado claro desde octubre de 1979 que sólo intervendría en el conflicto si los permisionarios decidían abandonar el servicio (9) (esta actitud oficial demostraba la poca conveniencia económica de la política de concesiones del sector privado del transporte urbano). Pero el apoyo a las iniciativas de la municipalización se empezaron a mul*

(7) Uno más Uno 18 de marzo de 1980. p. 5

(8) El Día 20 de marzo de 1980. p. 3A

(9) El Sol 20 de octubre de 1979. p. 3A

tiplicar, aunque de una forma espontánea y desarticulada (10). - Los matices que iba adquiriendo el conflicto provocó una significativa acción coyuntural de las autoridades capitalinas o "parcial municipalización", con la adquisición por el DDF en julio de 1980 de alrededor de 6 mil unidades de pequeños permisionarios. Se pretendía crear una superintendencia que regulara todo el transporte colectivo y sus tarifas, organismo que tendría el supuesto nombre de "Secretaría de Comunicaciones y Transportes del DDF" (11). La idea jamás se concretizó y las unidades compradas pasaron a formar parte de la nueva línea Ruta 100, manejada por el DDF.

La lenta y parcializada respuesta del gobierno capitalino provocó una nueva embestida de las agrupaciones sindicales y de izquierda, quienes inician paulatinas acciones tendientes a obtener datos que permitieran un mejor conocimiento y análisis del problema del transporte.

El PCM, PST, PPS y el Congreso del Trabajo exigen la in-

---

(10) Es el caso del Partido Mexicano de los Trabajadores, el cual presionó siempre en forma independiente, y por tanto aislada de otras organizaciones, para que se implantara el control estatal de la transportación masiva (según declaraciones expresadas por su dirigente Eduardo Valle aparecidas en el Uno más Uno, el 13 de mayo de 1980. p. 1

(11) El Sol 12 de junio de 1980. p. 1



intervención de Hank González, regente de la ciudad, para que se rechazasen las inaceptables y reiteradas presiones de la Alianza de Camioneros de aumento de tarifas. Dichas agrupaciones sostenían que sólo en México, por debilidad de las autoridades y debido a que parte del "pulpo" se encontraba dentro del PRI, el servicio se prestaba en condiciones deplorables; de igual manera renovaban su llamado a las autoridades para que creara un organismo público que administrara el transporte urbano (12).

Dentro de la Cámara de Diputados se empezaron a definir los intereses de clase en torno al transporte, mediante diputados pertenecientes a la Alianza de Camioneros como Carlos Dufoo López (permisionario), quien afirmaba que el transporte pasaba por un mal momento, lo cual les obligaba a aumentar las tarifas en un cien por ciento; también "recomendaba" que no les presionaran, puesto que los permisionarios no conformaban un monopolio insaciable (13).

Apoyando a los partidos de oposición, la Federación de Sindicatos de trabajadores al servicio del Estado (FSTSE) y el Congreso del Trabajo exigían la municipalización del transporte en el DF en vista de que el 80% de los servidores públicos o burócratas, no contaban con automóvil propio y, en consecuencia, al ser usuarios-

---

(12) Excelsior 10 de septiembre de 1980. p. 5A

(13) Uno más Uno 11 de septiembre de 1980. p. 25

del transporte colectivo, sus salarios se verían afectados por los aumentos de pasaje, sin hablar de los retardos y baja en el rendimiento de trabajo de sus agremiados (14).

Hasta aquí podemos apreciar una paulatina y a la vez acelerada presión social hacia las autoridades capitalinas (esta presión se acentúa entre marzo y octubre de 1980), quienes se ven forzadas a declarar la existencia de ciertas posibilidades de municipalización del servicio, pero se debía realizar para ello un estudio integral que apoyara la decisión. Así, el presidente de la Comisión Legislativa del Distrito Federal, Joaquín Álvarez Ordoñez pedía que se terminara con la anarquía "...porque los permisionarios están haciendo lo que se les da la gana..." (15).

El mes de septiembre de 1980 se convierte en el espacio de las declaraciones en pro y en contra de la municipalización, entablándose una diversidad de opiniones en defensa de intereses bien particulares que se intensifican en octubre del mismo año. Como ejemplo de esa situación, Luis M. Farías, presidente de la Gran Comisión de la LI Legislatura de la Cámara de Diputados, declaraba que el cambio de dueño del transporte urbano no significaba nada - (16), soslayando de tajo los análisis económico-sociales de la medida.

---

(14) El Día 11 de septiembre de 1980. p. 18

(15) Uno más Uno 11 de septiembre de 1980. p. 25

(16) IBIDEM

Por otra parte la Coalición de Izquierda y el PPS consideraban impostergable la cancelación de concesiones por tomar en cuenta el descontento popular (17); Rubén Figueroa Alcocer (presidente de la Comisión Legislativa de Comunicaciones y Transportes e hijo de Rubén Figueroa Figueroa, entonces gobernador del Estado de Guerrero y líder de la Alianza de Camioneros) retiene la iniciativa de ley para la municipalización enviada a la Comisión a su cargo por el PPS (18); los choferes de autobuses urbanos incorporados a la Confederación de Trabajadores de México rechazaban el aumento de tarifas (19); la Alianza de Camioneros iniciaba las pintas en sus camiones con frases como "Sin aumento de tarifas no podemos sobrevivir. Somos Mexicanos", "Este autobús no tiene subsidio" y "Aumento a tarifas", amenazando al mismo tiempo con paro en el servicio. (20).

Esta situación provoca que las comisiones pluripartidistas de la Cámara de Diputados emprendan el análisis de las dos iniciativas de ley lanzada por el PPS y la Coalición de izquierda, mismas que son rechazadas el 15 de octubre de 1980 debido a la afirmación del PRI, referente a que la municipalización exigida por la izquierda, no daría sino una coyuntura para obtener triunfos electorales, además de que los proyectos de ley "presentaban deficiencias técnicas". (21)

- 
- (17) IDEM  
(18) IDEM  
(19) IDEM  
(20) IDEM  
(21) Universal

6 de octubre de 1980. p. 3A

A este respecto la Coalición de Izquierda afirmó: "Por décadas hemos sostenido las fuerzas democráticas la necesidad de establecer un sistema único de transporte colectivo bajo la dirección del Estado; en el caso concreto, bajo la dirección del Departamento del Distrito Federal.

"Mas siempre esta demanda ha sido hechada a un lado por el poderío y la influencia de la Alianza de Camioneros de México, (...) las iniciativas y las demandas de la reorganización estatal del sistema de autotransportes está congelada en esta Cámara, bajo el falaz argumento de deficiencias técnicas en los proyectos presentados. "(22)

Junto con las protestas de la Coalición de Izquierda se presentaron de nuevo otras iniciativas de decreto para la creación de un sistema de transporte urbano firmadas por el diputado Gerardo Unzueta Lorenzana, en cuyo documento presentado en la Cámara el 24 de septiembre de 1981 (23) afirma: "La crisis del transporte urbano ha llegado a un nivel de extrema gravedad. Entonces cuando la mayoría de la Cámara de Diputados impuso la aprobación de un dictamen que rechazaba las iniciativas de ley del

- 
- (22) Grupo Parlamentario Comunista (Coalición de Izquierda)  
s. p. i. p. 2-3 (Material no publicado del proyecto de Decreto que crea un organismo público descentralizado para la administración del servicio de transporte urbano en el DF).
- (23) Esta iniciativa tiene la característica especial de haberse presentado un día antes de que el gobierno capitalino anunciara el retiro de concesiones a la Alianza Camionera.

Grupo Parlamentario Comunista (Coalición de Izquierda) y del Partido Popular Socialista, estábamos ante la exigencia de aumento de tarifas de la Alianza Camionera de México.

"Las tarifas aumentaron: unas por acuerdo del Departamento del Distrito Federal -las correspondientes a las rutas ortogonales- otras por decisión unilateral de la Alianza Camionera de México - (...).

"El proceso de reorganización del servicio público de transporte colectivo, de ninguna manera se ha iniciado. En lo que es su volumen principal, sigue siendo un voraz negocio, lleno de irracionalidad, cuyo único objetivo es la ganancia." (24)

El problema pasó de la opinión pública a la Comisión Legislativa de la Cámara de Diputados, reflejándose una lucha parlamentaria manipulada de antemano por el PRI y los representantes de la Alianza en su seno.

El congelamiento de las iniciativas de ley del PPS y del PCM no frenó la insistencia de éstos, como ya se vio anteriormente, siguieron las presiones, estudios y proyectos de reestructuración del manejo de prestación del servicio de transporte urbano,

---

(24) Grupo Parlamentario Comunista. Iniciativa de Decreto que crea el Sistema de Transporte Urbano s. p. i. p. 1-2

Fidel Velázquez, secretario general de la CTM, lanzó una fuerte advertencia al gobierno, "recomendándole" que frenara la actitud de los transportistas mediante la cancelación de los permisos; al mismo tiempo, proponía un nuevo sistema de organización del transporte por medio de estudios socioeconómicos. (25)

El rechazo oficial de las iniciativas de ley mencionadas deja claro que la acción representó un desgaste político dentro del PRI, pues varios de sus diputados disfirieron con el dictamen y declararon que quedó de manifiesto el servilismo de su partido a un grupo económico. (26)

La discusión entró en un aparente receso en el cual las declaraciones son aisladas y escuetas; no sucedió lo mismo con la intervención popular, quien enfrentó los aumentos de tarifas legales e ilegales a través de grandes movilizaciones como las presentadas en Xochimilco-Milpa Alta, Ecatepec y Neizahuatlcoyotl en 1981. (27)

En marzo de 1981 la CTM denuncia que la Alianza de Camioneros se encuentran diputados, senadores, funcionarios, exfun-

(25) Excelsior 8 de octubre de 1980. p. 1A

(26) Uno más Uno 18 de octubre de 1980. p. 1A

(27) Grupo Parlamentario Comunista. Ob. cit. p. 2 En torno a estos movimientos que lograron rebajar las tarifas impuestas al transporte en sus respectivas localidades, se desataron una serie de secuestros, quema y daños a unidades de transporte, de la cual tanto los líderes de los movimientos como los permisionarios se acusaban mutuamente.

cionarios de alto nivel y gobernadores (vgr. Rubén Figueroa), pudiéndose con ello aumentar unilateralmente las tarifas y dejar sin transporte a colonias populares al construir los ejes viales, abatir la producción y la productividad de un 15 a un 20% en fábricas y oficinas públicas y privadas al imponer condiciones deplorables de trabajo a miles de choferes a su servicio. (28)

De acuerdo con el coordinador general del Sindicato de Obreros Libres (SOL), algunos diputados que pertenecían a la Alianza y que entorpecían reiteradamente las iniciativas al respecto fueron: Rubén Figueroa Alcocer, Juan Arcuzo Cabrales (exsecretario general del Sindicato Unico de Trabajadores del Gobierno del DF) - Carlos Dufoo López, Vicente Coss Nuñez (presidente de algunas líneas de camiones), Héctor Hernández Casanueva, Eliodoro Hernández Loza (exdiputado y exsenador propietario de más de la mitad de los autobuses existentes en Guadalajara, Jalisco), entre otros nombres. (29)

El 28 de mayo de 1981 el gobierno del DF anunció la creación de la red ortogonal de transporte, la cual jamás fue definida en su calificativo "ortogonal" y que cuando fue implementada, creó un gran caos en la ciudad por su falta de planeación y atención de las necesidades y rutinas de los usuarios.

(28) El Día 10 de marzo de 1981. p. 6

(29) IDEM.

La CTM interviene de nueva cuenta y Fidel Velázquez reiteró al DDF su opinión respecto a la implantación de un sistema de transporte similar al de la Ruta 100, pues el 85% de los trabajadores pierden de 2 a 4 horas en ir a sus trabajos, lo cual implica un desgaste de la fuerza de trabajo que repercute directamente en la productividad. (30)

Para junio del mismo año Rubén Figueroa padre, líder de la Alianza Camionera cambia su actitud satanizante de la municipalización y declarar la disposición de su gremio de aceptar la medida siempre y cuando el DDF le entregue 3 000 millones de pesos a cambio de sus unidades de transporte.

La posible compra de tales unidades a un precio tan alto, provoca la reacción inmediata de rechazo de la FSTSE, CTM y partidos de izquierda, quienes ven la respuesta de Rubén Figueroa como un ardid para cobrar millones por una chatarra, ante la cada vez más posible actuación del gobierno capitalino para cancelar las concesiones.

En esta acción repentina la Dirección de Autotransporte y Estacionamientos de la entonces Dirección General de Policía y Tránsito del DDF, anunció en julio de 1981, que las autoridades capitalinas habían estado estudiando las posibilidades de munic-

---

(30) Uno más Uno 29 de mayo de 1981. p. 1



palizar el servicio de camiones desde años atrás, pero que faltaban afinar algunos puntos vertebrales para que el propio DDF optara por esa posibilidad; señalaban además, que se reubicarían las rutas de transporte urbano en diversas estaciones secundarias del Metro, entrando en funcionamiento 58 rutas más, mismas que serían destinadas a alimentar la red ortogonal (31). Esta declaración apoyaba en el mismo sentido a la hecha por Cuauhtémoc Santana (secretario general del gobierno del DF) cuando anunció el diseño de la red ortogonal para la ciudad. (32)

En el mes de septiembre de 1981 la Comisión Legislativa del DF declaraba que se revisaría el dictamen que sobre iniciativa de ley pro la municipalización del transporte urbano hizo la Cámara de Diputados en octubre de 1980, pues no debía haber, ante todo, analogías entre el caso de Ciudad Nezahualcoyotl y Ecatepec, y la ciudad de México. (33)

Como nota final de esta primera etapa de lucha el 25 de septiembre de 1981 el gobierno de la ciudad de México se hacía responsable de la dirección y organización del servicio de transporte urbano de pasajeros, "...con objeto de procurar su eficacia

---

(31) Uno más Uno 10 de julio de 1981. p. 6A

(32) Uno más Uno 28 de mayo de 1981. p. 1A

(33) Al respecto ver el análisis de esta reseña en el apartado B de este capítulo.

y poder brindar a los usuarios *transportación* suficiente. Según - los puntos de vista reiterados por los *permisionarios*, resultaba - a éstos imposible por *incosteabilidad* (sic), satisfacer las *dispo* - *siciones* del gobierno, que implicaban, entre otras cosas, la *ad* - *quisición* de unidades nuevas y la *adaptación* del equipo *anticon* - *taminante* en las ya existentes. En tal virtud, el DDF resolvió - hacerse cargo de este servicio e indemnizar a los *permisionarios* - de acuerdo con la ley...". (34)

La reseña anterior de la *movilización* popular y las *dís* - *cusiones* y *enfrentamientos* en la Cámara de Diputados, que lleva - ron y forzaron al DDF a *municipalizar* el transporte, no son sino - una cara de la moneda de este problema. Es preciso pues, analizar la *posición*, *argumentos* y *actuación* de las *autoridades* para *emi* - *tir* dicho decreto a fin de contar en esta *investigación* con un *pa* - *norama* amplio de análisis sobre el fenómeno.

## 2. El Departamento del Distrito Federal ante el Transporte Urbano de Pasajeros.

En la ciudad de México, como en muchos otros espacios urbanos de la república, el servicio del transporte urbano de pasajeros ha sido manejado tradicionalmente por particulares que han-

---

(34) Uno más Uno 26 de septiembre de 1981. p. 5

obtenido las concesiones para tal función de parte de las autoridades de cada municipio.

El concesionar un servicio cuyo otorgamiento pertenece originalmente al Estado, supone la libre decisión de éste último de retirar los permisos a los concesionarios cuando así lo juzgue pertinente, teniendo siempre como base el interés de los usuarios del transporte urbano (véase la Ley Orgánica del DDF).

En ese sentido los principales "enfrentamientos" que se han suscitado entre el gobierno del DF y los permisionarios del transporte durante los últimos 40 años, han surgido por la decisión del DDF de retirar las concesiones de algunos tipos de transporte. La primera acción en este sentido se da en 1946 cuando el manejo del servicio de tranvías es quitado a particulares, pasando a la administración de las autoridades de la ciudad, acción que da nacimiento a la Dirección de Transporte Eléctrico del Distrito Federal.

La segunda respuesta del DDF a los problemas del transporte (y que reviste gran trascendencia por su importancia como sistema vertebral de transporte colectivo de la ciudad) se presenta en 1969 con la inauguración del Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro), el cual se ha venido ampliando hasta la fecha.

Posteriormente el gobierno capitalino interviene en el

servicio de transporte urbano con la inauguración de la llamada Ruta-100, de administración estatal (1980), antecedente más cercano y directo a la municipalización del transporte urbano de pasajeros en septiembre de 1981.

A este respecto y habiendo visto en el inciso 1 de este capítulo el proceso que culminó con el retiro de las concesiones a camioneros particulares, es necesario ahora analizar quiénes y por qué influyeron en las autoridades del VDF para que se decretara la municipalización.

Se pueden mencionar dos factores primordiales:

1. La ineficiente prestación del servicio de transporte (con todas sus consecuencias económicas) se canalizó a través de agrupaciones y partidos políticos autodefinidos como "democráticos", los cuales actuaron con organización, constancia y energía, pero dentro de la legalidad parlamentaria brindada a la ciudadanía por la reforma política.
2. Podemos apreciar, sin embargo, que el descontento inicial del movimiento popular, se dió por medio de asociaciones civiles no reconocidas por el gobierno (35);

(35) La reseña (inciso 1 Cap. III) de la movilización por la municipalización resulta ilustrativa en cuanto a los nombres de las diversas organizaciones que participaron en el proceso.

que la lucha se tradujo en reivindicación política de -  
partidos como el Popular Socialista, el entonces Parti-  
do Comunista Mexicano, el Partido Socialista de los Tra-  
bajadores (no reconocido aún por la Secretaría de Gober-  
nación), y por sindicatos independientes, oficiales y -  
agremiados a la CTM.

El gobierno capitalino permaneció mudo ante la presión po-  
pular (36) y permitió que el problema se desarrollara libremente -  
entre partidos políticos y permisionarios. Esta primera etapa abar-  
ca de marzo a octubre de 1980, mes este último en que el tópico de  
transporte llega a discusión inevitable a la Cámara de Diputados -  
(37).

(36) Las declaraciones de Carlos Hank González, regente de la -  
ciudad de México de 1976 a 1982, fueron escuetas y con claro  
desinterés y evasión del tema.

(37) Recuérdese la existencia para esa fecha de las iniciativas -  
de ley enviadas al Congreso por el PPS y el PCM y que respec-  
to a esta última Gerardo Unzueta Lorenzana afirmaba que su -  
proyecto representaba una "...solución radical y completa al  
problema del transporte urbano, (...) Plantea la formación -  
de una sola empresa estatal que supedite el conjunto de las-  
empresas existentes en relación a transporte colectivo. Es -  
decir, una empresa de la cual sería filial al Servicio de -  
Transporte Colectivo-Metro, así como servicios de transpor-  
tes eléctricos (STE) que comprende a los trólebus y tran-  
vías; se crearía así una empresa de servicios de transportes  
urbanos y suburbanos que agruparían a todos los autobuses -  
que funcionan en el Distrito Federal y a las zonas urbanas -  
del Estado de México" (una empresa estatal de transporte ur-  
bano, la solución racional) Revista Dí No. 19, octubre de -  
1981. p. 16

Cabe aquí preguntar por qué esperó tanto tiempo el DDF en intervenir directamente en el conflicto, y qué coyuntura política esperaba. A esto podríamos responder que el DDF ha intervenido - ocasionalmente en el transporte en base a presiones sociales que buscan, ante todo, un equipamiento urbano de consumo colectivo - cuyas condiciones materiales y de servicio no tengan repercusiones tan drásticas en la reproducción de la fuerza del trabajo. -

"...la intervención del Estado cristalizada a través del gasto en infraestructura y la promulgación de leyes y reglamentos sobre la materia, es expresión de las diversas fuerzas sociales algunas veces antagónicas, pudiendo manifestarse en cierto momento el predominio de alguna de ellas. Sin embargo, esto no significa que el Estado descuide el papel central y de largo plazo que debe jugar en el mantenimiento y acrecentamiento de la fuerza productiva social que hace posible el desarrollo de la producción capitalista en el ámbito urbano, sino que adquiere ciertas modalidades conforme a la relación social de fuerzas que se manifiesta coyunturalmente en el plano local. La orientación general de la política de transporte oscilará entre un mercado apoyo a la creación y fortalecimiento de las condiciones directas de la producción de ciertas fracciones del capital y la elevación de la calidad del transporte cuyo uso no sólo se reserva para los desplazamientos entre hogar y lugar de trabajo, sino para todos aquellos usos relacionados más directamente con la reproducción de la fuerza del trabajo" (38). Dentro de las coyunturas estatales se puede tomar -

(38) Ibarra, V. "La acción estatal de personas en el área urbana de la ciudad de México" Revista Habitación No. 2-3 p. 15

en cuenta el destape presidencial con vistas a las elecciones de 1982 y que José López Portillo, presidente saliente, tratara de:

- a) Recobrar el consenso popular perdido a raíz de la grave crisis económica que enfrentaba el país producto del espejismo petrolero;
- b) Encarar las críticas de la oposición y proteger la paridad del peso frente al dólar;
- c) Ejercer acciones dentro de la lógica del Plan Global de Desarrollo en el que la intervención "oportuna y necesaria" del Estado en la economía se hiciera imprescindible.

En este amplio contexto tenía el DDF que enmarcar sus acciones y así lo hizo, teniendo como parámetro los sucesos violentos producidos en Ciudad Netzahualcoyotl a raíz del incremento en la tarifa del transporte colectivo. (39). En el Estado de México -

---

(39) Fueron muchas las presiones de los permisionarios del Estado de México para obtener aumentos de tarifas, y también fueron muchos los sucesos en torno a ello. Las autoridades del Estado de México comprobaron tras días de gran agitación popular y secuestros de camiones que la pseudo destrucción de otras unidades por parte de los usuarios (pedradas, llantas-ponchadas, etc.) fue obra de los propios permisionarios para poder retirar las unidades y justificar el alza de las tarifas.

el problema de transporte y la movilización popular generada en -  
torno a ella atrajo la atención de las autoridades capitalinas, y -  
les hizo temer una expansión de la presión y organización social -  
a través de los partidos de izquierda, más fuerte que la presenta -  
da en las Cámaras hasta septiembre de 1980. De hecho las movilizaciones en el DF ya habían surgido en Xochimilco, donde la junta de vecinos local demandó en 1981 con manifestaciones y secuestro de -  
camiones, que el DDF se hiciera cargo del transporte urbano e in -  
trodujera a la zona unidades de la Ruta 100, debido al ilegal au -  
mento en las tarifas (tres pesos); a la demanda se sumaron las jun -  
tas de vecinos de Milpa Alta y Tláhuac. Al respecto, el Grupo Par -  
lamentario de la Coalición de Izquierda calificó al movimiento del -  
DF y Estado de México como "...lo más importante de lo nuevo que -  
se ha producido (...) para enfrentarse a los aumentos de tarifas -  
decididas por las empresas de transporte (...) a veces con autori -  
zación oficial, otras con simple disimulo. En los tres casos men -  
cionados con participación de organismos sociales y políticos demo -  
cráticos y revolucionarios encabezando la unidad del pueblo..."(40)

Ante la ya inevitable inferencia del DDF en el conflicto -  
con miras a la municipalización, los permisionarios cambian radi -  
calmente de actitud al aceptar una "posible" municipalización del -  
transporte siempre y cuando el gobierno capitalino los indemnizara  
(7), (según palabras de su líder Rubén Figueroa)(41). Esta declara

(40) Grupo Parlamentario Comunista Coalición de Izquierda. Inicia -  
tiva de Decreto que crea el Sistema de Transporte Urbano -  
México, 1981. p. 2-3 (material fotocopiado).

(41) Véase inciso 1 de este capítulo



ción de "buena fe" contrastaba notablemente con la realizada por el mismo líder, una semana antes, en el sentido de no acatar la municipalización, reiterar su deseo de incrementar tarifas del transporte en el DF y pedir a los diputados pertenecientes a la Alianza de Camioneros, que enfrentaran a los partidos de izquierda en las Cámaras (y por tanto impedir un posible retiro de las concesiones por parte del DDF) "No toleraremos más ofensas de los pseudo líderes comunistas. Pido a los diputados que eleven su voz en la Cámara para evitar que sigamos siendo objeto de calumnias". (42)

Los nombres e intereses habían empezado a surgir; los análisis y estudios de las organizaciones partidarias de la municipalización detectaban más factores comprometedores para los diputados y autoridades del DDF, teniendo éste que actuar ante tan fuerte presión social. No fue una medida propia del "Estado benefactor"; no fue que el gobierno de la ciudad de México tuviera intereses antagónicos a los concesionarios; la intervención del DDF para municipalizar el transporte contrasta notablemente con el disimulo prestado durante décadas a los desmanes y voracidad de la Alianza Camionera. Por otra parte, cabría tomar en cuenta que el retirar concesiones y por tanto, "satisfacer" una demanda popular, podía tener repercusiones directas en el consenso del electorado potencial del PRI en los comicios de 1982, pues, como se podrá apreciar más adelante, organizaciones y autoridades militantes del PRI enar-

---

(42) El Universal 10 de junio de 1981. p. 1

bolaron la municipalización como un logro popular y una medida "digna" del Estado revolucionario (aunque durante muchos años estuvieron en desacuerdo con la posibilidad de implementar tal medida).

Pero la versión oficial de la cancelación de las concesiones del transporte a particulares fue el hecho de haberse declarado los permisionarios incompetentes para satisfacer los requerimientos que el DDF les había impuesto para poder seguir brindando el servicio. Entre los requisitos se encontraba la adquisición de unidades nuevas, reparación de las existentes y adaptación en estas de equipos anticontaminantes.

Sólo ante la negativa de los permisionarios de cumplir ta les exigencias y teniendo en cuenta su "disponibilidad" para vender sus unidades, es cuando el DDF municipaliza el transporte. ¿Acuerdo de caballeros entre Estado y permisionarios? Resulta obvio que esta declaración oficial hacía a un lado toda la movili zación social que se generó ante el problema, pero tenía muy presente su relación con el capital urbano, y la conveniencia para éste de la reestructuración del servicio del transporte (con la consecuente "mejoría" de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo) y su histórico papel proveedor de infraestructura urbana para la circulación de mercancías (entre ellas la propia fuerza de trabajo).

¿Puede hablarse aún de acción de buena fé? No, pues la actitud del DDF ante el problema del transporte urbano ha sido siempre de inferencia coyuntural, que le ha impedido contar con políticas urbanas bien definidas y consecuentes con toda la problemática social del DF.

Una noticia escueta y opacada, la del "destape" del candidato priísta a la presidencia Miguel de la Madrid Hurtado, fue el epílogo a toda una movilización popular de décadas; no hubo exposición amplia de motivos, no hubo mayores análisis ni críticas profundas; sólo aquella nota que parafraseaba el pequeño decreto que aparecería posteriormente en el Diario Oficial "El gobierno de la ciudad de México se hizo cargo del control y de la dirección del servicio urbano del transporte de pasajeros de autobuses en el DF, con objeto de procurar su eficiencia y poder brindar a los usuarios transportación suficiente (...), el DDF resolvió hacerse cargo de este servicio e indemnizará a los permisionarios de acuerdo a los avalúos que se realicen conforme a la ley, el DDF asume la calidad de patrón sustituto con respecto a los operadores y empleados de las líneas camioneras urbanas, garantizando a todos los trabajadores la seguridad de sus empleos y de sus derechos y prestaciones". (43).

---

(43) Uno más Uno 26 de septiembre de 1981. p. 5

### 3. Repercusiones de la Municipalización del Transporte Urbano de Pasajeros, en algunas entidades de la República Mexicana

El retiro de las concesiones a particulares para suministrar el servicio de transporte urbano de pasajeros en el D.F. creó en los meses subsecuentes una atmósfera propicia para la movilización popular en torno al mismo problema, pero a nivel nacional.

Varias ciudades del país encontraron en la municipalización del transporte del D.F. una coyuntura para intentar solucionar casos similares, partiendo del hecho de tratarse de ciudades capitales de Estados importantes a nivel regional o nacional, y/o en su defecto, tratarse de municipios del Estado de México que tienen clara incidencia económico-social en el D.F. (caso de Ciudad Nezahualcóyotl, Ecatepec y Naucalpan).

Dichas movilizaciones presentaron cinco características similares:

1. Enmarcarse en ciudades de importancia industrial con procesos de urbanización similar al del D.F.;
2. Desacuerdo con el servicio de transporte urbano de pasajeros en manos de la Alianza de Camioneros;

3. Protesta por las condiciones del servicio prestado - (deterioro de las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo);
4. Movimientos populares organizados y dirigidos por partidos políticos de oposición y/o agrupaciones de estudiantes universitarios;
5. Deterioro de la economía de los usuarios ante las injusticias y constantes alzas a las tarifas del transporte.

Los movimientos locales por la municipalización del transporte crearon de inmediato las condiciones de análisis suficientes para concebir la lucha popular como necesidad nacional de amplias masas urbanas afectadas por la insuficiente infraestructura urbana, y por el deficiente otorgamiento de los servicios públicos, manejados éstos siempre en torno al interés de ganancia del capital urbano y, en este caso específico, de los empresarios del transporte.

Así, la organización popular llegó a ser interpretada como coyuntura no sólo para la municipalización de un servicio local, sino para la federalización de una acción necesaria a nivel nacional.

En 1981, la primera ciudad del país en contar con un ser-

vicio de transporte municipalizado (aún antes que el de la ciudad de México), fue Morelia, Mich.

En esta población, al igual que en otras, el problema del transporte no era reciente pues "...desde la década de los 60's - cayó en un serio estancamiento, al presentarse el servicio de una manera adecuada y siendo obsoleto el equipo. Los permisionarios - aducían que la tarifa autorizada era muy baja, para justificar - las deficiencias, hacinamientos y malos tratos que recibían los - usuarios. La década de los setenta sorprende a los permisionarios incapaces de suministrar el servicio con el mismo número de unidades. En 1979 subieron las tarifas, pero no mejoró el servicio. Con la población demandando un transporte adecuado y los permisionarios exigiendo un aumento de la tarifa se realizó un estudio socio-económico para determinar los posibles aumentos. El estudio estuvo listo en mayo de este año y señalaba que el transporte público de pasajeros estaba operando con pérdidas requiriendo un - aumento, pues sólo con una tarifa nueva se cubrían las necesidades de mantenimiento y conservación, así como dar a los permisionarios un lógico margen de ganancias." (44)

El aumentar las tarifas creó descontento popular; el haberlas mantenido bajas amenazaba la prestación del servicio. La opción a seguir, por tanto, fue muy lógica dada la poca presión de los grupos involucrados en el problema (permisionarios y usua-

---

(44) El Día 8 de octubre de 1981. p. 7

rios), y los intereses afectados del capital industrial de la ciudad de Morelia si se toma en cuenta sus dimensiones (tiempo de traslado), y tipo de actividad económica.

Restó sólo la municipalización del transporte en la capital michoacana, decretada por el gobernador del Estado Cuauhtémoc-Cárdenas Solórzano, el 15 de julio de 1981. (45)

En otras ciudades la movilización popular generada en torno al problema de transporte se desarrolló durante el mes de octubre de 1981, es decir, unos cuantos días después de la municipalización en el DF.

La segunda semana de octubre fue el escenario de movimientos en Tuxtla Gutiérrez (46); Querétaro (47); León (48) y Colima (49), en donde el común denominador fue la promesa estatal de realizar o estar desarrollando los estudios pertinentes que les permitieran implementar una acción similar a la emprendida en la ciudad de México.

Se puede apreciar que todas estas ciudades son pequeñas cabeceras regionales sin grandes emporios industriales y con movili-

(45) El Día 16 de julio de 1981. p. 7A

(46) El Día 7 de octubre de 1981. p. 7

(47) Novedades 3 de octubre de 1981. p. 22

(48) IDEM

(49) El Universal 9 de octubre de 1981. p. 8

aciones débiles en presión y dirección, por lo cual la promesa - del estudio calmaba a la opinión pública local.

Situación diferente se vivió en las ciudades de San Luis Potosí, Puebla y Guadalajara, donde la movilización fue dirigida por agrupaciones de fuerte capacidad organizativa como partidos de izquierda y grupos de estudiantes universitarios.

En el caso de San Luis Potosí, la Universidad Potosina, la Federación de Trabajadores, el PSUM y el PSD pugnaron ante el gobernador Carlos Jonguitud Barrios, por la creación de una empresa estatal de transporte urbano (50) debido a la intransigencia de los permisionarios en aumentar las tarifas de transporte (con las respectivas consecuencias económico-sociales en los usuarios).

En lo que respecta a Puebla la movilización popular estuvo dirigida por el PCM y siguió los mismos lineamientos de la ciudad de San Luis Potosí.

La capital del Estado de Jalisco, Guadalajara, fue sin duda una de las ciudades en que el enfrentamiento entre usuarios, permisionarios y autoridades se mantuvo por varios meses, llegando se a grandes manifestaciones populares por la municipalización del transporte, fuerte oposición ante el alza en las tarifas por los -

---

(50) Uno más Uno 27 de noviembre de 1981. p. 6



concesionarios, y grandes polémicas entre la legislatura local que dejaba ver la protección estatal de los intereses de los empresarios del transporte. (51).

El movimiento organizado por el Frente Democrático de Lucha Popular y la Federación de Estudiantes de Guadalajara tuvo como principal opositor al gobernador del Estado Flavio Romero Velázquez. La lucha se ha mantenido y las posibilidades de municipalización se frenan ante los intereses del capital industrial concentrado en una de las principales ciudades del país como lo es Guadalajara.

Mención especial requiere el caso de Ciudad Netzahualcóyotl, el cual (como se vio en el capítulo IV) influyó en la propia movilización de colonos y agrupaciones civiles contra el constante aumento de tarifas en el transporte.

Este municipio se ha caracterizado además de la manifestación popular dentro de los marcos legales, por acciones de violencia que van del secuestro al apedreo y quema de unidades, lo cual ha propiciado la interrupción y el paro del servicio en múltiples ocasiones.

Por otro lado y posteriormente, la ciudad de Tepic, Nayarit, contó con un sistema de transporte urbano "municipalizado" al declarar el gobernador en turno, Emilio M. González que quedaba "...estatificado el sistema de transporte urbano en Tepic. El Sin-

(51) La información hemerográfica al respecto puede encontrarse en: Uno más Uno 10 de octubre de 1981. p. 10; 27 de noviembre de 1981. p. 6; 18 de marzo de 1982. p. 26; 5 de mayo de 1983. p. 6; Excelsior 13 de noviembre de 1981. p. 14; 23 de abril de 1983. p. 23.

dicato de Choferes de Autobuses administrará el servicio en forma cooperativa. Se pidió (...) a los propietarios de los camiones - de transporte de pasajeros que hagan entrega inmediata de todas - las unidades a los choferes, con el fin de que éstos se encar - guen de administrarlos. Se tomó esta decisión para evitar que - continúe el problema de la suspensión del servicio por las amena - zas y proceder de los propietarios de autobuses..." (52)

Respecto con las ciudades del Puerto de Veracruz y Puerto Vallarta (53), la actitud de los gobiernos respectivos fue de total oposición a cualquier iniciativa de municipalización del - transporte.

Más recientemente, en Acapulco, Gro., se suscitó una mo - vilización demandante de la municipalización (54) que obtuvo a - fines de 1984, la intervención de las autoridades a través de la creación de la empresa "Acapulco 2000", de administración esta - tal. (55). Aunque este movimiento fue totalmente manipulado por - el Partido Revolucionario Institucional, proclamando la acción -

(52) Excelsior 18 de marzo de 1983. p. 5

(53) Uno más Uno 4 de octubre de 1981. p. 3

(54) El Día 16 de febrero de 1982. p. 8

(55) Excelsior 13 de septiembre de 1984. p. 28A

como un logro propio (56) por medio de desplegados como el aparcei-  
do el 14 de septiembre de 1984 en los siguientes términos: "los sus-  
critos diputados integrantes de la Quincuagésima Primera Legislatu-  
ra Local, ante el problema suscitado en el Puerto de Acapulco por -  
los permisionarios del transporte urbano, que pretenden con su acti-  
tud intransigente provocar el caos en este sentido indispensable -  
servicio público, en perjuicio de la sociedad acapulqueña y haciéndo-  
se eco del sentir y de la opinión de la ciudadanía de nuestros dis-  
tritos electorales, manifestamos nuestro apoyo solidario a la polí-  
tica que en materia del transporte ha delineado el señor gobernador  
del Estado, Prof. y Lic. Alejandro Cervantes Delgado, con la crea-  
ción y funcionamiento de la empresa "Acapulco 2000" en beneficio de  
los trabajadores y de las clases populares y campesinas, que son -  
base y sustento de nuestro partido: el Revolucionario Institucional."  
(57)

De todo lo arriba descrito podemos concluir que el grado -  
de movilización popular y por tanto la efectividad de la presión -  
social en las autoridades estatales, dependió en gran medida de la  
correlación de fuerzas existentes en cada ciudad. Podemos hablar -  
de mayor o menor oposición a la municipalización del transporte en  
cuanto:

- (56) Aunque la medida no atacaba el problema de fondo que era mu-  
nicipalizar todo el transporte, no que el Estado participara-  
como un prestador más del servicio.
- (57) Excelsior 14 de septiembre de 1984. p. 8

- a) Intereses del capital concentrado en estas ciudades;
- b) Importancia económico-política de cada ciudad;
- c) Grado de organización y dirección del movimiento urbano popular en cada localidad.

En este sentido vemos que de 12 grandes movilizaciones sólo dos consiguieron la intervención de las autoridades respectivas en la cancelación de las concesiones de transporte urbano de pasajeros a particulares (Morelia y Tepic).

Por otra parte, el análisis de los casos presentados nos muestran que el Estado ha actuado de cuatro formas ante el movimiento popular demandante de acciones de municipalización de transporte colectivo:

1. Total oposición a cualquier iniciativa de municipalización (Puerto Vallarta y Puerto de Veracruz);
2. Promesas de inicio de estudios sobre la problemática del transporte sin respuestas concretas a las demandas populares (Colima, Guadalajara, Querétaro, León, San Luis Potosí, Tuxtla Gutiérrez);
3. Participación del Estado como un permisionario más del otorgamiento del servicio de transporte, sin afectar -

a los propietarios particulares y como alternativa de utilización para los usuarios (Netzahualcóyotl y Ecatepec con el Sistema Troncal de Transporte Urbano; Acapulco con la empresa "Acapulco 2000", y las unidades colectivas en la ciudad de Puebla).

4. Intervención directa de los gobiernos estatales o municipales en el problema del transporte a través de la municipalización del mismo (D.F., Morelia, Tepic).

Como hemos visto, la municipalización del transporte en el DF no fue obra de la casualidad, sino de la causalidad que le infringió el movimiento popular, la organización de partidos de "oposición", la coyuntura económico-política del país y la "oportunist" actitud de las autoridades. Pero el decreto municipalizador no solucionaba por sí mismo el transporte; fue el primer paso de una acción más profunda, como lo era el reestructurarlo y satisfacer así las demandas de los usuarios. ¿Como se reestructuró el servicio? ¿realmente se solucionó el problema?. Estas interrogantes son las que se tratan de resolver en el siguiente capítulo.

## CAPITULO V

### REESTRUCTURACION DEL TRANSPORTE MUNICIPALIZADO DEL DISTRITO FEDERAL

#### 1. Acciones Inmediatas.

Posteriores al decreto del 25 de septiembre de 1981 fueron pocas las evidencias de la nueva administración municipal del transporte en el DF, presentándose el servicio con los males y deficiencias de antaño.

Los choferes se encontraban inciertos respecto a su situación laboral con el DDF como patrón sustituto; los usuarios se confundían con las declaraciones de la regencia capitalina sobre posibles cambios de rutas, creación del boleto multimodal y municipalización de taxis y colectivos (?) en el área capitalina.

Así la situación, el gobierno del DF anuncia a fines de 1981 la creación de la Vocalía del Transporte Urbano a cargo de Armando Loizaga Barquín (1), en quien recayó la inicial administración del transporte municipalizado (la cual abarcaba distribución de boletos e inspección de operadores y unidades de trabajo, así como mantenimiento de las mismas).

(1) Armando Loizaga Barquín fue reiteradamente rechazado como dirigente de la Vocalía por más de 4 000 pequeños permisionarios (quienes lo acusaban de ser concesionario infiltrado en la nueva administración del transporte), y por la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y Similares de la República Mexicana, uno de los principales promotores del Sindicato Independiente del Transporte Urbano.

Esta Vocalía se hizo cargo de los encierros y unidades -  
requisadas asumiendo las deudas de los expermisionarios con el -  
IMSS (2), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y la Teso-  
rería del Distrito Federal.

La infraestructura con que se contaba al inicio de la rees-  
tructuración era:

- 6 800 unidades existentes (de las cuales 4 500 se repa-  
raban a un costo de 1 115 millones de pesos).
- 800 unidades pertenecientes a la empresa descentraliza-  
da Ruta-100; (3)
- 37 encierros;
- 1 500 operadores.

A estos elementos el DDF agregó las siguientes acciones:

- Contratación de 230 auditores para valuación de inmue-  
bles, instalaciones, y unidades, de todo esto encamina-

(2) De acuerdo con declaraciones del entonces director general -  
del IMSS, Arsenio Farrell Cubillas, la deuda que tenían los -  
expermisionarios y que fue contraída por el DDF, ascendía a -  
120 millones de pesos para octubre de 1981.

(3) La Ruta-100 (de administración municipal) operaba en el DF -  
desde 1980. No debe confundirse con la posterior empresa Auto -  
transportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, la cual sería un -  
organismo público descentralizado que administraría el trans-  
porte municipalizado del DF.

de al cálculo del pago de indemnizaciones a permisionarios. (4)

- Compra de 4 800 unidades a DINA a razón de un millón - 300 000 pesos c/u durante el resto del sexenio de López Portillo.

- Creación de tres nuevos talleres y reparación de los 37 existentes (a un costo de 885 millones de pesos).

El costo estimado para estas tres grandes acciones fue de 8 500 millones de pesos a recuperar en un plazo de 5 años. (5)

Previendo estas cuestiones, el DDF anunció a través de Cuauhtémoc Santana, secretario de Servicios y Obras Públicas del DDF, que a dicha dependencia le tomaría 10 meses a partir de septiembre de 1981, el reorganizar integralmente el transporte urbano, plazo que en mucho fue rebasado por las urgentes necesidades de organización del servicio.

(4) Carlos Dufoo, exoficial mayor de la Alianza de Camioneros, - exigía un pago de 4 000 millones de pesos por concepto de indemnizaciones a sus agremiados (El Día, 30 de septiembre de 1981. p. 2) pero el inicio de la liquidación se efectuó hasta el mes de junio de 1982, con un primer pago de 190 millones de pesos por la ya para entonces Dirección de Autotransportes Urbanos Ruta-100 (El Universal, 24 de junio de 1982. p. 17).

(5) Uno más Uno 30 de septiembre de 1981. p. 25



## 2. Red Ortogonal y SAROS

A la Vocalía del Transporte Urbano le siguió la implantación de la llamada Red Ortogonal del Transporte Urbano, la cual - se definió oficialmente como "...un sistema de transporte que agiliza la circulación y el tránsito (sic), evita transbordos innecesarios, proporciona mayor comodidad y un considerable ahorro de tiempo. 'Ortogonal' indica recorridos que forman ángulos rectos, - tal como son las rutas directas de transporte" (6)

Con todo y la comodidad y ahorro de tiempo que el traslado referido en la anterior declaración la ciudadanía protestó - - energicamente al encontrarse de un día para otro con un nuevo sistema de transporte que no prevía los hábitos de traslado imperantes en la ciudad durante décadas.

La Red Ortogonal se estructuró perfectamente desde el punto de vista técnico y con un criterio netamente "funcional", pues en base a la infraestructura urbana preparada en el propio sexenio de López Portillo durante la regencia capitalina de Carlos - Hank González (ejes viales, circuito interior, ampliación del Metro, etc), se trazó "sobre maqueta" la nueva red de transporte, - dejando de lado las posibles consecuencias de su implementación - en la población del DF.

(6) Departamento del Distrito Federal Guía Informativa de Rutas - México: Coordinación General del Transporte, 1984. p. 5

Así, la red quedó conformada por 60 rutas principales o directas que recorrían la ciudad a lo largo y ancho, orientadas de norte a sur las nones, y de poniente a oriente las pares. A estas rutas se conectaban 48 líneas alimentadoras pertenecientes al Sistema Alimentador de la Red Ortogonal (SARO) "...el Sistema Alimentados de la Red (...) es también el sistema de transporte para las colonias y poblados situados en los alrededores de la Ciudad de México." (7)

La instrumentación de la Red Ortogonal y el SARO (8) causaron un gran trastorno a los habitantes del DF por haberse realizado de manera imprevista, sin planeación ni suficiente información al público sobre la medida. La incapacidad y/o negligencia de las autoridades capitalinas fueron una y otra vez recalçadas por la prensa y opinión pública en general, pero ¿qué significaban las nuevas rutas en materia de tiempo, productividad y economía de los usuarios?

El precio del pasaje se normalizó a tres pesos; los recorridos directos para una persona que viajara de norte a sur era en promedio de dos horas; la conexión de los SARO's con la Red Ortogonal o estaciones del Metro implicaba en promedio 20 minutos más, ¿podía hablarse aún de prontitud o agilidad del transporte urbano?.

---

(7) IDEM

(8) Ambos Sistemas abarcaron una superficie total de 4 577 Kilómetros cuadrados.

Ortogonal de transporte capitalino a mayo de 1984 (9), fueron varias las acciones que funcionan como indicadores para interpretar la nueva administración municipal del transporte en el DF.

- A. El parque vehicular disponible, que para diciembre de 1984 llegó a 6 800 unidades, decreció para mayo de 1984 en un 12% (816 unidades menos) por cuestión de depuración de las unidades, pues si se recuerda, el parque vehicular heredado de la Alianza Camionera se encontraba en condiciones mecánicas deplorables, por lo que se tuvo que retirar un considerable número de autobuses-chatarra e introducir paulatinamente nuevas unidades (véase cuadros 4 y 5).
- B. De 108 rutas (60 rutas y 48 SAROS) existentes a fines de 1981, 38 de ellas estaban conectadas directamente con paraderos de estaciones de STC (Metro), mientras que para 1984 el número de rutas/SARO's conectadas al STC ascendió a 131, o sea 93 rutas más que significaban un aumento del 245% (véase cuadros 4 y 5).

Resulta interesante fijar la atención de este incremento de rutas/SARO's con origen o destino en alguna estación de la STC, dado el papel que el Metro ha venido jugando en la integración del

(9) Se toma el mes de mayo de 1984 por ser éste el último dato referido en las fuentes aquí manejadas.

sistema del transporte urbano del DF y área metropolitana. El Plan Rector de Vialidad y Transporte del DF concibe al STC como la columna vertebral del transporte urbano y si ponemos atención a la descripción de recorridos emitidos por el DDF con ocasión de la puesta en marcha de las rutas directas y servicios alimentadores (véase el croquis 1), podremos darnos cuenta de que la reestructuración del transporte municipalizado se tomaba ya en cuenta la necesidad de crear una articulación entre el Metro y la Ruta 100 (véase cuadros 6 y 7). Pero la cantidad de servicios alimentadores conectados al STC no fue suficiente dada la cada vez más creciente expansión de la mancha urbana y la concentración en la capital y áreas conurbadas, con la correspondiente y urgente necesidad de dotar al usuario de un sistema de transporte articulado y "planeado".

De ahí, el DDF amplió para 1984 el número de SARO's y rutas con origen y/o destino en estaciones del Metro no sólo por lo arriba expuesto, sino además por constatarse en la práctica que la anarquía de toda ciudad capitalista (y más aún de aquellas con procesos de desarrollo subordinados al capital trasnacional) no puede ser controlada por tecnócratas o burócratas de organismos públicos como el DDF. La planeación de líneas de transporte a lo largo y ancho de la ciudad con unas cuantas conexiones entre ellas, no previó toda una estructuración espacial desordenada que requería, un trazado de rutas más cortas que conectara lo inconectable y acer-

cara la fuerza de trabajo "hospedada" en las inmediaciones de la ciudad (colonias del Cerro del Ajusco y pueblos de delegaciones políticas como Tláhuac, Milpa Alta, Xochimilco, Cuajimalpa y Magdalena Contreras) con sus centros de trabajo, muchos de los cuales se encuentran de extremo a extremo de la ciudad.

Las autoridades del DDF tuvieron que crear un número mayor de rutas y servicios alimentadores con origen y/o destino al Metro, que recorriera las colonias no tocadas por la anterior reestructuración. En ese sentido, el servicio de transporte que prestaron los permisionarios fue muy concreto al manejar rutas de recorridos intrincados por colonias populares (aunque el afán de ganancia exageró el serpenteo de los recorridos), pues se apega a las necesidades "reales" de los usuarios y tomaba en cuenta toda la tradición de traslado imperante en el DF durante años. El gobierno capitalino tuvo que retomar dicha "experiencia" y abrir más rutas, pero ahora con un objetivo: el acercar al usuario a la "columna vertebral" del transporte capitalino, que es el STC.

Por otro lado, la introducción de estas nuevas rutas tuvo una clara referencia a estaciones del Metro claves para zonas de gran concentración de población la cual, de acuerdo con el cuadro 7, dió una clara prioridad a la zona sur de la ciudad, sobre todo para la población semi-rural residente en la sierra del ajusco (véase las tablas 1 y 2) a través de su conexión con la es

tación Taxqueña (10). El poniente de la ciudad (Lomas de Tacubaya) fue cubierta por las estaciones Tacubaya y Observatorio (11); el norte por la estación Indios Verdes; quedándose el oriente sujeto al exclusivo control de los permisionarios de municipios como Netzahualcóyotl y Ecatepec (situación similar se presentó en la zona conurbada con los municipios de Tlalnepantla y Naucalpan). Estas relaciones de incidencia así como porcentajes de incremento en las rutas se puede ver en los cuadros.

C. Elementos complementarios a esta reestructuración del transporte municipalizado los son:

- a) el bajo porcentaje de rutas desaparecidas hasta mayo de 1984, el cual representa el 7% (4 rutas más) del total existente a esa fecha (véase los cuadros 8, 9, 10, 11);
- b) Tres rutas reestructuradas (6.5%) y,
- c) once rutas ampliadas al Metro del Rosario (24%).

Como podrá apreciarse, los puntos a) y b) resultan poco

(10) En 1981 se habían asignado a este origen y/o destino 15 líneas, y para 1984 el número aumentó a 28 (86% más).

(11) Cubierta por siete líneas con origen-destino en Tacubaya para 1981, y 13 para 1984 en las estaciones Tacubaya y Observatorio.

significativos cualitativa y cuantitativamente para este trabajo, pero el punto c), refleja de nueva cuenta ese deseo por convertir al Metro en eje del transporte capitalino, a más de que las once rutas ampliadas en cuestión cubren un área netamente industrial (Atzacapozalco), con lo que la inauguración en 1983 de la estación el Rosario y la ampliación mencionada respondían a la necesidad de traslado de fuerza de trabajo en mejores condiciones de reproducción, objetivo perseguido siempre en la administración municipal del transporte y su reestructuración, bajo el beneplácito del capital, aunque como se expuso antes, la misma dinámica de la sociedad de consumo entorpecía la reproducción de tal fuerza de trabajo, desde su traslado de casa a centro de trabajo.

#### 4. Autotransportes Urbanos Ruta-100

La reestructuración paulatina de que ha venido siendo objeto la red de transporte urbano de pasajeros en el DF tuvo como fundamento la creación del organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 en 1982.

Para ello el DDF partió del hecho de que: "La ley que regula el transporte público lo establece como un servicio público, precisamente por su ingente utilidad para la colectividad; por ello, deposita en el propio Estado la responsabilidad de su cabal cumplimiento. Así, el transporte urbano de la ciudad de México constituye una de las plurales funciones que corresponde desempe-

ñar al Departamento del Distrito Federal -sin perjuicio de poder encomendarla, mediante concesión limitada y temporal, a quienes reúnan los requisitos correspondientes-, pero la ley faculta a la Dependencia a revocar unilateral y anticipadamente dichas concesiones, en caso que se juzgue conveniente al interés mayoritario.

"Tal fue el fundamento legal que, junto con la petición de los concesionarios para retirarse de la concesión (sic) de los servicios por resultarles incoasteables, motivó a las autoridades a asumir en forma directa, con los niveles de servicio adecuados, requerimientos de movilidad de sus habitantes. Fue de esta manera como se llegó a la decisión que dio origen a Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100.

"La vinculación de este servicio con la estrategia de desarrollo del país, plasmada en el Plan Global de Desarrollo 1980-1982, es evidente: el transporte constituye el acceso de la población no sólo a los servicios de educación y salud, sino también a sus fuentes de trabajo y recreo, permitiendo una participación más equitativa en los beneficios del progreso, al mismo tiempo que evita el aislamiento y combate la marginación." (12)

Mediante esta interpretación del transporte urbano las autoridades del DDF reconocen: a) la importancia "estratégica" del

Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 México, -

(12) DDF Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100  
1980. P. 17-18



ñar al Departamento del Distrito Federal -sin prejuicio de poder encomendarla, mediante concesión limitada y temporal, a quienes reúnan los requisitos correspondientes-, pero la ley faculta a la Dependencia a revocar unilateral y anticipadamente dichas concesiones, en caso que se juzgue conveniente al interés mayoritario.

"Tal fue el fundamento legal que, junto con la petición de los concesionarios para retirarse de la concesión (sic) de los servicios por resultarles incosteables, motivó a las autoridades a asumir en forma directa, con los niveles de servicio adecuados, requerimientos de movilidad de sus habitantes. Fue de esta manera como se llegó a la decisión que dió origen a Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100.

"La vinculación de este servicio con la estrategia de desarrollo del país, plasmada en el Plan Global de Desarrollo 1980-1982, es evidente: el transporte constituye el acceso de la población no sólo a los servicios de educación y salud, sino también a sus fuentes de trabajo y recreo, permitiendo una participación más equitativa en los beneficios del progreso, al mismo tiempo que evita el aislamiento y combate la marginación. " (12)

Mediante esta interpretación del transporte urbano las autoridades del DDF reconocen: a) la importancia "estratégica" del

(12) DDF Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 México, - 1980. p. 17-18

servicio de transporte dentro de la lógica de desarrollo del país. Esto significa que las autoridades tienen plena conciencia de que el traslado colectivo en la ciudad requiere mejores condiciones de servicio y administración, sin embargo no cuentan con los elementos necesarios para la consecución de tal fin; b) se reconoce la responsabilidad del Estado en la administración y dotación de servicios como el transporte, responsabilidad que por otra parte, le es conferida a dicho Estado históricamente por el capitalismo; - c) justifica el decreto del 25 de septiembre de 1981 por la facultad que tiene el DDF de revocar concesiones a prestadores particulares de cualquier servicio de responsabilidad estatal.

Pero la afirmación negaba una cuestión fundamental: la reestructuración del transporte instrumentada como consecuencia de la municipalización, tuvo como gran causal la presión popular que se ejerció durante 1980 y 1981 en el DF a través de manifestaciones cíviles de organizaciones independientes y partidos políticos. Esto significa que la acción del Estado al respecto fue forzada por el movimiento popular de la ciudad de México y área metropolitana.

De ahí que el gobierno del DF haya tenido que "estimar" - conveniente "...crear un organismo público descentralizado que de manera segura, rápida y cómoda coadyuve a una solución congruente dentro del marco de reestructuración que en materia de tránsito, -

viabilidad y transporte estaba siendo llevada a cabo por el gobierno del Departamento del Distrito Federal; el nuevo organismo se denominaba Autotransportes Urbanos de Pasajeros Rita-100 y asume la responsabilidad de movilizar la población del Distrito Federal y zonas conurbadas. " (13)

La creación de esta empresa inicia la etapa burocratizante del servicio al establecerse un sistema oficial de organización y administración dividida en un sinnúmero de direcciones y gerencias (véase esquema 1), lo cual dice mucho del control oficial de un servicio "eficiente".

---

(13) IDEM

## CONCLUSIONES

Existen viejos mitos relativos a la existencia del Estado, que aunque viejos, no dejan de escucharse en los discursos "oficiales", "académicos" y en los medios de comunicación controlados por la burguesía y por el propio Estado. A grado tal penetra esa manipulación ideológica que el común de la gente piensa que verdaderamente el Estado es un benefactor social que actúa por encima de los intereses de clase, haciendo eco de las demandas de la sociedad en su conjunto.

Lo anterior únicamente se desmitifica cuando se realizan estudios particulares de las formas específicas del acontecer cotidiano del Estado. En la presente tesis se demostró que hay un buen número de elementos que el Estado tiene que analizar para realizar sus acciones y políticas urbanas, tales como: actual fase de la lucha de clases en México y su correlación de fuerzas; actual fase del desarrollo del capitalismo y su inserción en la economía mundial; la necesidad histórico-social estatal de crear las condiciones generales de la producción; las necesidades de reproducción de la clase obrera (transporte, vivienda, educación, salud, etc.), y de su organización para la exigencia de tales demandas así como la urgencia del capital industrial y financiero para agilizar el proceso de rotación del capital, en una ciudad donde los obstácu-

Los para lograr tal objetivo aumentan constantemente.

En este estudio nos pudimos percatar que si bien es cierto que formalmente al Estado le es asignada la tarea de dotar de equipamientos urbanos de consumo colectivo a quien lo requiera (y cotidianamente observamos que el número de medios de transporte es insuficiente y deficiente, el déficit de vivienda es actualmente de los más grandes del mundo, que hay miles de jóvenes que año con año se quedan sin educación, que diariamente se mueren cientos de gentes por falta de atención médica, que hay colonias sin agua potable, drenaje y pavimentación, por tan sólo mencionar algunas de las tantas carencias), y sin embargo, no lo ejecuta ni en su totalidad, ni a todos por igual. A fin de cuentas, el "Estado no es de todos", es de la burguesía y actúa a favor de aquella fracción de la misma que mayor cohesión y fuerza político-económica manifieste. Las demandas de los obreros sólo son atendidas cuando hay presión política generada por ellos mismos o por partidos políticos de "Izquierda" u organizaciones populares, o bien, cuando peligra un mínimo indispensable en su reproducción inmediata, o mejor dicho - la del capital, pues el trabajador en este sistema no tiene un fin en sí mismo, sino que es un medio para la acumulación.

La incapacidad estatal no únicamente se demuestra en la gran cantidad de problemas irresueltos, sino en que los agudiza, hasta llegar al punto de lo que se ha dado en llamar "la crisis de la ciudad", que entorpece la velocidad de rotación del capital.

Esta incapacidad es justificada por el Estado a través de frases - ideológicas que pretenden fetichizar el origen y desarrollo de los problemas urbanos, ocultando su causación estructural propia del - capitalismo.

El caso del transporte y de su municipalización es un ejemplo claro de este fetichismo y del consecuente reformismo del cual son objeto los problemas urbanos. En un país capitalista como lo - es México se ha hecho del transporte un fetiche y de la municipalización una reforma. El transporte urbano de pasajeros no es solamente (como se menciona en los círculos de gobierno y en los medios de comunicación) una forma "cómoda", "eficiente" y "barata" - de traslado de la clase obrera, es un problema más amplio y complejo relacionado con las tendencias de organización territorial de - las ciudades, condicionado por problemas de vialidad, por la dinámica de la industria automotriz, la política estatal general y el nivel de la lucha de clases. En un sentido específico, el transporte significa la aceleración de la circulación de mercancías (fuerza de trabajo) que producen otras mercancías cuyo valor es incrementar, y por tanto es un elemento que coadyuva a la explotación - del trabajador.

Al municipalizar el transporte, el Departamento del Distrito Federal por fin atendió la vieja y constante demanda del sector empresarial, en el sentido de que se buscasen mecanismos para "solucionar" las grandes pérdidas que el transporte generaba al retar

dar cotidianamente la llegada al trabajo de la mano de obra. También, el DDF atendió los requerimientos de los partidos de "Izquierda", Partido Revolucionario de los Trabajadores, la Coalición de Izquierda (que aglutinaba a varias organizaciones entre las cuales destacaba el Partido Comunista Mexicano), así como organizaciones de colonos y obreros "independientes", en el sentido de que la municipalización significaba por fin "una verdadera solución al problema del transporte". Pero a quien afectó directamente el Estado fue a la "Alianza Camionera, A. C.", pues no podía seguirles permitiendo las alzas constantes en el precio del pasaje, el acortamiento de las rutas y las constantes suspensiones del servicio; el alto grado de contaminación que sus "autobuses" generaban y en fin, el proceso de sobre-explotación al cual estaban sujetos los operadores. Ante esta situación el "Pulpo Camionero" no tuvo otra salida (para seguir aumentando sus ganancias) que retirar sus inversiones a otros ramos de la economía;

La municipalización significa para nosotros una no muy novedosa medida reformista del gobierno capitalino, pues no modifica ni con mucho las estructuras del transporte. Aún sigue siendo un medio para acelerar el proceso de rotación del capital y por ende de la explotación obrera, aún sigue teniendo las mismas deficiencias que antes, en la actualidad cada vez es más necesario gastar grandes cantidades de tiempo para realizar un viaje (que en los hechos constituye un alargamiento de la jornada de trabajo, pero sin la consecuente retribución), los usuarios del transporte si-

¿uen pagando por lo que es gratis, la insuficiencia del transporte no es la misma, sino que ha aumentado a la par del crecimiento de la población, el transporte no es más "rápido", "cómodo" y "seguro".

Podríamos decir que al municipalizar el transporte, el Estado optó por la disyuntiva menos mala para el tratamiento de este problema. Es justo decir que si bien es cierto que aún hay muchos defectos sin corregir, algunos de ellos se han "paleado". Aunque la municipalización no significa la emancipación obrera en el ramo del transporte ni mucho menos para la clase obrera en su conjunto, el gasto que se emplea en la actualidad en el transporte es menor al de hace algunos años. El precio por viaje se ha mantenido estable; hay un planeamiento más adecuado de las rutas haciéndolas más largas, y evitando de paso dos o más transbordos (Red Ortogonal y su sistema alimentador SARO's); se "depuraron" algunas unidades que se encontraban en deplorables condiciones; se crearon módulos, donde además de reparar las unidades, se realizaban las medidas administrativas; en relación a los trabajadores del transporte, el Estado fomentó mejores condiciones de trabajo, tales como: jornada laboral de 8 horas diarias, salario fijo, seguro de vida, seguro social, y otra serie de prestaciones que jamás habían gozado bajo las ordenes de la "Alianza Camionera".

Las repercusiones que tuvo la municipalización del trans-



porte saltan a la vista. El fetiche del cual hablabamos antes, rápidamente se extendió a otros lugares del país: en San Luis Potosí, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; Querétaro, Querétaro; León, Guanajuato, y Colima, Colima (ya antes se había municipalizado en Morelia, Michoacán). Los sectores sociales de estos lugares incluyeron en sus plataformas políticas y en sus planes de acción movilizaciones legales e ilegales para impulsar la municipalización como "una manera de solucionar el problema del transporte."

Por último, y sin pretender realizar proposiciones fatalistas, se desprende de este trabajo que el problema del transporte urbano enmarcado por el capitalismo mexicano, no tiene solución, pues ésta no consiste en hacerlo más rápido, cómodo, barato y suficiente, ni en hacer más rápida la unión de dos puntos (vivienda-centro de trabajo), sino en acercar físicamente tales puntos. Sin embargo esto choca con la lógica capitalista, la cual no es la planificación, el bienestar y la equidad social, pero sí lo es la anarquía, la explotación y la desigualdad social.

Para lograr que el transporte se torne innecesario o secundario, se tendría que modificar radicalmente la estructura urbano-económico-política del país, para así lograr la ubicación en zonas aledañas de habitación, fuentes de trabajo, centros comerciales, centros educativos y recreativos, de tal suerte que no se tuviese que andar de lugar en lugar para desarrollar la vida cotidiana.

Pero sabemos que la sociedad no se plantea tareas que no puede resolver, y el hecho de concebir así la solución del problema del transporte, es plantear una utopía, es plantear que los problemas concretos se resuelven de manera aislada sin tomar en cuenta el sistema que los determina. Pero lo que sí se puede plantear es la lucha por lograr una forma más avanzada de sociedad, en la que se acabe con la anarquía y la desigualdad social del orden político-económico imperante, y que paulatinamente vaya resolviendo los problemas concretos que se presenten.

CUADROS Y TABLAS

CUADRO 1

ESTRUCTURA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE  
EN EL DISTRITO FEDERAL

(1982)

<u>M E D I O</u>	<u>U N I D A D E S</u>	<u>VIAJES-PERSONA-DIA</u>	<u>%</u>
AUTOBUS	7 600	7 MILLONES	40%
AUTOMOVIL	1'500 000	4.5 MILLONES	26%
METRO	810	3 MILLONES	17%
CARROS DE ALQUILER Y DE RUTA	50 000	2 MILLONES	11%
TROLEBUSES Y TRANVIAS	435	1 MILLONES	6%
T O T A L :		17.5 MILLONES	100%

FUENTE: REVISTA CENTRO DE INFORMACION Y ESTUDIOS NACIONALES

CIEN - E b/E28/1981 P. 21

CUADRO 2

SITUACION DE LAS GRANDES EMPRESAS AUTOMOTRICES

(1979-1982)

	LUGAR QUE OCUPA	VENTAS EN 1979 (MILLONES)	CAP. SOCIAL (MILLONES)	CAP. CONTABLE (MILLONES)	ACTIVO TOTAL (MILLONES)	TRABAJADORES Y EMPLEADOS (MILES)	INVERS. PREV. 1981/1982. RESPECTIVAMENTE
CHRYSLER DE MEXICO, S.A.	10	16,696.5	550	2,797.9	7,798.8	7,593	1,750 1,350
FORD MOTOR COMPANY	11	15,801.4	300	822	5,476.2	7,110	415 351
VOLKSWAGEN DE MEXICO, S. A. DE C.V.	13	15,018.3	3,590	3,593.7	11,154.2	10,811	3,205 1,386
GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V.	17	10,308.8	176.7	1,795	4,554.5	6,475	4,260 600
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C.V.	34	5,730.7	1,360	1,511	3,423.9	3,428	1,388 1,915

CUADRO 3

CANTIDAD DE TAXIS EN EL DISTRITO FEDERAL

(1972 - 1975)

A Ñ O .	No. DE TAXIS EN EL D. F.
1972	23,916
1973	25,645
1974	26,728
1975	29,000

FUENTE: María Guadalupe Velázquez, et. al. "Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal" Revista Habitación, No. 5, Enero-Marzo de 1984. p.6.

CUADRO 4

ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MUNICIPALIZADO

{1981-1984}

	PARQUE VEHICULAR DISPONIBLE	RUTAS/SAROS	T O T A L	CONEXIONES RUTA 100-STC
1 9 8 1 DIC.	6 800	60/48	108	38
1 9 8 4 MAY.	5 984 DECREMENTO DEL 12%	86/132	218	131

CUADRO 5

INCREMENTO DE RUTAS HASTA MAYO DE 1984

1 9 8 4	PARQUE VEHICULAR DISPONIBLE	CONECCIONES RUTA 100-STC METRO	RUTAS DESAPARECIDAS	RUTAS REESTRUCTURAS	RUTAS AMPLIADAS
TOTAL	218	131	4	3	11
%	111% 110 RUTAS MAS	245% 93 RUTAS MAS	7%	6.5%	24%



CUADRO 6

DESCRIPCION DE RUTAS Y SARO'S CON ORIGEN O  
 DESTINO EN PARADEROS DE ESTACIONES DEL STC HASTA MAYO 1984

1 9 8 1		1 9 8 4	
L I N E A 1	RUTA/SARO	L I N E A 1	RUTA/SARO
GOMEZ FARIAS	164	AEROPUERTO	169
MOCTEZUMA	165	CHAPULTEPEC	55-A 106-A 106-B 106-C 106-D 106-E 112-A
TACUBAYA	110 112 113 115 118 119 124	GOMEZ FARIAS	164
ZARAGOZA	163	INSURGENTES	17-A 17-B
		JUANACATLAN	115-A 120-A
		MERCED	40
		MOCTEZUMA	165 170-A 176-B
		OBSERVATORIO	113-A 113-B 113-C

1 9 8 1

1 9 8 4

L I N E A 1      RU TA/SAR OL I N E A 1      RU TA/SAR O

PANTITLAN	26-B
TRASBORDO LINEA 5	41-B

SAN LAZARO	22-A
	163-A
	168

TACUBAYA	110
TRASBORDO LINEA 7	112
	113
	115
	118
	118-A
	118-B
	119
	119-B
	124

ZARAGOZA	163
	163-B
	47-B

L I N E A 2      RU TA/SAR OL I N E A 2      RU TA/SAR O

ERMITA	161
	161-A
	162

TAXQUEÑA	114
	121
	122

COLEGIO MILITAR	109
CUITLAHUAC	109-A

ERMITA	52-B
--------	------

1 9 8 1

L I N E A 2      RUTA/SARO

TAXQUEÑA	131
	134
	135
	136
	137
	145
	148
	149
	150

1 9 8 4

L I N E A 2      RUTA/SARO

GENERAL ANAYA	116-A
TACUBA	19-B
	28
	107
	107-B
	107-C
	107-D
	107-E
	107-F
TAXQUEÑA	52-D
	114
	121
	121-A
	122
	126
	126-A
	127
	127-A
	127-B
	131
	134
	135
	136
	137
	139
	139-A
	140
	140-A
	140-B
	145
	148

1 9 8 1

1 9 8 4

L I N E A 2      RUTA/SAROL I N E A 2      RUTA/SARO

TAXQUEÑA	149
	150
	154
	156
	158
	166

VIADUCTO	40-B
----------	------

ZOCALO	31-A
--------	------

L I N E A 3      RUTA/SAROL I N E A 3      RUTA/SARO

INDIOS VERDES	101
	102
	108

BASILICA	173
TRASBORDO LINEA 6	

POTRERO	104
---------	-----

INDIOS VERDES	108
	108-A
	172

LA RAZA	103
TRASBORDO LINEA 5	

POTRERO	104
---------	-----

ZAPATA	111
	120
	123
	125
	128

LA RAZA	103
TRASBORDO LINEA 5	105

TLATELOLCO	110-A
------------	-------

UNIVERSIDAD	72-A
	119-A
	125-B
	132-A
	136-A
	145-A

ZAPATA	50-A
	111

1 9 8 1

1 9 8 4

L I N E A 3      RUTA/SAROL I N E A 3      RUTA/SARO

ZAPATA	111-A
	120
	123
	125
	128

L I N E A 4      -RUTA/SAROL I N E A 4      RUTA/SARO

MARTIN CARRERA	101-A
SANTA ANITA	40-A
	134-A
	141-A
	143-A
	145-A
	148-A
	149-A
	159
	161-B
	162-A
	164-A

T O T A L :      38T O T A L :      131FUENTE: CONTRALORIA INTERNA DEL D. D. F. MATERIAL NO PUBLICADO.

CUADRO 7

INCIDENCIA DE RUTAS Y SARO'S CON  
CON PARADEROS DE ESTACIONES DEL S T C .  
(1981-1984)

<u>ESTACION - STC</u>	<u>FRECUENCIA</u>				<u>TOTAL</u>	<u>ESTACION - STC</u>	<u>FRECUENCIA</u>				<u>TOTAL</u>
	<u>1</u>	<u>9</u>	<u>8</u>	<u>1</u>			<u>1</u>	<u>9</u>	<u>8</u>	<u>4</u>	
AEROPUERTO LINEA 1						AEROPUERTO LINEA 1	I				1
BASILICA LINEA 3/6						BASILICA LINEA 3/6	I				1
CHAPULTEPEC LINEA 1						CHAPULTEPEC LINEA 1	IIII II				7
COLEGIO MILITAR LINEA 2						COLEGIO MILITAR	I				1
CUITLAHUAC LINEA 2						CUITLAHUAC LINEA 2	I				1
ERMITA LINEA 2			III		3	ERMITA LINEA 2	IIII				5
GOMEZ FARIAS LINEA 1			I		1	GOMEZ FARIAS LINEA 1	I				1
GENERAL ANAYA LINEA 2						GENERAL ANAYA LINEA 2	I				1
INDIOS VERDES			III		3	INDIOS VERDES	IIII				3
INSURGENTES LINEA 1						INSURGENTES LINEA 1	II				2
JUANACATLAN LINEA 1						JUANACATLAN LINEA 1	II				2
MARTIN CARRERA LINEA 4/6						MARTIN CARRERA LINEA 4/6	I				1
MERCED LINEA 1						MERCED LINEA 1	I				1

ESTACION - STC	FRECUENCIA				TOTAL	ESTACION - STC	FRECUENCIA				TOTAL
	1	9	8	1			1	9	8	4	
NOCTEZUMA LINEA 1	I				1	NOCTEZUMA LINEA 1	III				3
OBSERVATORIO LINEA 1						OBSERVATORIO LINEA 1	III				3
PANTITLAN LINEA 1/5						PANTITLAN LINEA 1/5	II				2
POTRERO LINEA 3	I				1	POTRERO LINEA 3	I				1
LA RAZA LINEA 3/5	I				1	LA RAZA LINEA 3/5	II				2
EL ROSARIO LINEA 6						EL ROSARIO LINEA 6	IIII IIII I				11
SAN LAZARO LINEA 1						SAN LAZARO LINEA 1	III				3
SANTA ANITA LINEA 4						SANTA ANITA LINEA 4	IIII IIII I				11
TACUBA LINEA 2						TACUBA LINEA 2	IIII III				8
TACUBAYA LINEA 1/7	IIII II				7	TACUBAYA LINEA 1/7	IIII IIII				10
TAXQUEÑA LINEA 2	IIII IIII IIII				15	TAXQUEÑA LINEA 2	IIII IIII IIII IIII IIII IIII				28
TLALTELOLCO LINEA 3						TLALTELOLCO LINEA 3	I				1
UNIVERSIDAD LINEA 3						UNIVERSIDAD LINEA 3	IIII I				6
VIADUCTO LINEA 2						VIADUCTO LINEA 2	I				1
ZAPATA LINEA 3	IIII				5	ZAPATA LINEA 3	IIII II				7
ZARAGOZA LINEA 1	I				1	ZARAGOZA LINEA 1	III				3
ZOCALO LINEA 1						ZOCALO LINEA 2	I				1

CUADRO 8

RUTAS DESAPARECIDAS HASTA 1984

<u>R U T A N o.</u>	<u>O R I G E N</u>	<u>Y</u>	<u>D E S T I N O</u>
4-A	INDUSTRIAL VALLEJO		EI. COVOL
14	LAS ARMAS		CUCHILLA DEL TESORO
37	U. CTM ATZACOLCO		XOCHIMILCO
49	CUCHILLA DEL TESORO		AGRARISTA



CUADRO 9

RUTAS REESTRUCTURADAS HASTA 1984

R E C O R R I D O   A N T E R I O R			R E C O R R I D O   R E E S T R U C T U R A D O				
<u>RUTA No.</u>	<u>O R I G E N</u>	<u>Y</u>	<u>D E S T I N O</u>	<u>RUTA No.</u>	<u>O R I G E N</u>	<u>Y</u>	<u>D E S T I N O</u>
101	M.INDIOS VERDES		LOMAS SAN MIGUEL	101	BASILICA		CUAUTEPEC
102	M.INDIOS VERDES		LA BRECHA	102	CUAUTEPEC		LA BRECHA
*106-C	M. CHAPULTEPEC		ARBOLEDAS	106-C	M. CHAPULTEPEC		SATELITE

CUADRO 10

RUTAS AMPLIADAS HASTA 1984

R E C O R R I D O A N T E R I O R			R E C O R R I D O A M P L I A D O		
<u>RUTA No.</u>	<u>O R I G E N</u> <u>Y</u>	<u>D E S T I N O</u>	<u>RUTA No.</u>	<u>O R I G E N</u> <u>Y</u>	<u>D E S T I N O</u>
6	U. EL ROSARIO POR MONTEVIDEO	ARAGON	6	METRO EL ROSARIO POR MONTEVIDEO	ARAGON
6-A	U. EL ROSARIO	LA PRADERA	6-A	METRO EL ROSARIO	LA PRADERA
7	XOCHINAHUAC	ALFONSO XIII	7	METRO EL ROSARIO	ALFONSO XIII
8	U. EL ROSARIO POR EUZCARO Y FORTUNA	ARAGON	8	METRO EL ROSARIO POR EUZCARO Y FORTUNA	ARAGON
30	KM. 13	STA. MARTHA ACATITLA	30	KM. 15.5	STA. MARTHA ACATITLA
37-A	LA VILLA	PANTEON SN. ISIDRO	37-A	LA VILLA	METRO EL ROSARIO
57	EL ROSARIO	CUEMANCO	57	METRO EL ROSARIO	CUEMANCO
59	EL ROSARIO	XOCHIMILCO	59	METRO EL ROSARIO	XOCHIMILCO
59-A	EL ROSARIO	CHAPULTEPEC	59-A	METRO EL ROSARIO	CHAPULTEPEC
76	KM. 13	ZOCALO	76	Km. 15.5 POR PALMAS Y REFORMA	ZOCALO
107-A	LA VILLA	PANTEON SN. ISIDRO	107-A	LA VILLA	METRO EL ROSARIO.

CUADRO 11

MODULOS Y PARQUE VEHICULAR HASTA MAYO DE 1984

<u>MODULO No.</u>	<u>PARQUE VEHICULAR</u>
1	176
2	163
3	214
4	562
5	303
7/8	354
9/10	203
12/45	302
13	183
14	105
15	200
16/17	104
18/36	252
19	92
20	143
21	68
22	60
23/27/49	138
24	113
25	132
26	94
28	150
29	105
30	95
31	60
32	95
33	98
34/11	85
35	102
37/42/47	131
39/48	236
41/44	174
46	89
51	524
53	178
	5 984

# NAPA 1. GUIA INFORMATIVA DE AUTOBUSES URBANOS EN EL D.F. "RED ORTOGONAL" (1981)

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

La ciudad es de todos.

A LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE URBANO Y AL PÚBLICO EN GENERAL:

GUIA INFORMATIVA DE AUTOBUSES URBANOS

LINEAS DIRECTAS Y CONEXIONES DE LA RED ORTOGONAL DE TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL.

La Red Ortoagonal es un sistema de transporte que opera en esta ciudad y en su zona de influencia inmediata. El servicio es prestado por las empresas que forman la Red Ortoagonal y que operan con autobuses urbanos, los cuales tienen un número de identificación y un color que los caracteriza.

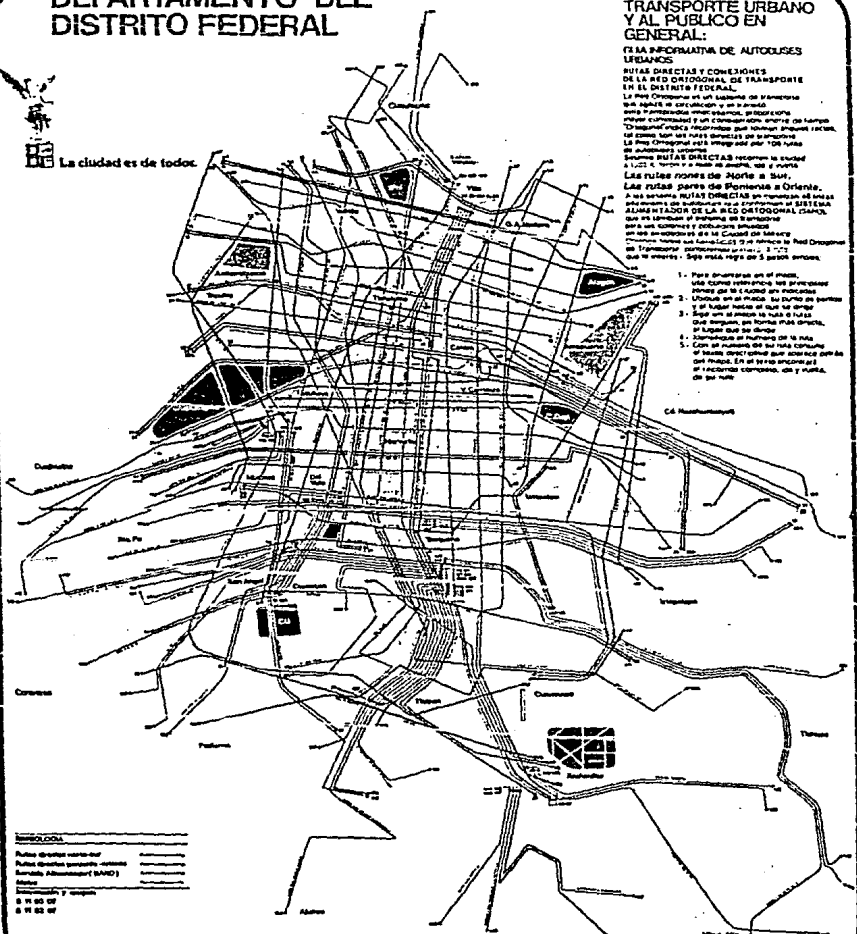
El Plan Ortoagonal está integrado por 108 rutas de autobuses urbanos.

Señala las **LINEAS DIRECTAS** recorren la ciudad a las 6 horas y a media de cada hora y media.

Las rutas recorren de Norte a Sur.

Las rutas partes de horizontales al Oriente. A su sistema, las **LINEAS DIRECTAS** se convierten en líneas que recorren el territorio del DISTRITO FEDERAL ALIMENTADOR DE LA RED ORTOGONAL. Estas líneas se convierten en líneas de transporte que recorren la zona de influencia inmediata y en las carreteras de los Estados de México. Constan todas las líneas de la Red Ortoagonal un transporte conveniente para las 24 horas que se ofrecen. Seis días a la semana por 5 pesos cobros.

1. Para encontrar un autobús, una línea o una ruta, consulte el plano de esta guía que le ayudará a encontrar la línea que quiere.
2. Busque el nombre de la línea que quiere y el lugar hacia el que se dirige.
3. Regístrese en el punto de salida que aparece en la línea que quiere.
4. Marque el número de la línea que quiere en el momento de comprar el boleto, que podrá pagar adelantado o al momento de subir al autobús.
5. Con el número del boleto, consulte el horario de las líneas que quiere.
6. Compruebe el horario de las líneas que quiere.



LEGENDA:

-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----
-----	-----

## ESQUEMA 1

### ORGANIGRAMA DE LA EMPRESA AUTOTRANSPORTE RUTA-100

#### ALTA DIRECCION

- Consejo de Administración.
- Dirección General.
- Subdirección General.

#### DIRECCION GERENCIAS

- Gerencias de Ofnas. Centrales.
- Gerencias de División Comunicación.
- Gerencias Modulares.
- \*Jefaturas Departamentos
- \*Jefatura Oficina.
- \*Jefatura de Sección.

#### DIRECCION ADMINISTRACION

- Gerencia Recursos Humanos.
- Gerencia Recursos Materiales.
- Gerencia de Sistemas.
- Gerencia de Relaciones Sindicales.
- Gerencia de Comercialización.

#### DIRECCION OPERACION

- Tráfico.
- Centro General Control.
- Servicios Especiales.
- Análisis y Reubicación de Rutas.
- Auditoría del Transporte.

#### DIRECCION TECNICA

- Gerencia de Mantenimiento.
- Gerencia de Reconstrucción de Partes.
- Gerencia de Proyectos y Construcción.
- Centro de Capacitación Técnica.

#### UNIDAD JURIDICA

#### GERENCIA DE AUDITORIAS INTERNAS

#### UNIDAD DE INFORMACION, ORIENTACION Y RELACIONES PUBLICAS.

TABLA 1

DESCRIPCION DE LAS RUTAS Y SARO'S.

INICIO DE LA RED EN DICIEMBRE DE 1981

<u>NO. RUTA .</u>	<u>O R I G E N Y D E S T I N O .</u>
4	INDUSTRIAL VALLEJO - SAN FELIPE.
4-A	INDUSTRIAL VALLEJO - EL COYOL.
6	EL ROSARIO - ARAGON.
6-A	EL ROSARIO - LA PRADERA.
7	XOCHINAHUAC - ALFONSO XIII.
8	EL ROSARIO - ARAGON.
9	DEPORTIVO REYNOSA - C.U. PARQUE LIRA.
10	EL ROSARIO - GERTRUDIS SANCHEZ.
12	PANTEON SAN ISIDRO - ARAGON.
13	INDUSTRIAL VALLEJO - CANAL 13.
14	LAS ARMAS - CUCHILLA DEL TESORO.
16	LAS ARMAS - PEÑON.
17	M. INDIOS VERDES - TLALPAN.
18	CUATRO CAMINOS - COL. MOCTEZUMA.
19	DEPORTIVO REYNOSA - CD. UNIVERSITARIA.
19-A	DEPORTIVO REYNOSA - CD. UNIVERSITARIA.
20	HIPODROMO - PANTITLAN.
22	CUATRO CAMINOS - ECONOMIA.
23	IZTACALA - COYOACAN.
23-A	IZTACALA - COYOACAN - VILLA COAPA.
24	CUATRO CAMINOS - STA. MARTHA.
25	ZACATENCO - TLALPAN.
26	HIPODROMO - STA. CRUZ MEYEHUALCO.

NO. RUTA.

O R I G E N Y D E S T I N O .

26-A	HIPODROMO - STA. CRUZ MEYEHUALCO.
27	RECLUSORIO NORTE - CD. JARDIN.
29	LA VILLA - CARRASCO.
29-A	LA VILLA - TLALPAN.
30	KM. 13 - STA. MARTHA ACATITLA.
31	LA VILLA - XOCHIMILCO.
32	POLANCO - SAN LAZARO.
33	LA VILLA - XOCHIMILCO.
34	VOCACIONAL 4 - JARDIN BALBUENA.
35	FERROCARRIL HIDALGO - XOCHIMILCO.
36	LOS PINOS - AGRICOLA ORIENTAL.
37	U. CTM ATZACOALCO - XOCHIMILCO.
38	TACUBAYA - EJERCITO CONSTITUCIONALISTA.
39	PUENTE NEGRO - XOCHIMILCO.
41	SAN FELIPE - INFONAVIT IZTACALCO.
42	VOCACIONAL 4 - CANAL DE SAN JUAN.
43	SAN FELIPE - LOMAS ESTRELLAS.
44	STA. FE - EJIDO DE IZTAPALAPA.
44-A	STA. FE - U. VICENTE GUERRERO.
45	CUCHILLA DEL TESORO - LOMAS ESTRELLA.
46	OLIVAR DEL CONDE - GRANJA SAN ANTONIO.
47	ARENAL - CUEMANCO.
47-A	CUCHILLA DEL TESORO - CUEMANCO.
49	CUCHILLA DEL TESORO - AGRARISTA.
50	MOLINO DE ROSAS - PUEBLO STA. MARTHA.

N O . R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

52 PLATEROS - STA. MARTHA.  
52-A LAS AGUILAS - STA. MARTHA.  
54 MOLINO DE ROSAS - ACULCO.  
55 LA VILLA - KM. 13.  
56 ALCANTARILLA - COL. AGRARISTA.  
57 EL ROSARIO - CUEMANCO.  
59 EL ROSARIO - XOCHIMILCO.  
60 SAN BERNABE - TEZONCO.  
64 SAN BERNABE - TEZONCO.  
72 CONTRERAS - RECLUSORIO ORIENTE.  
76 KM. 13 - ZOCALO.  
78 PADIERNA - XOCHIMILCO.

S A R O ' S

101 M. INDIOS VERDES - LOMAS SAN MIGUEL.  
102 M. INDIOS VERDES - LA BRECHA.  
103 M. LA RAZA - CUAUTEPEC.  
104 M. POTRERO - ACUEDUCTO DE GUADALUPE.  
108 M INDIOS VERDES - CHALMA DE GUADALUPE.  
110 M. TACUBAYA - CHIMALPA.  
111 M. ZAPATA - AXOMIATLA  
112 M. TACUBAYA - AMPLIACION JALALPA.  
113 M. TACUBAYA - STO. DOMINGO.  
114 M. TAXQUEÑA - TORRES DE POTRERO.  
115 M. TACUBAYA - CONTADERO - CUAJIMALPA.



NO. RUTA.

O R I G E N Y D E S T I N O .

116	VIVEROS DE COYOACAN - DESIERTO DE LOS LEONES.
117	SAN ANGEL - SAN BARTOLO AMEYALCO.
118	M. TACUBAYA - SAN MATEO - STA. ROSA.
119	M. TACUBAYA - LOMAS DE CAPULA.
120	M. ZAPATA - SAN MATEO TLALTENANGO.
121	M. TAXQUEÑA - JUDIO - TANQUE.
122	M. TAXQUEÑA - STA. URSULA - HOSPITALES.
123	M. ZAPATA - TORRES DE PADIERNA.
124	M. TACUBAYA - PUERTA GRANDE - TLACUITLAPA.
125	M. ZAPATA - TORRES DE PADIERNA.
126	M. TAXQUEÑA - COL. AJUSCO - DIF.
126-A	M. TAXQUEÑA - PEDREGAL STO. DOMINGO.
127	M. TAXQUEÑA - SAN NICOLAS TOTOLAPAN.
128	M. ZAPATA - SAN BERNABE.
131	M. TAXQUEÑA - COLEGIO MILITAR.
132	SAN ANGEL - SAN ANDRES TOTOLTEPEC
133	PACIFICO - ZAPOTITLAN.
134	M. TAXQUEÑA - STO. TOMAS AJUSCO.
135	M. TAXQUEÑA - SAN ANDRES TOTOLTEPEC.
136	M. TAXQUEÑA - STA. URSULA - PEÑA POBRE.
137	M. TAXQUEÑA - TLALCOLIGIA.
141	LOMAS ESTRELLA - MILPA ALTA - TLACOYUCAN.
142	XOCHIMILCO - TULYEHUALCO.
143	XOCHIMILCO - STA. ANA TLACOTENCO.
144	XOCHIMILCO - MILPA ALTA.

<u>No. RUTA.</u>	<u>O R I G E N Y D E S T I N O .</u>
145	M. TAXQUEÑA - SAN FRANCISCO TLALNEPANTLA.
146	XOCHIMILCO - TOPILEJO.
147	XOCHIMILCO - SAN BARTOLOME XICOMULCO.
148	M. TAXQUEÑA - SAN PEDRO TEZOMPA.
149	M. TAXQUEÑA - MIXQUIC.
150	M. TAXQUEÑA - TULYEHUALCO.
161	M. ERMITA - AMPLIACION SANTIAGO.
161-A	M. ERMITA - STA. XALPA.
162	M. ERMITA - STA. CATARINA.
163	M. ZARAGOZA - SAN MIGUEL TEOTONGO.
164	M. GOMEZ FARIAS = POPULAR ERMITA ZARAGOZA.
<u>165</u>	M. MOCTEZUMA - U. EJERCITO DE ORIENTE.
<u>108 EN TOTAL.</u>	

FUENTE: D.D.F. "DESCRIPCION DE RECORRIDOS" PANFLETO DE DISTRIBUCION PUBLICA  
DICIEMBRE 1981. S.P.I.

TABLA 2

DESCRIPCION DE LAS RUTAS Y SARO'S

HASTA MAYO DE 1984

<u>NO. RUTA.</u>	<u>O R I G E N Y D E S T I N O .</u>
4	INDUSTRIAL VALLEJO - SAN FELIPE.
5-A	M. EL ROSARIO - SULLIVAN.
6	M. EL ROSARIO - ARAGON.
6-A	EL ROSARIO - LA PRADERA.
6-B	ARAGON - VALLEJO.
7	XOCHINAHUAC - ALFONSO XIII.
8	EL ROSARIO - ARAGON.
9	DEPORTIVO REYNOSA - C.U. PARQUE LIRA.
10	EL ROSARIO - GERTRUDIS SANCHEZ.
12	PANTEON SAN ISIDRO - ARAGON.
13	INDUSTRIAL VALLEJO - CANAL 13.
16	LAS ARMAS - PEÑON.
17	M. INDIOS VERDES - TLALPAN.
17-A	M. INSURGENTES - VILLA OLIMPICA.
17-B	M. INSURGENTES - LA JOYA.
18	CUATRO CAMINOS - COL. MOCTEZUMA.
19	DEPORTIVO REYNOSA - CD. UNIVERSITARIA.
19-A	DEPORTIVO REYNOSA - CD. UNIVERSITARIA.
19-B	M. TACUBA - LAS ARMAS.
20	HIPODROMO - PANTITLAN.
22	CUATRO CAMINOS - ECONOMIA.
22-A	PENSIL - M. SAN LAZARO.
23	IZTACALA - COYOACAN.
23-A	IZTACALA - COYOACAN - VILLA COAPA.

No. R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

24	CUATRO CAMINOS - STA. MARTHA.
24-A	STA. MARTHA - HIPODROMO.
25	ZACATENCO - TLALPAN.
26	HIPODROMO - STA. CRUZ MEYEHUALCO.
26-A	HIPODROMO - STA. CRUZ MEYEHUALCO.
26-B	M. PANTITLAN - STA. CRUZ MEYEHUALCO.
27	RECLUSORIO NORTE - CD. JARDIN.
28	M. TACUBA - AEROPUERTO.
29	LA VILLA - CARRASCO.
29-A	LA VILLA - TLALPAN.
30	KM. 13 - STA. MARTHA ACATITLA.
31	LA VILLA - XOCHIMILCO.
31-A	GABRIEL HERNANDEZ - ZOCALO.
31-B	XOCHIMILCO - MESONES.
32	POLANCO - SAN LAZARO.
33	LA VILLA - XOCHIMILCO.
34	VOCACIONAL 4 - JARDIN BALBUENA.
35	FERROCARRIL HIDALGO - XOCHIMILCO.
36	LOS PINOS - AGRICOLA ORIENTAL.
37-A	LA VILLA - PANTEON SAN ISIDRO.
38	TACUBAYA - EJERCITO CONSTITUCIONALISTA.
38-A	CENTRO MEDICO - EJERCITO CONSTITUCIONALISTA.
39	PUENTE NEGRO - XOCHIMILCO.
39-A	PUENTE NEGRO - CARMEN SERDAN.
40	M. MERCED - CENTRAL DE ABASTOS.

N O . R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

40-A	M. STA. ANITA - CENTRAL DE ABASTOS.
40-B	M. VIADUCTO - U. VICENTE GUERRERO.
41	SAN FELIPE - INFONAVIT IZTACALCO.
41-B	M. PANTITLAN - CENTRAL DE ABASTOS.
42	VOCACIONAL 4 - CANAL DE SAN JUAN.
43	SAN FELIPE - LOMAS ESTRELLAS.
44	STA. FE - EJIDO DE IZTAPALAPA.
44-A	STA. FE - U. VICENTE GUERRERO.
45	CUCHILLA DEL TESORO - LOMAS ESTRELLA.
46	OLIVAR DEL CONDE - GRANJAS SAN ANTONIO.
47	ARENAL - CUEMANCO.
47-A	CUCHILLA DEL TESORO - CUEMANCO.
47-B	M. ZARAGOZA - STA. CRUZ MEYEHUALCO.
47-D	ARENAL - LAS TORRES.
49	CUCHILLA DEL TESORO - AGRARISTA.
49-B	HOSPITAL JUAREZ - EJIDOS DE IZTAPALAPA.
50	MOLINO DE ROSAS - PUEBLO STA. MARTHA.
50-A	M. ZAPATA - PUEBLO STA. MARTHA.
52	PLATEROS - STA. MARTHA.
52-A	LAS AGUILAS - STA. MARTHA.
52-B	M. ERMITA - PLATEROS.
52-C	M. ERMITA - STA. MARTHA.
52-D	M. TAXQUEÑA - SAN LORENZO TEZONCO.
54	MOLINO DE ROSAS - ACULCO.
55	LA VILLA - KM. 13.

NO. RUTA:

O R I G E N Y D E S T I N O .

55-A	M. CHAPULTEPEC - LA PRADERA.
56	ALCANTARILLA - COL. AGRARISTA.
57	EL ROSARIO - CUEMANCO.
58	AZCAPOTZALCO - LA VILLA.
59	EL ROSARIO - XOCHIMILCO.
59-A	EL ROSARIO - CHAPULTEPEC.
60	SAN BERNABE - TEZONCO.
64	SAN BERNABE - TEZONCO.
72	CONTRERAS - RECLUSORIO ORIENTE.
72-A	M. UNIVERSIDAD - VILLA COAPA.
76	KM. 13 - ZOCALO.
78	PADIERNA - XOCHIMILCO.
101	BASILICA - CUAUTEPEC.
101-A	M. MARTIN CARRERA - CUAUTEPEC.
102	CUAUTEPEC - LA BRECHA.
103	M. LA RAZA - CUAUTEPEC.
104	M. POTRERO - ACUEDUCTO DE GUADALUPE.
105	M. LA RAZA - ZACATENCO.
106-A	M. CHAPULTEPEC - ENEP ACATLAN.
106-B	M. CHAPULTEPEC - TOREO.
106-C	M. CHAPULTEPEC - SATELITE.
106-D	M. CHAPULTEPEC - ARBOLEDAS.
106-E	M. CHAPULTEPEC - CUAJIMALPA.
107	M. TACUBA - FERRERIA.
107-A	LA VILLA - M. EL ROSARIO.

No. R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

107-B	M. TACUBA - SAN PABLO.
107-C	M. TACUBA - LOS REYES IZTACALA.
107-D	M. TACUBA - COL. PROVIDENCIA.
107-E	M. TACUBA - VISTA HERMOSA.
107-F	M. TACUBA - DEPORTIVO REYNOSA.
108	M. INDIOS VERDES - CHALMA DE GUADALUPE.
108-A	M. INDIOS VERDES - ZACATENCO.
109	M. COLEGIO MILITAR - CAMPO MILITAR-HUIZACHAL
109-A	M. CUITLAHUAC - M. INDIOS VERDES.
110	M. TACUBAYA - CHIMALPA.
110-A	M. TLALTELOLCO - RIO DE LOS REMEDIOS.
111	M. ZAPATA - AXOMIATLA.
111-A	M. ZAPATA - AXOMIATLA - LAS AGUILAS.
112	M. TACUBAYA - AMPLIACION JALALPA.
112-A	M. CHAPULTEPEC - LORETO PEÑA POBRE.
113	M. TACUBAYA - SANTO DOMINGO.
113-A	M. OBSERVATORIO - ARBOLEDAS.
113-B	M. OBSERVATORIO - SAN FERNANDO.
113-C	M. OBSERVATORIO - SATELITE.
114	M. TAXQUEÑA - TORRES DEL POTRERO.
115	M. TACUBAYA - CONTADERO - CUAJIMALPA.
115-A	M. JUANACATLAN - PUENTE COLORADO.
116	VIVEROS DE COYOACAN - DESIERTO DE LOS LEONES.
116-A	VIVEROS DE COYOACAN - DESIERTO DE LOS LEONES.
117	SAN ANGEL - SAN BARTOLO AMEYALCO.

N O . R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

117-A	ESCANDON - BONANZA.
117-B	AYUNTAMIENTO - BUENA VISTA.
118	M. TACUBAYA - SAN MATEO - STA. ROSA.
118-A	M. TACUBAYA - BARRIO NORTE.
118-B	M. TACUBAYA - ARVIDE CAÑADA.
119	M. TACUBAYA - LOMAS DE CAPULA.
119-A	M. UNIVERSIDAD - STA. TERESA.
119-B	M. TACUBAYA - PRESIDENTES.
120	M. ZAPATA - SAN MATEO TLALTENANGO.
120-A	M. JUANACATLAN - CORPUS CHRISTIE.
121	M. TAXQUEÑA - JUDIO - TANQUE.
121-A	M. TAXQUEÑA - U. INDEPENDENCIA.
122	M. TAXQUEÑA - STA. URSULA - HOSPITALES.
123	M. ZAPATA - TORRES DE PADIERNA.
123-A	SAN ANGEL - SAN NICOLAS PEDREGAL.
124	M. TACUBAYA - PUERTA GRANDE - TLACUITLAPA.
125	M. ZAPATA - TORRES DE PADIERNA.
125-B	M. UNIVERSIDAD - BOSQUE DEL PEDREGAL.
126	M. TAXQUEÑA - COL. AJUSCO - DIF.
126-A	M. TAXQUEÑA - PEDREGAL STO. DOMINGO.
127	M. TAXQUEÑA - SAN NICOLAS TOTOLAPAN.
127-A	M. TAXQUEÑA - ANZALDO.
127-B	M. TAXQUEÑA - ESCUELA DINAMOS.
128	M. ZAPATA - SAN BERNABE.
128-A	MONUMENTO ALVARO OBREGON - PALMAS EL ROSAL.



N O . R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

130	SAN ANGEL - HUIPULCO.
131	M. TAXQUEÑA - COLEGIO MILITAR.
132	SAN ANGEL - SAN ANDRES TOTOLTEPEC.
132-A	M. UNIVERSIDAD - SAN ANDRES TOTOLTEPEC.
133	PACIFICO - ZAPOTITLAN.
134	M. TAXQUEÑA - STO. TOMAS AJUSCO.
134-A	M. STA. ANITA - STO. TOMAS AJUSCO.
135	M. TAXQUEÑA - SAN ANDRES TOTOLTEPEC.
136	M. TAXQUEÑA - STA. URSULA - PEÑA POBRE.
136-A	M. UNIVERSIDAD - MIGUEL HIDALGO.
137	M. TAXQUEÑA - TLALCOLIGIA.
138	SAN ANGEL - TEPECHIMILPA.
139	M. TAXQUEÑA - FOVISSSTE.
139-A	M. TAXQUEÑA - CARMEN SERDAN.
140	M. TAXQUEÑA - XOCHIMILCO.
140-A	M. TAXQUEÑA - L E A .
140-B	M. TAXQUEÑA - RECLUSORIO SUR.
141	LOMAS ESTRELLA - MILPA ALTA - TLACOYUCAN.
141-A	M. STA. ANITA - MILPA ALTA - TLACOYUCAN.
142	XOCHIMILCO - TULYEHUALCO.
143	XOCHIMILCO - STA. ANA TLACOTENCO.
143-A	M. STA. ANITA - STA. ANA TLACOTENCO.
144	XOCHIMILCO - MILPA ALTA.
144-B	MILPA ALTA- STA. ANA TLACOTENCO.
145	M. TAXQUEÑA - SAN FRANCISCO TLALNEPANTLA.

N O . F U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

145-A	M. UNIVERSIDAD - SANTIAGO TEPALCATLAPA.
146	XOCHIMILCO - TOPILEJO.
146-A	M. STA. ANITA - TOPILEJO.
147	XOCHIMILCO - SAN BARTOLOME XICOMULCO.
147-A	XOCHIMILCO - SANTIAGO.
148	M. TAXQUEÑA - SAN PEDRO TEZOMPA.
148-A	M. STA. ANITA - SAN PEDRO TEZOMPA.
149	M. TAXQUEÑA - MIXQUIC.
149-A	M. STA. ANITA MIXQUIC.
150	M. TAXQUEÑA - TULYEHUALCO.
151	INFONAVIT 12TACALCO - LAGUNILLA LA VILLA.
153	TLAHUAC - SAN MIGUEL XICO VIEJO.
154	M. TAXQUEÑA - SAN JUAN TEPENAHUAC.
154-A	MILPA ALTA - SAN JUAN TEPENAHUAC.
155	HUITZINANGO SAN ANDRES MIXQUIC - HOSP. JUAREZ.
155-A	TLAHUAC - CHALCO.
155-B	AYOTZINGO TEZOMPA - SAN PABLO MERCED.
156	M. TAXQUEÑA - ZAPOTITLA.
157	STA. ANA TLACOTENCO - SAN PABLO MERCED.
157-B	MILPA ALTA - SAN LORENZO.
158	M. TAXQUEÑA - COL. HIDALGO.
159	M. STA. ANITA - COL. AGRARISTA.
161	M. ERMITA - AMPLIACION SANTIAGO.
161-A	M. ERMITA - XALPA.
161-B	M. STA. ANITA - AMPLIACION SANTIAGO.

N O . R U T A .

O R I G E N Y D E S T I N O .

162	M. ERMITA - STA. CATARINA.
162-A	M. STA. ANITA - STA. CATARINA.
163	M. ZARAGOZA - SAN MIGUEL TEOTONGO.
163-A	M. SAN LAZARO - SAN MIGUEL TEOTONCO.
163-B	M. ZARAGOZA - COL. EMILIANO ZAPATA.
164	M. GOMEZ FARIAS - POPULAR ERMITA ZARAGOZA.
164-A	M. STA. ANITA - POPULAR ERMITA ZARAGOZA.
165	M. MOCTEZUMA - U. EJERCITO DE ORIENTE.
166	M. TAXQUE Á - JARDINES DE SAN LORENZO.
167	CHALCO - CENTRO.
168	M. SAN LAZARO - BORDO DE XOCHIACA.
169	M. AEROPUERTO - ARAGON.
170-A	M. MOCTEZUMA - COL. PRADERA.
171	VASCO DE QUIROGA - CORRESPONDENCIA.
172	SAN FELIPE - M. INDIOS VERDES.
173	M. BASILICA - PROVIDENCIA.
174-A	LA PRADERA - MERCED.
176	CUCHILLA DEL TESORO - CONDOMINIO VALLEJO.
176-A	CUCHILLA DEL TESORO - ALAMEDA.
176-B	M. MOCTEZUMA - CUCHILLA DEL TESORO.

219 EN TOTAL.

FUENTE: D.D.F. GUIA INFORMATIVA DE RUTAS COORDINACION GENERAL DEL TRANSPORTE  
MEXICO, D. F., 1984. MAYO P.P. 5 - 24.

## BIBLIOGRAFIA

- Ayala, José, et. al "Crisis Económica: evolución y perspectivas" en González Casanova, Pablo (coordinador) México Hoy: Siglo XXI, 1979.
- Bataillon, Claude; R. D'Arc La Ciudad de México México: SEP - 70's, 1973. 183 p.
- Borja, Jordi Movimientos Sociales Urbanos Buenos Aires: Siap, - 1980. 135 p.
- Castells, Manuel Crisis Urbana y Cambio Social México: Siglo - XXI, 1981. 322 p.
- Castells, Manuel (compilador) Estructura de Clases y Política Urbana en América Latina Buenos Aires: Siap, 1974. 286 p.
- Castells, Manuel Movimientos Sociales Urbanos 2a. edición. México: Siglo XXI, 1976. 116 p.
- Castells, Manuel Problemas de Investigación en Sociología Urbana 6a. edición. México: Siglo XXI, 1976. 278 p.
- Departamento del Distrito Federal Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 México: 1980.
- Departamento del Distrito Federal Guía Informativa de Rutas. México: Coordinación General del Transporte, 1984.
- González Casanova, Pablo (coordinador) México Hoy México: Siglo XXI, 1976. 419 p.

- Harvey, David Urbanismo y Desigualdad Social 3a. edición. México: Siglo XXI, 1979. 340 p.
- Lojkine, Jeán El Marxismo, el Estado y la Cuestión Urbana México: Siglo XXI, 1981. 342 p.
- Plan Global de Desarrollo 1980-1982 México: Poder Ejecutivo Federal, 1980
- Salazar González, Gloria el Distrito Federal: algunos problemas y su planeación México: UNAM, 1983. 290 p.
- Serrana M., Héctor. Proyecto del Sistema de Transporte Masivo en la Zona NZT del Edo. de México México: AURIS, 1974.
- Topalov, Christian la Urbanización Capitalista
- Valencia, Enrique Sociedad de Clase-ciudad de Clase (serie: Estudios CELA, FCPS, UNAM, No. 37. material fotocopiado) 36 p.

## H E M E R O G R A F I A

- Alberto Aguilar "En 1982 se incrementará 28% los ingresos del gobierno capitalino" Uno más Uno 26 de noviembre, 1981. p. 34
- Alejandro Gil Recasens "Las paradojas del transporte urbano" - Revista Df No. 28, 7 de mayo, 1981. p. 50-51
- Alfredo Ramos Ramos "El transporte en Neza no lo deben controlar camioneros: Alvarado J." Excelsior 29 de octubre, 1981. p. 8-0
- "La Alianza de Camioneros no traicionó a sus miembros" Excelsior 22 de octubre, 1981. p. 4A
- Alianza de Camioneros de México y Presidentes de Líneas de Transporte de Xochimilco, Metropolitanos, Del Valle-Coyoacán "Los camioneros claman justicia" (Desplazamiento, Excelsior 27 de octubre, 27 de octubre, 1981. p. 14A
- Angel Aguilar Pérez "Los trabajadores deben intervenir en la estatización del transporte" El Día 2 de octubre, 1981. p. 2A
- Angel Mercado "La ciudad, el cambio y el regente" Uno más Uno 19 de enero, 1982. p. 2
- Angel Mercado "DDF: patrón sustituto" Uno más Uno 30 de septiembre, 1981. p. 21
- Angel Mercado "El zafarrancho de Neza" Uno más Uno 22 de septiembre, 1981. p. 25

- Anibal Ramírez "Un crecimiento anual superior al 9% ha tenido - el transporte: Múgica" El Día 27 de octubre, 1981. p. 9
- Antonio Mori "Al César" Uno más Uno 3 de octubre, 1981. p. 27
- Antonio Mori "La herencia del octópodo" Uno más Uno 24 de octubre, 1981. p. 35
- "Anuncia el DDF que asumió el control del servicio urbano del - transporte" Uno más Uno 26 de septiembre, 1981. p. 5
- Armando Cisneros Sosa "CTM: parada suprimida" Uno más Uno 21 - de enero, 1982. p. 27
- Armando Cisneros Sosa "Errores en el transporte estatificado" Uno más Uno 17 de diciembre, 1981. p. 27
- Armando Cisneros Sosa "Estatificación del transporte" Uno más Uno 1 de septiembre, 1981. p. 27
- Armando Cruz "Los conductores de camiones del transporte urba - no no se convertirán en burócratas: FV" El Día 3 de octubre, - 1981. p. 2B
- Armando Cruz "Los organizadores públicos son eficientes al ad - ministrar sistemas de transporte: Olivo S." El Día 2 de octu - bre, 1981. p. 2A
- Armando Soto Huerta "Comprobada la incapacidad de los permision -arios en el manejo del transporte" El Día 8 de octubre, 1981. p. 7
- Arturo Martínez Nateras "La coyuntura de las elecciones, tiempo -propicio para avanzar Revista Dí No. 50, 8 de octubre, 1981.p.- 10

- Arturo Sotomayor "La ciudad, camioneros y autoridades" Uno más Uno, 26 de enero, 1982. p. 27
- "Autobuses: un precedente político" Uno más Uno 26 de septiembre, 1981. p. 3
- "Autoevaluación de un sexenio. Texto íntegro de la entrevista de JLP con las veinte" Revista Dí No. 82, 27 de mayo, 1982.- p. 25
- Azucena Valderrábano "Demandará la CTM que se respete al contrato colectivo del gremio de choferes" Uno más Uno 19 de enero, 1982. p. 25
- "Los camioneros suspenden servicio en tres Estados; otros piden mayores tarifas" Uno más Uno 8 de diciembre, 1982. p. 9
- Carlos Pereyra "Fracaso de la libre empresa" Uno más Uno 2 de octubre, 1981. p. 20
- "Contra la estatización del transporte en la COPARMEX" El Día 4 de octubre, 1981. p. 6A
- Centro de Información y Estudios Nacionales (CIEN) México: E6/E28/1981.
- Cecilia Vargas Simón "Las querellas de los pequeños permisionarios" Revista Razones No. 56, 22 de febrero- 7 de marzo, 1982. p. 51
- César Espínosa "Debe estudiarse la conveniencia de municipalizar el transporte" El Día 7 de octubre, 1981. p. 7-A
- "Choferes, política y derechos" Uno más Uno 29 de enero, 1982. p. 1



- Comisión Coordinadora del Frente Democrático de Lucha Popular (Desplegado) Uno más Uno 10 de octubre, 1981. p. 10
- "La Comisión de Comunicaciones actuó 'con claro sentido común'" Uno más Uno 18 de octubre, 1980. p. 4
- "Controla desde ayer el DDF el servicio de autobuses en el DF" Uno más Uno 26 de septiembre, 1981. p. 33
- Cuauhtémoc Meléndez "Piden los camioneros 2 000 millones. por su chatarra" El Día (sección Matrópoli) 25 de septiembre, 1981. p. 9
- David Márquez Ayala "Realidades Económicas" Uno más Uno 12 de septiembre, 1980. p. 14
- David Martínez del Campo "El Hacinamiento, realidad que sólo un capitalismo como el mexicano es capaz de engendrar: M. Verduzco" Uno más Uno 28 de marzo, 1982. p. 5
- David Rentería "Estatificar el sistema del transporte urbano de Tepic" Excelsior 18 de marzo, 1983. p. 5A
- David Siller "Mítin de colonos en Netzahualcóyotl; demandan que se regularicen terrenos y transporte más barato" Uno más Uno 4 de febrero, 1980. p. 27
- David Siller "El servicio de autobuses es deficiente e incómodo: COVITUR" Uno más Uno 14 de septiembre, 1980. p. 1
- "El DDF no puede intervenir en la organización sindical de los choferes" Uno más Uno 26 de septiembre, 1981. p. 1
- "Demandaron en varias ciudades la estatificación del transporte" Uno más Uno 27 de noviembre, 1981. p. 6

- "Derrotó el pueblo al pulpo camionero". El Nacional 28 de septiembre, 1981. p. 5A
- "DINA inició la entrega de autobuses de pasajeros para el servicio del DF" Excelsior 3 de diciembre, 1981. p. 10A
- Edo. de México: protestas por el alza en el transporte" Uno más Uno 18 de enero, 1982. p. 6
- Edmundo Cancino Gómez "Se cruzarán el el Estado cuatro empresas de autotransportes, anunció del Mazo" El Día (sección Metrópoli) 28 de enero, 1982. p. 2A
- Eduardo Chimely "Manifestación obrero-estudiantil, en Guadalajara por el alza a los pasajes" Excelsior 29 de octubre, 1981. p. 14D
- Eduardo Chimely "Rechazan estudiantes de Guadalajara el incremento a los pasajes urbanos" Excelsior 13 de noviembre, 1981. p. 14D
- Eloy Pérez B. "No será municipalizado el transporte en Veracruz: el Srio. de Gobierno" Excelsior 15 de octubre, 1981. p. 34A
- Emilio Lomas "apoya la CTM la municipalización del transporte" Uno más Uno 29 de mayo, 1981. p. 1
- Emilio Pradillas "El transporte y los trabajadores en la ciudad de México, Revista Secuencias Vol. 1 (3), enero-febrero, 1982. p. 37-39 (Revista del Sindicato de Trabajadores de la UAM).
- "Empresarios: enfado de coyuntura política" Uno más Uno 4 de octubre, p. 3

- "En todo el país debe ser estatizado el servicio de transporte colectivo" Excelsior 30 de septiembre, 1981. p. 2A
- Enrique Solórzano "No al alza del transporte colectivo" Uno más Uno 28 de enero, 1981. p. 26
- "Esperan incorporar 4 800 autobuses nuevos al servicio en 12 meses" Excelsior 5 de octubre, 1981. p. 4A
- Excelsior 10 de septiembre, 1980. p. 5A
- Excelsior 8 de octubre, 1980. p. 1A
- Excelsior 13 de noviembre, 1981. p. 1A
- Excelsior 23 de abril, 1983. p. 1A
- Excelsior 18 de marzo, 1983. p. 4A
- Excelsior 13 de septiembre, 1984. p. 1A
- Excelsior 14 de septiembre, 1984. p. 1A
- "Exigen que el gobierno se haga cargo del transporte urbano" - El Día 27 de mayo, 1981. p. 1
- "Extinción de la Alianza si no cumple: A. Ordóñez" El Día - (sección Metrópoli) 9 de julio, 1981. p. 1
- "Fascismo laboral (II)" Revista Crítica Política No. 45, 31- de octubre, 1982. p. 40
- Federación de Estudiantes de Guadalajara, Frente Democrático - de Lucha Popular (Desplegado) Uno más Uno 18 de marzo, 1982. p. 26

- "Federalización del transporte ¿ahora qué? Revista Dí No. 51, 15 de octubre, 1981. p. 7
- FENASPAU "Por la estatificación del transporte urbano en Jalisco" (Desplegado) Uno más Uno 5 de diciembre, 1981. p. 16
- , Flor Contla "En condiciones difícilmente soportables trabajan los choferes de autobuses del DF" El Día (sección Metrópoli) - 27 de mayo, 1981. p. 6
- Frente Democrático de Lucha Popular "El pueblo tapatío se opone al alza y exige la estatización del transporte urbano" (Desplegado) uno más Uno 24 de noviembre, 1981. p. 2
- Gilberto Chávez "Estatizará el gobernador el servicio del transporte urbano" El Día (sección Metrópoli) 16 de julio, 1981. - p. 7
- "Hacen falta unidades para transporte urbano: el líder Hernández Casanova" Uno más Uno 21 de mayo, 1981. p. 26
- "Hank corona su tarea" Revista Siempre No. 1477, 14 de octubre, 1981. p. 16
- Héctor González "No habrá oposición para que el gobierno controle el transporte en el Edo. de México" Uno más Uno 3 de julio, 1982. p. 27
- El Heraldo 12 de febrero, 1981, p. 26
- El Heraldo 22 de septiembre, 1981. p. 21
- "Interés en Toluca por seguir el ejemplo de la estatización aplicada por el DDF" El Día (sección Metrópoli) 30 de septiembre, 1981. p. 2A

- Jaime Avilés "Casi el 30% de los autos de alquiler fueron habilitados como radio-taxis" Uno más Uno 29 de enero, 1981. p. 27
- Jaime Contreras "Injusto, coartar a las mayorías" Excelsior 2-de octubre, 1981. p. 17A
- Jaime Contreras "No se municipalizará el servicio de taxis: Maldonado Pereda" Excelsior 30 de diciembre, 1982. p. 4A
- "Jalisco: Marcha-Mítin de más de 200 000 personas" Uno más Uno 28 de marzo, 1982. p. 6
- "Jalisco: Piden municipalización del transporte" Uno más Uno 5 de mayo, 1983. p. 6
- Javier Zamora "Pospuso la diputación priísta su rechazo a las iniciativas para municipalizar el transporte" Uno más Uno 7 de octubre, 1980. p. 4
- Jesús Brito "La estatización del transporte será gradual, afirma Jacobo Coriano" El Día (sección Metrópoli) 27 de mayo, 1981. p. 2
- Jesús Brito "Nombran coordinadores del transporte a permisionarios" El Día (sección Metrópoli) 21 de octubre, 1981. p. 3
- Jesús Brito "Revisan los diputados el dictamen del transporte" El Día (sección Metrópoli) 24 de septiembre, 1981. p. 1
- Jesús Brito "Sistema de Transporte Conurbado" El Día (sección Metrópoli) 25 de septiembre, 1981. p. 9
- Jesús Rodríguez López "El transporte urbano de pasajeros: el caso del DF (1946-1981)" Revista Habitación No. 6, abril-junio, 1982.

- Jorge Reyes Estrada "Anunció el DDF que este mes empezara a pagar indemnizaciones a expermisionarios" Uno más Uno 18 de enero, 1982. p. 6
  
- Jorge Reyes Estrada, Héctor A. González "DDF: para manejar autobuses, más de diez meses" Uno más Uno 3 de octubre, 1981. - p. 1
  
- Jorge Reyes Estrada, Héctor A. González "Fue ilegal el paro camionero: Hank González" Uno más Uno 25 de septiembre, 1981. p. 25
  
- Jorge Reyes Estrada "Expermisionarios sabotean el transporte - para que les devuelvan unidades, denuncian 2 000 operadores" - Uno más Uno 2 de noviembre, 1981. p. 29
  
- Jorge Reyes Estrada "Grave problema de transporte sufren miles de habitantes de Cuajimalpa" Uno más Uno 26 de noviembre, 1981. p. 34
  
- Jorge Reyes Estrada "Piden choferes de autobuses urbanos del - DF reconocimiento de su sindicato independiente" Uno más Uno - 19 de noviembre, 1981. p. 33
  
- Jorge Reyes Estrada "Plan de emergencia para mejorar el servicio de transporte urbano; rehabilitarán 500 unidades" Uno más Uno 19 de enero, 1983. p. 23

- Jorge Reyes Estrada, René Delgado "Se ampararon contra el DDF - 400 expermisionarios, dice Héctor Hernández" Uno más Uno 23 de octubre, 1981. p. 33
- "Jornada de 8 horas y 560 pesos diarios para choferes de autobuses urbanos del DF" Uno más Uno 17 de noviembre, 1981. p. 17
- José Agustín "Autocrítica. Moralizante, Moralizador" Excelsior 23 de octubre, 1981. p. 7A
- José A. Pérez Stuart "Portafolios" Excelsior 6 de octubre, 1981. p. 6A
- José Alberto López Sustaita "Los huelguistas de la línea Roma-Nueva Santa María pide que los reciba Hank González" El Día (sección Metrópoli) 10 de febrero, 1981. p. 3
- José García Segura "No debe darse marcha atrás a la estatización del transporte" El Día (sección Metrópoli) 19 de abril, 1983. p. 2
- José García Segura "Por la estatización los dirigentes de cinco partidos: PCM, PPS, PMT, PARM y PDM" El Día (sección Metrópoli) 29 de mayo, 1981. p. 3
- José García Segura "Sólo las mayorías impondrán la municipalización: Unzueta" El Día (sección Metrópoli) 21 de septiembre 1981. p. 3
- José Luis Camacho "Ultimátum del DDF a 40 líneas rebeldes" El Día (sección Metrópoli) 29 de mayo, 1981. p. 3
- José Luis Camacho "Que es inminente la quiebra: La Alianza" El Día (sección Metrópoli) 27 de mayo, 1981. p. 3

- José Luis Camacho, "Exigen los partidos políticos la municipalización del transporte" El Día 29 de mayo, 1981. p. 1
- José Luis Camacho "Investiga el DDF a los 20 grupos de empresas" El Día (sección Metrópoli) 27 de mayo, 1981. p. 3
- José Luis Camacho "Puede el gobierno retirar concesiones sin pagar nada" El Día (sección Metrópoli) 29 de mayo, 1981. p.3
- José Luis Mejías "Municipalizar" Excelsior 14 de octubre, 1981. p. 1A
- Juan Guzmán "Ha llegado el momento de poner el transporte en manos del Estado" El Día 27 de mayo, 1981. p. 3
- Julio Hernández López "Propone Farías un acuerdo entre el DDF y el Estado de México para solucionar el transporte" Uno más Uno 29 de septiembre, 1981. p. 25
- Leopoldo Escobar "En Netzahualcoyotl, la indignación popular está latente" Revista Dí No. 19. 1 de octubre, 1981. p. 13
- Linda Zavala, Ricardo del Muro "Rechazo oficial en Guadalajara a estatizar el transporte" Uno más Uno 25 de octubre, 1981. p. 6
- Luis Alberto Rodríguez "Amenaza de paralización del servicio de autobús urbano en Puebla y Tlalnepantla" Uno más Uno 5 de diciembre, 1982. p. 9
- Luis Alberto Rodríguez "Crear leyes inclinarias en cada Estado y combatir el déficit habitacional, conclusión de legisladores" Uno más Uno 15 de mayo, 1983. p. 4



- Luis Alberto Rodríguez "El transporte urbano, principal problema del DF y 11 Estados" Uno más Uno 23 de octubre, 1983. p. 7
- Luis Gutiérrez R. "Investigará la Cámara al transporte urbano del DF" Uno más Uno 14 de septiembre, 1980. p. 1
- Luis Gutiérrez R. "Rubén Figueroa Figueroa, exdirigente de la Alianza de Camioneros: cuando Hank logre un transporte urbano eficiente será el primer promotor para hacerle una estatua" Uno más Uno 7 de octubre, p. 25
- Ma. Guadalupe Velásco Ocampo, et. al "Transporte urbano de pasajeros del Distrito Federal" Revista Habitación No. 5, enero-marzo, 1984.
- "Mantienen los camioneros el aumento en los pasajes" El Día (sección Metrópoli) 21 de septiembre, 1981. p. 9
- Manuel Buendía "Red Privada" Excelsior 17 de diciembre de 1981, p. 1A
- Manuel Magaña, Jorge Ochoa "Ratificó el Congreso del Trabajo su apoyo a los choferes de la CTM" El Día (sección Metrópoli) 28 de enero 1982. p. 1A
- Manuel Magaña, Jorge Ochoa "Turnó a la junta Local de Conciliación del caso de la Ruta-100" El Día (sección Metrópoli) 28 de enero, 1982. p. 2A
- Marcela Gutiérrez "Donde el amo es el coche y su vasallo el peatón" Revista Dí No. 61, 14 de enero, 1982. (Entrevista con Jean Robert, catedrático de la Universidad Autónoma de Morelos)
- Marco A. Mares "Apoyará el CT la investigación sobre transporte" Revista Secuencias Vol. 1 (3) enero-febrero, 1982. p. 7 (Revista del Sindicato de Trabajadores de la UAM)

- Marcos A. Moctezuma "Encuesta: los trabajadores y el transporte" Revista Secuencias Vol. 1 (3) enero-febrero, 1982.p. 7 (Revista del Sindicato de Trabajadores de la UNAM)
- María de Jesús Espinosa "La estatización del transporte debe establecerse en todas las entidades" El Día (sección Metrópoli) - 30 de septiembre, 1981. p. 2A
- María de Jesús Espinosa "La estatización del transporte generará más productividad, afirman sindicatos" El Día (sección Metrópoli), 28 de septiembre, 1981. p. 2A
- Margarita González Gamio "¿La ciudad más grande del mundo?" - Revista Razones No. 1, 14-27 de enero, 1980. p. 55
- Margarita Hurtado "El transporte, peor que nunca" El Día (sección Metrópoli) 23 de abril, 1982. p. 1
- Mario Alberto Reyes "Los 20 000 choferes de autobuses en el DF - quedarán inscritos en el Apartado A" Uno más Uno 3 de octubre, 1981.
- Mario García "Exigen usuarios se frene la voracidad de permisionarios en cuanto a tarifas" El Día 16 de febrero, 1982. p. 8A
- Mario García "Terminará el problema con la Alianza cuando se concluya el sistema de transporte, dice Hank" Uno más Uno 30 de junio, 1981. p. 26
- Martha Zilli "Desacuerdo de choferes por pláticas que sostiene el DDF con un líder de la CTM" Uno más Uno 11 de noviembre, 1981. p. 33
- Martha Zilli "Espera la Alianza que el DF respete un acuerdo anterior: Héctor Hernández" Uno más Uno 30 de septiembre, 1981. p. 25

- Martha Zilli "Sindicato de choferes del DF manifestaron ayer su oposición para afiliarse a la CTM" Uno más Uno 29 de octubre, 1981. p. 29
- Martha Zilli "Tendrá problemas el DDF para tratar nuestros empleados como a judíos en campos de concentración" Uno más Uno 29 de septiembre, 1981. p. 25
- Matilde Margain, Martha Zilli, Héctor A. González "Municipalizar el transporte en el país: 4 partidos" Uno más Uno 27 de septiembre, 1981. p. 1
- Matilde Pérez "Los expermisionarios son los que venden refacciones, dice el asesor jurídico del Sindicato, Ricardo Barco" El Día (sección Metrópolis) 21 de febrero, 1984. p. 2
- "Michoacán: secuestran camioneros por alzar tarifas" Uno más Uno 2 de junio, 1981. p. 6
- Miguel A. Domínguez, et. al. "Nace una nueva especie: el distripulpo camionero" Revista Secuencias Voi. (3) enero-febrero, 1982. p. 10 (Revista del Sindicato de Trabajadores de la UAM)
- Miguel A. Velázquez, Gustavo A. Rodríguez "Plan empresarial contra el gobierno: 2 partidos" Uno más Uno 5 de octubre, 1982. p. 5
- Miguel de la Torre Yarza, et. al. "Los Partidos Políticos ante los problemas urbanos" Nexos No. 6, 1981.
- "Morelos: aumentó 50% la tarifa en el transporte" Uno más Uno 8 de junio, 1982, p. 6
- "Municipalización del transporte como solución al problema vial" Uno más Uno 18 de mayo, 1980. p. 27

- "Municipalizar el transporte en Toluca pedirán PC y PPS" Uno más Uno 11 de septiembre, 1981. p. 7
- "No han pagado sueldos a personal de autobuses expropiados por el DDF" Uno más Uno 9 de octubre, 1981. p. 27
- "No prestan servicios 149 camiones de la Ruta 100" Uno más Uno 21 de septiembre, 1981. p. 25
- Novedades 3 de octubre, 1981. p. 22
- "Nuevo León: diversas quejas por el alza en el transporte" Uno más Uno 5 de junio, 1982. p. 6
- "Obreros afectados por las nuevas rutas de autobuses" Uno más Uno 18 de diciembre, 1981. p. 27
- Octavio Navarro Estrada "Muera el pulpo camionero" (Desplegado) Uno más Uno 20 de marzo, 1980. p. 35
- Orozco, Victor "Contradicciones del proceso de urbanización y movimientos populares (1970-76)" (material fotocopiado s.p.i) 15 p.
- Partido Socialista Unificado de México Un Programa para transformar la ciudad (proyecto) (Material no publicado s.p.i.) 45 P.
- "Permisarios de autobuses presentarán un recurso de amparo" Excelsior 9 de octubre, 1981. p. 4A
- "Pide el diputado Unzueta se cree una empresa de transporte urbano" Uno más Uno 19 de septiembre, 1981. p. 27
- "El Plan Económico de la CTM" Revista Foro Político No. 83, - 22 de marzo, 1982. p. 14

- "Protestas en Nezahualcóyotl" Uno más Uno 18 de septiembre, -  
1981. p. 3
- "Puebla: la municipalización del transporte, en estudio" Uno más Uno 4 de mayo, 1982. p. 4
- Rafael Cardona "Requerirá la Cámara mejora en el transporte" -  
Uno más Uno 14 de octubre, 1980. p. 1
- Rafael Cardona "Tiene problemas el autotransporte en el reclu-  
tamiento de su personal" Uno más Uno 12 de septiembre, 1980. -  
p. 14
- Raúl Alvarez Garín "Un nuevo frente de lucha" Punto Crítico -  
Vol. 11 (123), marzo, 1982. p. 68
- Raymundo Vega y Crespo "Municipalizan el transporte en Puebla-  
para mejorar el servicio. Excelsior 14 de febrero, 1983. p.  
7-0
- "Reanudan labores los choferes; referendum sobre el contrato" -  
Uno más Uno 17 de enero, 1982. p. 27
- "Regularizará el Departamento situación de choferes que dan ser-  
vicio urbano" Uno más Uno 10 de noviembre, 1981. p. 27
- René Delgado "Favoreció a plutócratas el dictámen sobre trans-  
porte" Uno más Uno 18 de octubre, 1980. p. 1
- René Delgado "Impuso el PRI su negativa a la municipalización-  
del transporte" Uno más Uno 17 de octubre, 1980. p.1
- René Delgado "No tendría que indemnizar la ciudad a los permisi-  
onarios" Uno más Uno 29 de mayo, 1981. p. 1

- René Delgado "63 millones, pérdida diaria por deficiencia del transporte urbano" Uno más Uno 28 de mayo, 1981. p. 1
- Roberto Hernández "97% de los vehículos sirve a sólo el 21% de la población" Revista Proceso 27 de octubre, 1980.
- "Rotundo apoyo a la estatización del transporte; la Alianza oculta unidades" El día (sección Metrópoli) 30 de septiembre, 1981. p. 1-A
- Salvador Rico "Hacia el control del transporte colectivo se encamina el DDF: CTM" El Día 27 de mayo, 1981. p. 3
- "San Luis Potosí: Demandan la estatización del transporte" Uno más Uno 1 de diciembre, 1981. p. 6
- "Se hallan sin transporte urbano Morelos, Durango y San Luis Potosí" Excelsior 9 de diciembre, 1982. p. 8D
- "Se niega la Cámara a llamar a Hank" Uno más Uno 15 de octubre, 1980. p. 1
- "Se pronunció el diputado Jorge Viscaya por la Municipalización del transporte urbano" Uno más Uno 21 de septiembre, 1981. p. 26
- "Servicio especial de la Ruta 100 a los paseantes" Excelsior 30 de diciembre, 1982. p. 4A
- Sindicato Unico de Trabajadores Electricistas de la República Mexicana (Desplegado) Uno más Uno 13 de octubre, 1981. p. 20
- El Sol de México 7 de octubre, 1977.
- El Sol de México 20 de octubre, 1979.

- El Sol de México 28 de octubre, 1980.
- El Sol de México 25 de junio, 1981.
- El Sol de México 17 de septiembre, 1981.
- El Sol de México 17 de septiembre, 1981.
- El Sol de México 18 de septiembre, 1981.
- "Solución, piden al DDF chofares en hueiga" Uno más Uno 27 de julio, 1982. p. 27
- Teresa Weiser et. al. "Un sólo abono para Metro, autobús y tranvía" Uno más Uno 1 de octubre, 1981. p. 1
- "Transporte estatizado ¿qué importa?" Revista Razones No. 46, - 18 de octubre, 1981. p. 8
- "El transporte de pasajeros del DDF opera al 60% de su capacidad, dice el SUTAU" Uno más Uno 18 de marzo, 1982. p. 26
- "Transporte: las decisiones por venir" Uno más Uno 27 de septiembre, 1981. p. 2
- "Transporte urbano, el populismo de derecha" Revista Razones - No. 55, 21 de febrero, 1982. p. 8
- "Transporte y déficit habitacional, problemas expuestos al candidato" Uno más Uno 4 de noviembre, 1981. p. 6
- "Una empresa estatal del transporte urbano, la solución racional" Revista Df No. 19, octubre, 1981.
- "Una lesión a la Reforma Política" Uno más Uno 17 de octubre, 1980. p. 3

- Universal 3 de septiembre, 1980
- Universal 10 de septiembre, 1980.
- Universal 6 de octubre, 1980.
- Universal 24 de octubre, 1980.
- Universal 10 de junio, 1981.
- Universal 18 de septiembre, 1981.
- Universal 19 de septiembre, 1981.
- Valentin Vargas Ibarra "La acción estatal en el transporte de personas en el área urbana de la ciudad de México" Revista - Habitación Nos. 2 y 3.
- Valentin Vargas Ibarra "Latentes en varias zonas de la capital brotes violentos por problemas de transporte" Uno más Uno 24 de septiembre, 1981. p. 25
- "Verdadero reto, la estatización del transporte en el DF: José Barragán Uno más Uno 30 de septiembre, 1981. p. 25
- Vidaña Saldaña, Ulises "Métodos modernos de Administración y Control en empresas de transporte" Segundo Seminario de Transporte Público de pasajeros México, DF, agosto de 1976.



TABLA DE CONTENIDO

	p.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I. ASPECTOS TEORICOS DEL PROCESO DE URBANIZACION CAPITALISTA	8
CAPITULO II. LINEAMIENTOS GENERALES DE LA POLITICA URBANA DEL ESTADO MEXICANO: 1970-1982	21
1. Política urbana de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976)	21
2. Política urbana de José López Portillo (1976-1982)	26
CAPITULO III. SITUACION DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DF	33
1. Definición del transporte	33
2. El Transporte en el DF	43



CAPITULO V. REESTRUCTURACION DEL TRANSPORTE MUNI CIPALIZADO DEL DISTRITO FEDERAL	101
1. Acciones inmediatas	101
2. Red Ortogonal y SARO'S	104
3. Situación del Transporte Urbano de Pasajeros para 1984	106
4. Autotransportes Urbanos Ruta-100	111
CONCLUSIONES	115
CUADROS Y TABLAS	122
BIBLIOGRAFIA	155

HEMEROGRAFIA

157

TABLA DE CONTENIDO

176

INDICE DE CUADROS Y TABLAS

180

179

HEMEROGRAFIA

157

TABLA DE CONTENIDO

176

INDICE DE CUADROS Y TABLAS

180

## INDICE DE CUADROS Y TABLAS

CUADRO 1. Estructura de los medios de transporte en el Distrito Federal (1982)	123
CUADRO 2. Situación de las grandes empresas automotrices entre (1981 y 1982)	124
CUADRO 3. Cantidad de taxis en el DF (1972-1975)	125
CUADRO 4. Estructura del transporte municipalizado (1981-1984).	126
CUADRO 5. Incremento de Rutas hasta mayo de 1984	127
CUADRO 6. Descripción de Rutas y SARO'S con origen o destino en paraderos de estaciones del STC hasta mayo de 1984	128
CUADRO 7. Incidencia de Rutas y SARO'S con paraderos de estaciones del STC (1981-1984)	133

CUADRO 8.	Rutas desaparecidas hasta 1984	135
CUADRO 9.	Rutas reestructuradas hasta 1984	136
CUADRO 10.	Rutas ampliadas hasta 1984	137
CUADRO 11.	Módulos y Parque Vehicular hasta mayo de 1984	138
MAPA 1.	Guía Informativa de autobuses urbanos en el D.F. "Red Ortogonal" (1981)	139
ESQUEMA 1.	Organigrama de la empresa Autotransportes Ruta-100	140
TABLA 1.	Descripción de las Rutas y SARO'S. Inicio de la Red en diciembre de 1981	141
TABLA 2.	Descripción de las Rutas y SARO'S hasta mayo de 1984	146