



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE ECONOMIA**

**REESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN  
LA AVENIDA INSURGENTES DEL DISTRITO  
FEDERAL**

**METROBÚS LINEA 1  
AÑO 2005**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**

**LICENCIADO EN ECONOMÍA**

**PRESENTA  
JUAN PABLO ESTRADA DÍAZ**

**DIRECTOR DE TESIS**

**FRANCO GUERRERO GALEANA**

**2014**





Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

## *Agradecimientos*

Este es el final de una etapa de mi vida y sólo me queda agradecer infinitamente a las personas que estuvieron a mi lado apoyándome sin esperar ninguna retribución.

En primer lugar, están mis padres y mi hermana, que siempre me ofrecieron su mano, haciéndome notar que todo lo que haga no es suficiente, no por querer herirme, sino para buscar algo más, no quedarme en la mediocridad diría yo con toda seguridad.

A mi familia en general le agradezco las preocupaciones y sus alegrías cada vez que estaban al pendiente de mi desarrollo profesional.

A todas las personas ajenas a mi núcleo familiar, pero que siempre compartieron muchas satisfacciones, así como complicaciones, dándome a notar que tal vez el camino que tome lo recorreré sólo, pero siempre tendré unas palabras de aliento que llegan a reconfortar ese recorrido.

Y ante todo gracias a Dios, ya que aún con la mentalidad con la que cuento, jamás me dejó solo...

## Índice

Introducción.....	5
Capitulo I: El Transporte Público en México.....	8
1.1.- Antecedentes del transporte en México.....	8
1.2.- Estructura del transporte público en el Distrito Federal (2003-2005).....	21
1.2.1.-Transporte operado por el gobierno.....	21
1.2.2.-Transporte concesionado .....	22
1.3.- Desarrollo de la administración del Transporte.....	22
1.3.1.- Revolución Administrativa.....	24
1.4.- Seguridad en el transporte público.....	26
Capítulo II: Organismo Público Descentralizado Metrobús.....	31
2.1.- Creación del Organismo Público Descentralizado Metrobús (2004).....	32
2.1.1.- Descripción del organismo.....	33
2.1.1.1.- El consejo Directivo.....	34
2.1.1.2.-El Director General.....	36
2.2.- Organización y operación empresarial del Organismo Metrobús.....	37
2.2.1.- Estructura del Metrobús .....	37
2.2.2.-Características de los autobuses.....	39
2.2.3.-Sistema de pagos.....	40
2.2.4.-Servicio del Corredor Insurgentes.....	41

2.3.- Problemática observada.....	44
2.3.1.- Ámbito administrativo.....	44
2.3.2.- Ámbito de control interno.....	46
2.3.3.- Ámbito corporativo.....	48
2.3.4.- Ámbito del servicio.....	49
Capítulo III: Evaluación de la operación de la Línea 1- Metrobús.....	51
1.1.- Transición de organizaciones.....	51
1.2.-Rubro Administrativo.....	52
1.3.- Rubro social.....	60
1.4.- Rubro ambiental.....	64
Capítulo IV: Prospectiva del Sistema de Transporte en Red en la ZM.....	66
Conclusiones.....	76
Notas.....	77
Bibliografía.....	81

## Introducción

En la ciudad de México es primordial tomar en cuenta el estudio del transporte público, ya que en primera instancia miles de capitalinos lo utilizan diariamente para llevar a cabo sus diversas actividades, ya sean laborales, educativas, culturales o recreativas. Sin un transporte público eficiente no podemos llegar a obtener resultados deseados en cuestión de desarrollo de la ciudad en general ya que puede representar problemáticas en el cumplimiento de las actividades económicas.

Con esto se quiere decir que no solamente los capitalinos son los afectados por un transporte público deficiente, sino que las diversas empresas o negocios alrededor de toda la ciudad sufrirán una constante contracción de crecimiento dando pie a lo que podemos denominar un estancamiento en el desarrollo de las mismas.

Otra parte afectada debido a la mala organización del transporte son los mismos agentes económicos que están encargados de este, ya que no tienen un freno y ejercen acciones que solamente favorecen a un grupo pequeño poniendo muchas barreras a la reorganización del servicio del transporte.

Como se puede dar a notar, el transporte en general de la ciudad es muy complejo, con diferentes modos de organización, esto quiere decir que significaría un estudio muy amplio para poder abarcar a toda la ciudad en general, por eso en este trabajo nos centraremos en el análisis del transporte público concesionado y aún más en específico el precedente de lo que podría denominar el paso más significativo para la organización de dicho transporte; quiero decir el estudio de la introducción de la línea 1 del Metrobús en el año 2005 la cual recorre la avenida de Insurgentes denominada arteria vial del Distrito Federal.

Determinando el objeto de estudio, la pregunta que queremos contestarnos es si en verdad la introducción de esta línea significa un avance en el comienzo de la reorganización del transporte público concesionado y si existen otros caminos

para poder otorgar a quienes conviven día a día con el transporte público concesionado un mejor panorama del servicio.

Dando los precedentes y el objeto de estudio el cual es la entrada del Metrobús a la avenida de insurgentes, se llevara a cabo un análisis de la reestructuración del transporte público en la ruta 2 Corredor Insurgentes y determinar cuáles son las causas y consecuencias de esta reestructuración hacia los agentes económicos.

Se evaluara el antiguo transporte que operaba en la ruta 2 de Insurgentes, demostrando las deficiencias del servicio que prestaba.

Como consecuente se determinara el grado de afectación a concesionarios y trabajadores por la entrada de la nueva forma de organización denominada Metrobús

Un objetivo en particular será el de mostrar que cual puede ser el conjunto de acciones que se llevó a cabo del Metrobús para considerarla como la mejor opción para el transporte público en la ciudad.

También se llevara a cabo un análisis de relación de antiguos concesionarios y trabajadores con la empresa del Metrobús para un mejor acuerdo empresarial generador de empleos eh inversión, justificando la entrada del mismo a la capital como mejora para el servicio del transporte público.

Como hipótesis se busca encontrar a Metrobús como el mejor medio para mejorar y maximizar el servicio de transporte público del Distrito Federal; para que eso quede demostrado tomaremos los antecedentes de la ruta y el antiguo sistema de organización para brindar el servicio de transporte y lo compararemos con el método empresarial avanzado que contiene el actual servicio.

Como podremos notar, el medio de Metrobús será la mejor opción ya que en su análisis no tendrá tantas deficiencias a comparación con el antiguo medio para brindar el servicio del transporte en la ciudad de México.

Así también se llegara a un punto donde empresarios, antiguos concesionarios y trabajadores lleguen a acuerdos para que la entrada de este servicio no sea una afectación para ninguno de los lados y así brindar el mejor servicio a los ciudadanos de la capital.

Este trabajo demostrara que las técnicas empresariales adecuadas pueden llevar al transporte público a un desarrollo y a una maximización de beneficios para todos los lados implicados: Empresarios del Metrobús, Trabajadores y concesionarios y Habitantes de la ciudad y Usuarios.

El transporte público en el Distrito Federal es de suma importancia para diversos agentes económicos. Día a día las rutas de la capital transportan una cantidad de 6 millones de pasajeros por día lo que equivale a 900 pasajeros por unidad concesionada.

El problema presente se observa en esta reestructuración del transporte y más atenuado en la ruta 2 Insurgentes, que fue la primera ruta en la capital del país que llevo a cabo este cambio, ya que el Gobierno del Distrito Federal al implementar esta reestructuración afecto a los concesionarios del transporte con medidas empresariales de escasa eficacia.

Lo que se llevara a cabo en este trabajo es analizar a fondo a los agentes económicos que participan en la problemática y dar mejores alternativas para beneficio y desarrollo del transporte.



## Capítulo I

### El Transporte Público en México

En este primer capítulo abordaremos los antecedentes del transporte público en México, contemplando desde la época en que la cultura Azteca predominaba hasta la organización del transporte en general del Distrito Federal, y de ahí vamos a centrar la atención en el análisis de la ruta 2 de la avenida de Insurgentes.

#### 1.1.- Antecedentes del transporte en México

##### a) Época Azteca

En la antigua Tenochtitlan existían cuatro calzadas principales, las cuales estaban dirigidas a los cuatro puntos cardinales; la primera y la entrada principal era la calzada Iztapalapa que comunicaba a la Ciudad con los pueblos aledaños del sur, la segunda calzada apuntaba al poniente con dirección a Tacuba, la tercera era la que se dirigía hacia el norte que recorre la actual calle de Argentina y la última calzada era la que se dirigía al oriente, hasta llegar al antes llamado embarcadero de Texcoco.

Además de las principales calzadas de la ciudad, existían distintos tipos de calles que recorrían interiormente a la gran Tenochtitlan las cuales eran calles de tierra que eran comúnmente utilizadas para el tránsito de las personas a sus labores cotidianas; las calles de agua las cuales eran utilizadas como medio vial de transporte, utilizando pequeñas embarcaciones para recorrer distancias moderadamente largas y salir de la ciudad para principalmente el comercio; y las calles mixtas que eran utilizadas en su mayoría por personas a pie y para transportar a estas en distancias cortas así como cumplir necesidades básicas de los pobladores con la ciudad.

Las calles de agua o canales eran el medio más popular para transportar personas o el traslado de mercancías, los aztecas pusieron en marcha la fabricación de canoas llamadas “Acallis” que eran elaborados de un tronco lo suficientemente grande de roble, estas canoas o “Acallis”<sup>1</sup> variaban de capacidades pero las más grandes podían dar servicio a un poco más de setenta personas. Otro medio que los aztecas fabricaron eran las balsas de bambú confeccionadas sobre calabazas, que eran utilizadas para servicios más simples como podían ser el cruce del río a lo ancho para que la población pudiera llegar a realizar sus actividades de agricultura. El medio más importante de transporte con el que contaban los aztecas era un dique que llegaba a medir 16 metros de longitud, cuatro metros de altura y nueve metros a lo ancho.

## **b) Época Colonial**

El sistema de calles de agua o canales funcionaba eficientemente, pero debido a la conquista y a la reestructuración económica, social y política de la ciudad el transporte tuvo un cambio radical por parte de los españoles, ya que estos contaban con su propio sistema de caminos y transporte que funcionaba aún más eficiente según ellos. En la nueva ciudad se conservaron las cuatro calzadas que se habían utilizado anteriormente por los aztecas, pero una vez trazado el centro de la ciudad se comenzó con la construcción de las primeras calles conformadas: Brasil, Argentina, Madero, Pino Suárez, Tacuba, 16 de septiembre y 5 de Febrero que desde luego no se llamaban así.

Aun conformados estos nuevos trazos en la ciudad las calles de agua seguían siendo utilizadas para el tránsito de las canoas; las primeras calles de agua conformadas por los españoles fueron San Juan de Letrán y Santa Isabel.

Ya establecido el virreinato en la antigua Tenochtitlan el transporte estaba conformado mediante coches, carretas, caballos, mulas, las canoas y las balsas de bambú, el desarrollo en el transporte se dio cuando los caballos fueron el principal medio para el transporte rápido sustituyendo a las canoas y las mulas para ser utilizadas como transporte de carga.

Este gran avance que se dio al principio de la construcción de la nueva ciudad comenzó a tener problemas, ya que las carretas pronto comenzaron a provocar severos problemas de tránsito; para la época de 1650 habitaban alrededor de 40 mil habitantes de los cuales más de la mitad poseían un vehículo. Aquí comienzan los problemas con el transporte ya que como medida para solucionar el conflicto, Felipe II<sup>2</sup> decidió prohibir la importación de estos vehículos a la Nueva España provocando que los dueños de las carretas formaran un gremio cobrando un alquiler por carreta al precio que les convenía.

El transporte siguió con su desarrollo y como medida a la nueva problemática que el gremio ponía se decidió a finales del siglo XVII poner en marcha una casa de coches, la cual tenía como objetivo transportar como máximo a cuatro personas para su mayor comodidad y precaución así como que las carretas contaran con un reloj el cual indicaba los tiempos que se tenían de trayecto, el tiempo de tomar la carreta y dejarla, como también se dio el desarrollo al transporte foráneo, el cual si una persona deseaba salir de la ciudad por las necesidades que tuviera debía de tomar el ómnibus, el cual era un carro de dimensiones más grandes que contaba con un máximo de 16 asientos y era tirado por dos pequeños grupos de caballos para distancia.

La población seguía creciendo constantemente ya que la Nueva España estaba tomando un desarrollo en cuestión de comercio y extracción de recursos, haciendo que la migración de España a la Nueva España fuera predominante. Para finales del siglo XIX la ciudad ya contaba con 160 mil habitantes el cual requería que estuvieran en circulación una gran cantidad de vehículos, este desarrollo se vio afectado con la entrada de la Guerra de Independencia ya que ocasionó que la Nueva España cayera en problemas económicos, políticos y sociales; en términos de vías de la comunicación estas se vieron afectadas para interrumpir el comercio de productos manufacturados y de consumo. Las calles de agua para esa época también recibieron una gran afectación ya que debido a la creciente en la población se convirtieron en intransitables debido a la gran cantidad de basura que se desechaba dentro de estas.

### **c) México Independiente**

La Ciudad de México tiene una historia muy peculiar, ya que antes de que los españoles llegaran la ciudad de Tenochtitlan ya contaba con muchos avances para satisfacer las necesidades de la población como eran un sistema de drenaje articulado, una educación que de manera imperiosa el gobierno priorizaba para que los jóvenes recibieran una educación de acuerdo a su estatus social y el comercio que era la actividad que más predominaba dentro de las actividades de esta gran Ciudad.

Para 1850 solo el canal de Chalco podía ser transitado para que la Ciudad satisficiera sus necesidades de víveres. Las pocas calles de agua que aún seguían en funcionamiento acarreaban severos problemas con el tráfico de productos de consumo, minería y agricultura debido a su estado deteriorado. Así, fueron decayendo las calles de agua viéndose como una problemática más hacia la sociedad.

Los problemas con el transporte siguieron y para el año de 1824, la ubicación de las calles y demás geometría urbana había cambiado drásticamente ya que fueron construidas las primeras glorietas y cruceros en la Ciudad para que la vialidad tuviera un mejor desplazamiento, sin embargo la circulación de vehículos seguía ocasionando problemas de vialidad no solamente originados por la ubicación geográfica de las calles, avenidas, cruceros y demás, sino porque no había una reglamentación adecuada para el uso de vehículos.

Para solucionar esta problemática con la vialidad vehicular en el año de 1830 se creó el primer Reglamento de Tránsito expedido por el Gobierno de la Ciudad. En este Reglamento sencillo se establecían límites de velocidad para circular, así como tener el control de las tarifas que se cobraban y el uso de los vehículos.

Conforme crecía la población en la ciudad el incremento de la demanda era mayor, por lo cual se decidió construir una vía de dimensiones más grandes de fierro que uniera a la Ciudad con la capital de Veracruz. La primera conexión para

esta vía férrea la otorgo el presidente Anastasio Bustamante en el año de 1825 al señor Francisco Arrillaga para fines de desarrollo del transporte.

Como era de esperarse el 12 de enero de 1858 el Gobernador en turno de la Ciudad, Agustín Alcerreca<sup>4</sup> creo un nuevo Reglamento Vehicular el cual ya incluía el servicio ferroviario y la conservación de las vías que establecían límites de velocidad, precios y la capacidad de coches que brindaban servicios de transporte y particulares.

El transporte seguía su desarrollo, se otorgó y con eso se creó la concesión del camino México-Villa de Guadalupe. Este servicio estaba en vías de una transformación benéfica ya que al inicio contaba con cuatro viajes diarios con una tarifa general que era de cuatro reales por viaje. Este camino en un principio transportaba alrededor de 300 mil pasajeros al año, símbolo de que la Ciudad estaba en constante crecimiento y desarrollo. Otro camino surgió el cual abarcaba desde la Plaza de Armas a Tacubaya con un servicio similar al del camino México-Villa de Guadalupe solo que este ofrecía un transporte mixto. El primer tramo recorría de Paseo de Bucareli a Tacubaya empleando una máquina de vapor y el segundo tramo iba de Bucareli a Centro de la Ciudad empleando transporte de tracción animal.

### **c) México Moderno**

Para el año de 1859 se decido introducir a México el primer vehículo impulsado con energía eléctrica denominado tranvía. Entrando el año de 1865 fue inaugurada una nueva vía que iba de Mixcoac a Tlalpan y Coyoacán, pero debido a que tenía deficiencias ya que en primer lugar emitían mucho ruido y era una molestia de contaminación para los habitantes, se decidió autorizar el uso de coches de tracción animal únicamente por las calles afectadas por las vías, en segundo lugar y lo que ocasiono la sustitución de las máquinas de vapor por la mula era que las vías no soportaban el peso de esta, trayendo consigo un retroceso al desarrollo vial.

Este servicio fue modernizándose debidamente y en 1894 se fijaron reglamentos para brindar el servicio así como el otorgamiento de concesiones de estas pequeñas vías férreas en las calles, plazas y calzadas instalando también un sistema de hilo aéreo el cual era el que brindaba la energía al tranvía a través de un conductor de electricidad ubicándose en el toldo del vehículo. Estos tranvías viajaban a una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora recorriendo calles con las que contaban la vía férrea y llegaron a ser un parque vehicular de 30 tranvías de cuatro ruedas y unos pocos de ocho. Tiempo después se introdujeron tranvías de dos pisos que obedecían un reglamento riguroso tanto en la unidad como en el chofer cumpliendo esto haciendo paradas únicamente en las esquinas y el chofer debía de contar con una presentación impecable así como un permiso que se le otorgaba para poder circular.

Entonces se dio marcha a la aparición de las máquinas de vapor ya no en las calles de normal circulación, sino que fueron introducidas en los canales que aun existían en la Ciudad de México mediante barcos de vapor surgiendo así la Empresa de Vapores Mexicanos.

Ya en el año de 1885 la ciudad estaba ocupada por 300 mil habitantes, trayendo consigo el desarrollo de las vías de comunicación que en un perímetro de 13 mil 500 metros sumaban 270 kilómetros de recorrido.

Como era de esperarse este desarrollo de transporte sólo era para una clase social alta, ya que las personas con escasos recursos sólo utilizaban los tranvías de tracción de mulas, trenes de tracción animal que median aproximadamente cinco metros de largo por dos metros de ancho, que en su interior contaban solamente con bancas puestas y corridas a los costados para así poder transportar como máximo a unas 30 personas, aunque esta condición pocas veces se cumplía y llegaban a transportar hasta 45 personas no teniendo en cuenta la seguridad y el buen servicio del transporte.

En el año de 1888 se introdujo en la ciudad el denominado biciclo<sup>5</sup> y para sorpresa del Gobierno su uso se fue incrementando hasta que, a principios del siglo XX

existían en circulación 3 mil 797 unidades registradas en el archivo del Gobierno de la Capital. También hubo un incremento de líneas tranviarias aparte de la creación de nuevas colonias entre los años de 1903 y 1904. Debido al incremento de la población así como el incremento de la demanda del servicio de transporte se presentó para el año 1905 el primer proyecto de un tren subterráneo el cual no prosperó debido la falta de desarrollo de las vías de comunicación, pero un tiempo después se creó un servicio de tranvía rápido, el cual recorría del Centro de la Capital a Tlalpan, Coyoacán, San Ángel, Mixcoac y Tacubaya. Este servicio daba un viaje rápido pero con pocas medidas de seguridad ya que aunque su circulación tenía preferencia y cuando este pasaba los demás vehículos debían detenerse, no siempre sucedía y ocurrían accidentes frecuentemente.

En 1895 llegó el primer automóvil que utilizaba combustible a México, procedía de Francia, después de esto durante la época de la revolución, los generales del movimiento fueron los primeros en hacer uso y servicio de paseos en automóvil. Cuando estos automóviles ya no eran del agrado de los dueños los vendían a los choferes de estos el cual empezaban a brindar un servicio de transporte muy similar al de ahora denominado servicio de taxis. Fueron evolucionando y llegaron a ser un tipo de "Peceros"<sup>6</sup>, con características de ruta fija y colectivos, cualquier persona con recursos para pagar el servicio podía utilizarlo. El automóvil se fue adaptando a las necesidades de poder transportar a más personas hasta poder dar servicio simultáneamente hasta un máximo de 10 personas transportando a diversas rutas fijas.

En la etapa revolucionaria el transporte fue un gran apoyo para el movimiento por parte de ambos bandos siendo el principal pilar del transporte el ferrocarril. A pesar de que el transporte era de una gran necesidad, los medios de comunicación con el movimiento revolucionario fueron severamente dañados más aparte los conflictos entre empresarios y obreros hacían que el transporte sufriera un gran golpe para su desarrollo. A pesar de los conflictos el desarrollo del transporte siguió en marcha ya que se puso en operación un proyecto de unir a

Cuernavaca y a la Ciudad de México mediante el transporte eléctrico y se finalizó la vía eléctrica que abarcaba desde Santa Fe hasta el Desierto de los Leones.

Los problemas entre obreros y empresarios comenzaron a tener mayor nivel ya que los primeros pedían el reconocimiento del gremio de transportistas, así como otros derechos que les fueron negados, y así con estos conflictos, el servicio de trenes para 1914 fue suspendido por una huelga organizada por los mismos obreros, la cual en primer consecuencia tuvo un aumento del 25% de los salarios, después de esto y otra serie de huelgas el Gobierno decidió incautar aproximadamente el 70% de los bienes de la empresa de Tranvías para después comenzar con su descentralización.

Después de esta serie de problemáticas se fueron dando diversos cambios, comenzando con la incorporación para 1916 de camiones pequeños para cubrir las rutas que tenían los tranvías así como el trazo de otras rutas alternativas. Pronto estos camiones tomaron popularidad ya que el servicio era más eficiente y el gremio de tranviarios tomo medidas violentas debido a la disminución del pasaje en los tranvías. Una de las medidas drásticas fue que los tranvías arrollaban a los camiones provocando numerosas muertes y heridos.

Los problemas con los tranviarios continuaron, ya que en 1943 el gobierno tomó la decisión de subsidiar a la Compañía de tranvías, pero no tuvo mucha eficacia ya que en 1945 los tranviarios estallaron otra huelga así que el Departamento del Distrito Federal dictó un acuerdo para ocupar los bienes de la compañía y finalmente el 4 de enero de 1955 tomó total posesión de la empresa.

Fue durante la gestión de Ruíz Cortínes (1952-1958) cuando se renovó el sistema al adquirirse 274 tranvías hasta llegar a los 876 en la época de oro, así también se ordenó el estudio del ferrocarril subterráneo. En la década de los 20, los camiones que en un principio servían únicamente para 32 pasajeros, desarrollándose después hasta llegar a 42 pasajeros sentados y 40 pasajeros de a pie y era hasta entonces cuando el servicio se daba de forma individual.



Fue hasta el periodo de Lázaro Cárdenas (1934-1940) en donde se comenzó con la regulación del transporte particular estableciéndose la primera estructura de organización bajo la figura de sociedades cooperativas de autotransporte, dando un paso para el desarrollo de los vehículos que brindaban este servicio.

El 28 de diciembre de 1959, se constituye la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal la cual fue una institución pública de capital privado y con patrimonio propio el cual agrupó a los dueños de camiones que contaban con 7 mil 500 permisos para circular, además de un control entre los dueños de camiones y el reglamento de los diversos sistemas de pagos.

Poco después, la representación patronal sindical se transformó en una representación gremial empresarial el cual solo quedaron 20 grupos de los 92 sindicatos que habían. Uno de estos grupos, la Alianza de Camioneros de México A.C. incremento su representación gremial cuando su dirigente tomo el puesto de jefe de gobierno del Distrito Federal<sup>7</sup> el cual estableció diferentes modalidades en el servicio de transporte privilegiándose.

Con la entrada de la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal, se tomaron acciones para mejorar el servicio como fue la eliminación de rutas no remunerativas, se extendieron los recorridos cortos y se dejaron de utilizar las rutas de difícil acceso. Aun con la entrada de estas medidas los problemas que aun aquejaban al servicio era que el parque vehicular se encontraba en malas condiciones además de que el crecimiento de la población causo que la demanda del servicio no fuera satisfactoria.

#### **d) Época actual (1960-2005)**

Para cumplir con la demanda del servicio en 1967 se instituyo un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios el cual se denominó Sistema de Transporte Colectivo que tenía el objetivo de construir,

operar y explotar un tren subterráneo y superficial en el Distrito Federal. Dos años después de la creación de este organismo fue inaugurada la línea 1 del Metro que recorría de Zaragoza a Chapultepec; contaba con 16 estaciones y 11.5 kilómetros de longitud con características de tracción eléctrica y rodamiento neumático, y para 1981 el Metro transportó un aproximado de 100 millones de personas como comienzo.

Debido a la institución del Metro se pusieron en marcha otros servicios de Transporte como puede ser el de los automóviles llamados "Peseros", los cuales daban un servicio en ruta sin un itinerario fijo llamados así porque su tarifa era de un peso. Dado el desarrollo de sus servicios se extendieron hasta conformar 103 rutas contando con 14 mil 377 unidades vehiculares. Para poder dar un mejor servicio los automóviles fueron reemplazados por camionetas tipo combi, pero no se pudo brindar un servicio eficiente y se demostró una incapacidad en la modernización de su equipo y en el desarrollo de nuevos sistemas de organización. En 1972 se pretendió brindar un mejor servicio dando a las unidades un mantenimiento mecánico adecuado; los camioneros emplearon medidas para evitar el humo y el ruido pero no se logró algún tipo de mejora.

Dados estos fallidos intentos para mejorar el servicio en marzo de 1975 se pusieron en marcha las unidades denominadas Delfines con una capacidad para 70 pasajeros.

En 1975, en la capital del país circulaban más de dos millones de vehículos incluyendo los que provenían de los municipios conurbados; se efectuaban más de 20 millones de viajes diarios y de estos más de la mitad a bordo de los autobuses. Los vehículos particulares tenían el 70% de presencia de la vialidad para circular y estacionarse, estos consumían el 33% de la producción de gasolina nacional y una transportación de 1.8 personas por viaje, mientras que los autobuses transportaban 50 o 60 personas en promedio.

Así, el Metro se convirtió en el medio de transporte de mayor importancia en el Distrito Federal ya que su rapidez era muy efectiva en comparación con los demás

medios de transporte de los años 80's aparte de su regularidad y su capacidad de servicio, sin embargo no pudo cubrir toda la demanda por lo que se tuvieron que integrar otros medios de transporte.

Al inicio de 1976 se llevó a cabo el Plan Maestro del Metro, el Plan de Vialidad y el Sistema de Transporte de Superficie que preveía las adecuadas modificaciones a las rutas de autobuses para que estas tuvieran una incorporación a la infraestructura de los Ejes Viales los cuales tuvieron su creación en 1979. Las rutas serian estructuradas en un sistema integral de transporte de superficie, una red de rutas directas que lograrían evitar los transbordes y adecuarían los viajes de Norte a Sur y de Oriente a Poniente.

En 1981 se decidió integrar un sistema de transporte urbano debido al desarrollo de la construcción de la infraestructura del Metro y los Ejes viales, este sistema fue la causa de la revocación de concesiones a particulares siendo dirigidas al Gobierno del Distrito Federal el cual comenzó a prestar el servicio de transporte por autobuses y así fue cómo surgió el Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100.

El organismo público creado fue integrado con los bienes de antiguos permisionarios y aportaciones del Gobierno de la Ciudad, así, R-100 tuvo en su poder 6 mil 300 vehículos de los cuales solo 3 mil estaban en operación. En 1982 se sostuvo una situación desfavorable en el ámbito laboral así que se adecuo una organización mejor planteada, dando un emparejamiento de la red de rutas directas y servicios alimentadores con la demanda, también se optimizaron los recursos y se introdujeron medidas para reducir los recorridos que no se caracterizaban de prioritarios incluyendo los tiempos perdidos. También se adecuó un Plan Integra de Capacitación y se organizaron cursos dirigidos a operadores del organismo.

Iniciando el año de 1983, se emitió un decreto que constituyó la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, con el fin de tener una coordinación de las medidas administrativas y operativas para solucionar los

problemas del transporte, los cuales eran la calidad, tránsito y transporte en el Distrito Federal mencionando también la zona conurbada del Estado de México. En 1986 se puso en marcha por la Coordinación General de Transporte un mecanismo para poder cubrir el transporte mediante un abono quincenal y se emitió un decreto presidencial para la protección y el mejoramiento del medio ambiente de la Capital del país y en el sur del Distrito Federal se inició el servicio del Tren Ligero.

En el año de 1989, R-100 suspendió la prestación del servicio declarándose de utilidad pública la conservación y explotación del servicio público de pasajeros además de intervenir administrativamente todos los bienes y derechos del organismo público descentralizado.

Para el año de 1995 fue declarado en quiebra debido a las complicaciones que tenía, cinco años más tarde el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Rosario Robles emitió el decreto por la cual se extinguía el organismo declarándolos patrimonio de la Ciudad incluyendo muebles e inmuebles.

Con estos acontecimientos y para resolver los problemas del transporte en la Zona Metropolitana se constituyó en 1991 el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM), que tres años más tarde pasaría a ser la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI). Aunado a estos cambios en 1994 debido a la modificación de la ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal también se extinguió la Coordinación General del Transporte surgida en 1984 como un área coordinadora de los distintos medios de transporte público.

En 1994 se crea la Secretaría de Transportes y Vialidad, que no sólo tenía como función la de absorber las unidades administrativas que integraban la Coordinación General de Transporte, también adscribió la Dirección General de Autotransporte Urbano y la Dirección General de Control de Tránsito que pertenecía a la Secretaría de Protección y Vialidad.

En la década de los 90's el Metro tuvo un desarrollo substancial, ya que se dio lugar a la inauguración de nuevas líneas, así como la construcción de la Línea B que recorría de Buenavista a Ciudad Azteca, en el Estado de México.

Para 1996 se inició la licitación de cuatro Centros de Transferencia Modal denominados paraderos de gran importancia así como una gran afluencia vehicular los cuales eran Chapultepec, Indios Verdes, Pantitlan y Observatorio operados bajo un permiso administrativo temporal revocable.

En 1997, el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano impulsa diversas acciones como la introducción de un servicio especializado para personas con discapacidad y de la tercera edad, en dos líneas con 20 autobuses y una aparte con cuatro trolebuses. Aparte se puso en operación el programa de Radar de apoyo vial con el fin de apoyar a la fluidez del tránsito vehicular, así como el auxilio al automovilista en descomposturas mecánicas menores y orientarlo en la localización de calles y avenidas. También se creó un Comité evaluador de los Concursos Públicos para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros. En 1998 se comenzaron con las convocatorias para que las personas físicas y morales constituidas como sociedades mercantiles participaran en el concurso y así obtener una concesión de 10 años de duración, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en rutas del Distrito Federal.

Para 1999 la SETRAVI creó el Instituto del Taxi como un órgano desconcentrado con el fin de inducir el desarrollo y mejorar el servicio individual de pasajeros. Para el año 2000 fue creada la Red de Transporte de Pasajeros para brindar un servicio de transporte con preferencia en zonas periféricas de escasos recursos y con rutas que conectan a zonas de alta población de la ciudad con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como también fueron creados dos manuales, el primero, un Manual operativo de Inspectores, para regular las actividades de los servidores públicos encargados de la inspección y vigilancia relacionados con el

servicio de transporte público de pasajeros; el segundo Manual, de sustitución de Microbuses<sup>8</sup> por Autobuses, se creó con el objetivo de proporcionar a los concesionarios del transporte, un instrumento guía para el cambio de las unidades antiguas por nuevas y de mayor capacidad.

## **1.2.- Estructura del transporte público en el Distrito Federal (2003-2005)**

En el año 2005, la ciudad de México cuenta con un extenso sistema de transporte seccionado en transporte gubernamental en el cual se encuentran el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Servicio de Transportes Eléctricos y la Red de Transporte de Pasajeros, y del otro lado por el transporte concesionado el cual está conformado por el transporte colectivo (autobuses y microbuses), el transporte individual (taxis) y el Metrobús.

### **1.2.1.-Transporte operado por el Gobierno.**

Describiendo de manera general, el Metro realizó al año de 2005 el 18% de los 20.6 millones de viajes que se generan en la Ciudad y su zona conurbada; este transporta alrededor de 4.2 millones de pasajeros en días laborables mediante 11 líneas las cuales recorren 201.4 kilómetros de vías, con 175 estaciones y 324 trenes.

Con referencia al Sistema de Transportes Eléctricos, su participación es muy poca ya que llega apenas a cubrir el 1.2% del total de los viajes realizados en la ciudad transportando a 65.7 millones de pasajeros cada año con su boleto pagado y 19.7 millones exentos de pagos operando a través de una red de trolebuses aunando al Tren Ligero que recorre de Taxqueña a Xochimilco contando con una extensión de 437.2 kilómetros, con 15 líneas regulares.

La Red de Transportes de Pasajeros tiene una participación del 3% de viajes transportando a 650 mil usuarios diariamente operando a través de 98 rutas regulares haciendo un total de 3 mil 482 kilómetros alrededor de toda la ciudad recorriendo principalmente rutas de difícil acceso y bajos recursos económicos. Este sistema de transporte fue creado en el 2001 después de que fuera extinguido

el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100 impulsando un importante proceso de renovación del parque vehicular los cuales equivalen a mil trescientos veinticinco autobuses los cuales de estos, 984 se han adquirido con la nueva administración. Además de esta función presta un servicio especial a las personas de la tercera edad o con capacidades diferentes contando con 5 autobuses equipados y de diseño especial los cuales circulan por siete rutas aparte de brindar un servicio preferencial gratuito a cerca de 40 millones de pasajeros anualmente.

### **1.2.2.-Transporte concesionado**

Por el otro lado del transporte, los microbuses y autobuses son los que cuentan con el mayor número de viajes que se realizan en la Ciudad de México atendiendo a casi el 60 % de la demanda, ofreciendo el servicio y transportando por día a más de 12 millones de pasajeros operando en 106 rutas de transporte con mil ciento sesenta y tres recorridos, los cuales están a cargo de 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte.

El transporte individual de pasajeros atiende al 5% de la demanda total de pasajeros, realizando en promedio un millón de viajes diarios existiendo 106 mil 628 unidades dividiéndose el 90% como taxi de operación de taxi libre y el 10% restante como taxis de sitio.

Debido a que el transporte concesionado cubre un mayor porcentaje de la demanda del servicio, se pusieron en marcha diversos programas todos efectuados por la Secretaria de Transportes y Vialidad con el fin de renovar el parque vehicular del transporte público individual; uno de los tantos programas constaban en apoyar con la otorgación de créditos y apoyo económico a concesionarios que requirieran sustituir su unidad sin importancia del modelo, coordinado por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal participando parcialmente Nacional Financiera y Banorte.

El objetivo para este impulso era apoyar a los concesionarios para la renovación, así como proteger las fuentes de empleo así como el mejoramiento de la imagen y calidad en el servicio, mejorar los ingresos al reducir costos por mantenimiento y alto deterioro de las unidades, asegurar que la concesión sea vigente para poder cumplir con las normas de prestación del servicio y principalmente garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios.

También se llevaron a cabo programas para la sustitución de microbuses en los cuales, el Gobierno del Distrito Federal otorga a los concesionarios un apoyo financiero si cumplen con los requisitos establecidos, ya que para esto los vehículos de los concesionarios deben de ser modelo 1995 o anteriores.

Este programa se pone en marcha para renovar las unidades de transporte concesionado de pasajeros, mejorando la calidad del servicio de transporte de la ciudad, asegurar la vigencia de las concesiones cumpliendo con las normas para la prestación del servicio, ofrecer seguridad al usuario y principalmente reducir los índices de contaminación que estas unidades emitían.

En el transporte colectivo hay en existencia 45 centros de Transferencia Modal, abarcando 80 hectáreas que contienen 32 kilómetros de bahías, cobertizos, zonas comerciales y de servicios proporcionando así un servicio a cuatro millones de usuarios al día y a 23 mil unidades de transporte público; el 33% de la afluencia de vehículos y usuarios se concentra en el paradero de Indios Verdes, Pantitlán, Chapultepec y Taxqueña.

Describiendo al Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús fue creado en el año 2004 lo cual tuvo un cambio de suma importancia en el transporte público ya que su implantación trajo consigo la aplicación de nuevas tecnologías, el cuidado y mejoramiento del ambiente, privilegiar el transporte público colectivo, tener una organización adecuada hacia los concesionarios, modificar los hábitos de los usuarios así como dar un giro a la prestación del servicio.



### **1.3.- Desarrollo de la administración del Transporte**

El transporte ha sufrido diversos cambios en su forma de administración, los cuales derivan en tratar de mejorar la calidad del servicio manteniendo un orden en el control de los vehículos que transportan pasajeros en la Ciudad de México. Son varias acciones implementadas por la Secretaria de Transporte y Vialidad para este mejoramiento en el servicio y la vialidad en el Distrito Federal complementándose con una serie de cambios administrativos para hacer eficientes los diversos servicios a cargo de la dependencia.

En diciembre del año 2003, fue publicado el nuevo Reglamento de Transporte el cual integró en su totalidad las disposiciones de los Reglamentos de Transporte Público del Distrito Federal para Transporte de Carga, de Transporte de Pasajeros y de Transporte Público de Taxi incluyendo una sección para abarcar el manejo de la publicidad en vehículos de transporte de pasajeros y carga. También en ese mismo mes se efectuaron las publicaciones adecuadas al Reglamento de Tránsito el cual establece una nueva y eficiente categorización de las licencias para conducir que son otorgadas en el Distrito Federal.

#### **1.3.1.- Revolución Administrativa**

En el año de 2003, el Gobierno del Distrito Federal dio marcha a un programa llamado Revolución Administrativa,<sup>9</sup> el cual tenía como objetivo que la Secretaria de Transporte y Vialidad instrumentara acciones de simplificación y reorganización de trámites, los cuales debían de disminuir los tiempos de respuesta al ciudadano, combatir la corrupción que se efectuaba en el servicio del transporte, hacer eficientes los procedimientos del servicio y mejorar la calidad del mismo, dando una mayor prioridad a los sectores del transporte que cubrían una mayor demanda.

La Revolución Administrativa incluyó el programa de licencia permanente, cuyo objetivo es una simplificación de trámites administrativos que otorguen confianza a la ciudadanía, señalándose que la primera etapa comenzaría en el año 2004 los

cuales fueron enviados a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal las modificaciones que se requieran realizar a las leyes para la implantación del programa, Cubriendo las áreas de transporte, registro civil, licencias para construcción y aperturas de negocios. Este programa iniciara con la licencia permanente para conducir, con el cual se busca la eliminación de trámites, así como la reducción de tiempo de los mismos y poner un freno a los actos de corrupción.

El Gobierno del Distrito Federal precisó que se llevaría a cabo este programa, contando con los encargados de las diferentes áreas de gobierno para que en conferencias de prensa se explique a detalle el programa y su contenido, aunando también al Ejecutivo local, quien indico que buscará que distintos documentos como la licencia de conducir se convierta en una identificación oficial, por lo cual se tiene un dialogo con agencias automotrices para que desde ahí se realicen algunos trámites.

El programa de Revolución Administrativa no afectara trabajadores en el caso de la incertidumbre ante un recorte de personal, ya que los burócratas que realizaban antiguas actividades se les darán otras tareas a realizar.

El mayor impacto que se espera lograr con el programa de Revolución Administrativa entre los usuarios y la ciudadanía en general son las licencias de conducir para automovilistas las cuales se pretenden que sean permanentes, las altas vehiculares de autos nuevos, la licencia tarjetón para los operadores del transporte público y el trámite de revista vehicular.

A principios de enero del 2004 se puso en marcha la implementación de la Licencia Tipo "A" con vigencia permanente la cual tuvo un impacto muy grande ya que tan solo de enero del 2004 a septiembre del 2005, se emitieron un millón 903 mil 145 licencias de ese tipo.

Aparte del programa Revolución Administrativa, y que debido a que anualmente se daban de alta 300 mil autos, se puso en marcha el programa de Conectividad<sup>10</sup>

con Agencias Automotrices para que se pudieran enlazar con el servidor de la Secretaria de Transportes y Vialidad y así registrar las altas de los vehículos que se vendieran manteniendo un control más sofisticado.

Un impacto aparte de la Licencia Tipo "A" que formaba parte del programa de la Revolución Administrativa fue la Licencia Tarjetón para los conductores del Transporte Público, accediendo a un nuevo concepto de servicio el cual se basaba en el mejoramiento sustancial de la atención al usuario para poder garantizar así un mayor control y transparencia.

Comenzando el año 2004, se efectuó un replanteamiento para revisar la revista vehicular, estableciéndose como punto primordial la seguridad de los usuarios, peatones, automovilistas y conductores de las unidades. El 2 de mayo del 2005, se firmó un convenio con la Secretaria de Medio Ambiente del Distrito Federal, para establecer acciones adecuadas, políticas y estrategias para el desarrollo, implementación, seguimiento y ejecución de a revisión tanto física como mecánica de las unidades de transporte público en los centros de verificación vehicular.

#### **1.4.- Seguridad en el transporte público**

En la ciudad de México, al transporte público en general es un determinante importante para la calidad de vida de la población, por lo cual se deben de efectuar acciones para representar el bienestar en términos de seguridad, eficiencia y comodidad, puntos clave para un buen servicio de transporte.

En el Distrito Federal diariamente 9 millones de personas utilizan algún modo de transporte, así que es necesario contar con reglamentos y herramientas eficientes que garanticen los derechos de los usuarios del transporte público, principalmente en términos de seguridad y eficiencia. Este asunto no puede tomarse de la manera en que se cumplen los aspectos requeridos, ya que como sucede en casi todos los temas con el desarrollo urbano, el desarrollo y crecimiento del sistema de transporte público no tuvo una procedencia de un proceso integral de planeación y programación del servicio, sino que fue la mala organización y el desordenado

sistema de transporte el cual ha permitido la existencia paralela de redes de corrupción que impiden aplicar como es debido los ordenamientos existentes.

Una de las características que define el funcionamiento del transporte público es la invasión de unidades así como la saturación de rutas, la irregularidad en el servicio, la falta de capacitación en los operadores, el parque vehicular obsoleto y las constantes violaciones a la normatividad; aunando a esta situación se destaca el hecho de que el desarrollo del transporte público no se puede observar como una situación única del Distrito Federal, sino como un fenómeno metropolitano, el cual incluye la demanda de los habitantes que habitan en el Estado de México.

Se prevé que dentro de 10 años, para el año 2015 entre ambas entidades, el Distrito Federal y el Estado de México, movilizarán a 28.3 millones de personas, por lo que el objetivo principal del transporte público será el de satisfacer la gran demanda que existe por un transporte moderno, eficiente y seguro.

En la actualidad, la imagen del transporte público es de inseguridad, maltrato, incomodidad y obsolescencia de vehículos, principalmente el servicio que ofrecen microbuses y taxis, los cuales significan un riesgo para el usuario del servicio que no tiene otra opción de aceptar estas condiciones en la mayoría de los casos.

Se revelan mediante datos oficiales que el 60% de los viajes que se realizan en el Distrito Federal son mediante el transporte público concesionado, mayormente mediante microbuses cuyas unidades, en su mayoría, están en mal estado y el 95% del parque vehicular de microbuses ya cumplió su vida útil; aparte de que la mayoría de los operadores carecen de la capacitación suficiente por consecuente su manera de manejar es altamente riesgosa.

Para poder demostrar lo anterior, el Departamento de Estadística del Servicio Médico Forense muestra que las muertes por hechos de tránsito más comunes son los atropellamientos, choques, volcaduras y caídas de los vehículos en movimiento, ocasionadas principalmente por las violaciones al Reglamento de Tránsito, aparte del número excesivo de vehículos entre microbuses y taxis que

circulan en la ciudad; estimando que en el Distrito Federal mueren aproximadamente novecientas personas cada año en accidentes de tránsito, de los cuales, el 60% son tribuidos al transporte público, principalmente el transporte público concesionado que son microbuses y taxis.

Las cifras revelan que el transporte público tiene remarcadas deficiencias ya que se enfrenta a un problema demasiado relevante ya que el aumento de la demanda que existe del servicio ha obligado al incremento de rutas sobre todo de microbuses, lo cual en contraste ha afectado la calidad de vida de los usuarios y de los habitantes de la ciudad en su conjunto.

Este problema tiene la consecuencia de que más personas busquen obtener un vehículo particular para no tener que lidiar con el problema de un transporte público deficiente, aparte de no arriesgarse a sufrir actos de inseguridad que se presenta a bordo de las unidades de transporte público, independientemente de otras situaciones existentes.

La asociación civil Presencia Ciudadana Mexicana, realizaron en el año 2004 una encuesta entre los usuarios del transporte público del Distrito Federal, señala que el mayor problema y las peores experiencias que se viven en el servicio del transporte es la inseguridad con un 38%, a falta de cultura cívica con un 11%, la incomodidad la cual tiene un índice de 6% y la contaminación y el tráfico tienen respectivamente 2%.

Para los usuarios que utilizan el automóvil como medio de transporte, la mayor preocupación que ellos tienen en torno al transporte público es la seguridad con un 38%, la lentitud en la circulación vehicular con un 28%, la falta de respeto por parte de operadores de las unidades con un 17% y la contaminación con un 10%.

Otro aspecto que se tomó en cuenta para evaluar al transporte público es la preferencia que se tiene al utilizar transporte público operado por el gobierno o el transporte concesionado.

En esta evaluación se destaca la preferencia por la utilización del Metro como medio de transporte con un 41%, esto es gracias a sus características las cuales se evaluaron y dijeron que por su rapidez con un 51%, por la seguridad con 18%, y su comodidad con un 16%. Abarcando al microbús se tuvo una preferencia del 16% destacando su rapidez con 52% y su comodidad con 37%. El taxi tuvo una preferencia del 14% de preferencia ya que fue señalado con un 50% por su comodidad, con 29% por su rapidez y su seguridad obtuvo un 20%.

El microbús fue el transporte con calificaciones más negativas, con un 27% el cual es la preferencia de la gente de utilizar otro medio de transporte público a este; entre sus deficiencias se encuentra que los usuarios evitarían la utilización del microbús por su inseguridad en un 83%, siguiendo la incomodidad con un 13%. El segundo transporte menos utilizado sería el Metro con un 23% de negatividad, ya que por su incomodidad se lleva el 74%, aunando su lentitud e inseguridad con un 13%. El taxi conto con un 11% de no preferencia ya que por los altos costos del servicio tiene 62%, así como su inseguridad que es de 31%.

Aparte de esta información, existe otra que destaca las obligaciones que tiene el Gobierno de la Ciudad hacia el transporte, ya que para los ciudadanos encuestados, los medios de transporte públicos del Gobierno son los de mejor calidad y servicio con 57% en contra de 31% del transporte público concesionado. Se señaló que el Gobierno debe de atender varias problemáticas como pueden ser la mejora en la calidad de los choferes con un 26%, una mayor vigilancia y seguridad con un 22%, el acceso a rutas más eficientes con un 21% y la mejora del parque vehicular con un 18%, entre otras deficiencias.

Al pedir a los usuarios en general que evaluaran los aspectos negativos en el transporte público, se vuelve a retomar la necesidad de una mayor capacitación a los operadores de las unidades, mencionando que los operadores requerían de cursos para poder conocer la unidad, así como un adiestramiento para poder operar las unidades; de tal manera que cuando los usuarios respondieron a su perspectiva cual era el problema principal de los servicios públicos del transporte,

se respondió que el personal que opera las unidades con un 33%, la infraestructura con un 29%, la vigilancia y seguridad con un 16% y la falta de organización de los servicios comerciales con un 8%.

Los datos anteriormente señalados reflejan cuales son las preocupaciones de los usuarios del transporte público tanto del Gobierno de la Ciudad como el privado, los cuales destacan la seguridad, la comodidad y la eficiencia; también se advierten en un llamado para que las autoridades correspondientes tomen en cuenta y asuman un papel de total vigilancia ante los abusos cometidos en todo el sistema de transporte.

En resumen, la red de transporte público en su totalidad muestra unos bajos niveles de servicio reflejados en los tiempos de recorridos de los viajes, los costos sociales, costos energéticos, cantidad de transbordos, las demoras del transporte, la incomodidad, la seguridad y la severa contaminación ambiental que se efectúa.

Los avances en la renovación del parque vehicular de microbuses y taxis no garantiza que se hayan cumplido todos los objetivos para un servicio de transporte eficiente, ya que solo cubre algunos riesgos que se tienen al brindar este servicio, pero no se puede cubrir el requisito de cumplimiento con las normas de seguridad y reglamentación vehicular.

En la Ciudad de México para elestán en circulación 28 mil microbuses y 103 mil taxis, aunando a los 20 mil taxis piratas, que en la mayoría de los casos la vida útil de las unidades de este tipo ya fue rebasada, aparte de no cumplir las condiciones necesarias de seguridad, higiene y comodidad para brindar el servicio adecuado al usuario. A pesar de los programas efectuados los cuales han otorgado créditos a 2 mil 239 microbuses y a 2 mil 323 taxistas, las medidas para modernizar y mejorar el servicio se tornan insuficientes.

La impotencia ante estas deficiencias del transporte público por parte de los usuarios es latente, extendiéndose hacia los peatones y hacia las personas que deciden utilizar otros tipos de movilidad como los ciclistas ya que es una

afectación a una ciudadanía preocupada por su seguridad tanto los que utilizan el servicio como los que no.

Las condiciones que muestra el tráfico exhibiéndose en la ciudad no solo hace evidente la pérdida del carácter de las calles como espacios para un encuentro social confortable, la convivencia y la comunicación de los ciudadanos capitalinos sino que demuestran que los riesgos en la integridad física de las personas es latente debido al alto índice de accidentes viales causados la mayoría de las veces por el incumplimiento de los reglamentos viales.

Una realidad que existe en el Distrito Federal, es que tanto peatones como ciclistas y usuarios del transporte público son sistemáticamente discriminados y excluidos por la falta de regulación sobre sus derechos dentro de la legislación en materia de transporte vigente para el Distrito Federal, lo cual se debe de resolver con distintas iniciativas y tomando en cuenta que el usuario es el principal motor para el transporte público.

Hablando en términos de seguridad, ésta se ve limitada a la cobertura que las aseguradoras efectúan de las unidades, más no de las personas en general. Los usuarios del transporte en la mayoría de los casos carecen de ciudadanía en las políticas de transporte, situación que se agrava por las lagunas legislativas que existen en esta materia.

Concluimos en este capítulo con la descripción del transporte en la ciudad de México, las condiciones que tenía desde la época en que los aztecas eran los líderes de Mesoamérica, hasta el año 2004, en donde se implementaron diversas acciones para mejorar el servicio y de las cuales tuvieron muy poca influencia sobre toda la organización del transporte.



### **Organismo Público Descentralizado Metrobús (2004)**

La descripción de un sistema de transporte público concesionado dio como resultado el fracaso al servicio, en este capítulo se analizará la introducción del Metrobús en el año 2004, en la avenida principal del Distrito Federal: la avenida de Insurgentes.

El análisis del Metrobús a su introducción nos mostrará si en realidad fue la mejor acción realizada en el 2004 para comenzar a organizar el transporte debidamente.

#### **2.1.- Creación del Organismo Público Descentralizado Metrobús**

Fue en el año del 2004 la creación el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús, el cual tuvo un cambio radical en el transporte público ya que su implementación viene con la aplicación de nuevas tecnologías, el mejoramiento del ambiente, así como privilegiar el transporte público colectivo y su mayor función que es la de reordenar la prestación del servicio.

En octubre del mismo año, se dio la implantación del primer Corredor de Transporte en la Avenida de Insurgentes, confinando el carril izquierdo de cada sentido para el uso exclusivo del Metrobús, recorriendo 19.4 kilómetros recorriendo desde Indios Verdes y la Intersección con el Eje 10 Sur. Esto se dio debido a que el Gobierno de la Ciudad de México<sup>11</sup> autorizó a los concesionarios que operaban en esta ruta para que conformaran una empresa la cual tuvo el nombre de “Corredor Insurgentes S.A. de C.V.” para que en coordinación con la empresa RTP, prestaran el servicio en el corredor Insurgentes.

El Organismo Público Descentralizado Metrobús fue creado oficialmente el 9 de marzo del 2005 contando con un presupuesto de 42.4 millones de pesos, destinando la mayor parte a la adquisición de equipo de cómputo así como para el control de acceso de los usuarios. El Metrobús fue diseñado y comenzó sus operaciones para satisfacer una demanda de 250 mil pasajeros por día, contando

con una infraestructura conformada por 34 estaciones, dos terminales, dos lanzaderas de autobuses, así como dos patios de encierro y un parque vehicular de 80 autobuses articulados.

Metrobús inicio operaciones el 19 de junio del 2005, comenzando con un servicio de prueba gratuito hasta el 10 de julio. Comenzando el 11 del mismo mes, tuvo un costo por viaje de \$3.50 realizándose el pago mediante una tarjeta “inteligente” controlando su venta automatizándola para evitar fugas de dinero.

### **2.1.1.- Descripción del organismo**

El Metrobús fue creado principalmente para la satisfacción de los usuarios del transporte público en el Distrito Federal, así como el desarrollo del servicio particular; su objetivo no se evoca sólo a este ámbito, ya que también sugiere el mejoramiento del medio ambiente mediante la disminución de emisiones de humo, obteniendo un transporte ecológico de calidad y que brinde un servicio con una mayor seguridad tanto para los usuarios como para el resto de la vialidad de la Ciudad.

El Gobierno de la Ciudad otorgó al organismo autonomía ya que este se encargaría de administrar de una manera diferente a la ya existente el nuevo Sistema de Corredores de Transporte; la institución que se encargó de la creación del organismo fue la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, la cual estará encargada de aparte de su creación dotar al organismo de patrimonio propio y una autonomía técnica y administrativa.

El Organismo debe de cumplir con un objetivo prioritario el cual es la total administración del Sistema de Corredores del Transporte público, para la cual necesita hacer planeaciones y estrategias para su buen funcionamiento, así como tener un control el cual no se daba en el sistema de transporte particular. Para cumplir con su objetivo general el gobierno de la ciudad de México le otorgo diversas atribuciones como las siguientes mencionadas:

- El auxilio técnico a los dedicados a prestar el servicio para la planeación de mejores estrategias.
- Debe de coordinarse con las demás dependencias y diferentes órganos de la Administración Pública
- Requiere supervisar, pero sobre todo proyectar las obras del nuevo Sistema de Corredores, así como conservar su buen funcionamiento, mejorar en lo posible las fallas o puntos a desarrollar y vigilar que se desarrolle de manera correcta.
- El dictar y poner en marcha las políticas para que el sistema opere de manera adecuada vigilando que se cumplan los acuerdos establecidos y cumplir con los lineamientos jurídicos que van acorde al transporte.
- Tiene la atribución de proponer una tarifa de servicio para los usuarios, así como coordinar nuevos sistemas de cobro.
- Debe de procurar un desarrollo tecnológico del sistema.

El patrimonio del Organismo estará integrado de una manera conjunta, es decir, el Gobierno Federal será encargado de transferir bienes muebles e inmuebles, mediante los recursos financieros que le sean asignados con cargo al Presupuesto de Egresos; aparte la empresa conformada por concesionarios deberá de poner capital propio para su buen funcionamiento y desarrollo.

#### **2.1.1.1.- El Consejo Directivo**

El Organismo como tiene la atribución de autonomía, debe de contar con un Consejo Directivo, el cual deberá cumplir con diversas funciones que son las de establecer las políticas generales y definir las estrategias, así como las acciones para que el organismo este programado adecuadamente, sea supervisado y tenga un control dentro del mismo Consejo de las actividades que realice.

Se debe de integrar principalmente por el titular de la Secretaria de Transportes y Vialidad el cual será al presidente del Consejo Directivo, también participaran en el consejo el titular de la Secretaria de Gobierno, el titular de la secretaria de

Desarrollo Urbano y Vivienda, el titular de la Secretaria de Medio Ambiente, el titular de la Secretaria de Finanzas, el titular de la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el titular de la Dirección General del Servicio de Transportes Eléctricos.

Al consejo se le atribuyó el efectuar sesiones ordinarias en un transcurso de tiempo mínimo de tres meses, o debido a la convocatoria del Presidente. Sesionara válidamente si la mayoría de sus integrantes asiste o sus respectivos suplentes; ya en las sesiones aparte del consejo general podrán asistir el Director General de Metrobús y el Comisario Público con derecho a voz pero sin derecho a voto. Las decisiones del Consejo serán tomadas por la mayoría de los miembros con derecho a voto, y si se llega a un empate el Presidente tiene el derecho a la resolución del mismo.

Así como el deber del Consejo es el de organizar al organismo para su buen funcionamiento, se le otorgan atribuciones para que logre aparte de esto una buena operación y el desarrollo del mismo.

Las atribuciones otorgadas son de calidad empresarial, ya que puede aprobar el Programa de labores, el presupuesto y los informes de actividades; aprueba los estados financieros anuales, previo informe del Comisario y dictamen de los Auditores externos; aprueba las políticas y programas que regulen los convenios, contratos o pedidos que deba celebrar el organismo con terceros en materia de adquisiciones, administración de bienes, obra pública, arrendamiento y prestación de servicios; aprueba la estructura organizacional del organismo, así como el Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo ; aprueba la decisión de nombrar y remover con una previa propuesta del Director General a servidores públicos del organismo que ocupen cargos en las dos jerarquías administrativas inferiores a las de él y puede autorizar la creación de comités o subcomités de apoyo.

### **2.1.2.-El Director General**

Anteriormente se había mencionado que el organismo contará con un Director General, el cual será auxiliado de Coordinadores, Directores de Área y de Unidades Administrativas que determinen sus estatutos. El Director General desde la su introducción es designado por el Jefe de Gobierno de la Ciudad o por indicación del titular de la Secretaría de Transporte y Vialidad; el Director General deberá cumplir con los requisitos que se establecen en las disposiciones legales y el Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo.

El trabajo del Director General como se menciona estaba apoyado por diferentes coordinaciones, el cual tendría diversas obligaciones las cuales son el administrar, así como representaría legalmente al organismo; otorgaría documentos y toda clase de actos inherentes al Metrobús; su obligación era la de formular los presupuestos del organismo aparte de programas y presentarlos ante el Consejo Directivo para su aprobación; debe de formular programas de organización o modernización del organismo, así como ejecutarlos y ejercer los presupuestos aprobados por el consejo; elaborar un programa anual de actividades y llevarlo a cabo una vez que el Consejo lo apruebe; haber presentado ante este la aprobación de los manuales de organización y de procedimientos, así como las propuestas de reforma a dichos manuales y al estatuto orgánico; haber dado un informe sobre el desempeño del organismo en forma trimestral; proporcionar información que solicite el Comisario Público; otorgaría todo tipo de documentos inherentes a su objeto, sometiéndose a los lineamientos que apruebe el consejo directivo; haber dado poderes generales y especiales con sus respectivas facultades aunque estas incluyan autorización o cláusula especial y por el contrario también puede sustituir o revocar estos poderes; comprometer asuntos de arbitraje y celebrar transacciones; expedir certificaciones de documentos de asuntos de competencia y formular querellas y otorgar perdón.

En última instancia el órgano que vigilara al organismo sería presidido por un Comisario Público el cual será designado por la Contraloría General del Distrito

Federal, contando también con un órgano de control interno cuyo titular sería removido por el titular de la Contraloría General del Distrito Federal.

## **2.2.- Organización y operación empresarial del Organismo METROBÚS**

Hablando a grandes rasgos, el Metrobús es una acción de desarrollo entre el Gobierno Federal y los concesionarios que prestaban el servicio sobre la Avenida de los Insurgentes, teniendo en cuenta que sólo los concesionarios de Ruta 2 en la ramificación de insurgentes los cuales eran particulares en conjunto con la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal –RTP- el cual funge como Organismo Público.

El Gobierno del Distrito Federal proporcionó la infraestructura aparte de apoyar a los concesionarios de Ruta 2 para sustituir con 60 autobuses articulados a sus 262 antiguas unidades. La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal –RTP-, el cual es un Organismo Público Descentralizado del Gobierno del Distrito Federal, adquirió para la prestación del servicio, 20 autobuses articulados; el Gobierno de la Ciudad realizó por su parte la adecuación a 39 kilómetros de vialidades con carril exclusivo para el Metrobús.

### **2.2.1.- Estructura del Metrobús**

La estructura del sistema tiene varios elementos los cuales son:

-El organismo Público Descentralizado Metrobús: es el encargado de la planificación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal.

-La empresa conformada por los antiguos concesionarios de la Ruta 2, en su ramificación de Insurgentes en conjunto con la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad: encargado de la adquisición y la operación de 80 autobuses articulados, así como su mantenimiento y otorgamiento de informes de los mismos autobuses para efectuar obras de mejoramiento y desarrollo.

-Las empresas Inbursa, IDEAR Electrónica y Movilidad Integral de Diseño S.A.: encargadas de la instalación, operación y mantenimiento de los sistemas de recaudo del sistema como son máquinas expendedoras de tarjetas, torniquetes, validadores, cámaras de vigilancia y sistemas electrónicos de procesamiento de información, entre otros.

-Fideicomiso privado de administración, inversión y fuentes de pago los cuales concentran y administran los recursos que se generan por el pago de tarifa; es a través de éstos que se realizan las instrucciones de pago entre las empresas prestadoras de servicios del sistema.

Los beneficios que debe de proporcionar el Metrobús en su totalidad deben de tener una acción inmediata, estos se deben de observar como una disminución de tiempos de recorrido de la Avenida de Insurgentes, ya que con anterioridad debido a la mala organización de los microbuses y autobuses particulares no había una eficiencia en este aspecto; el traslado en los nuevos autobuses articulados debe de ser más seguro y con una mayor comodidad para el usuario, así como una mejora en la ruta así como una mayor calidad.

Estos no son los únicos beneficios que trae consigo el Metrobús, ya que con su implementación el Gobierno de la Ciudad tendrá una mayor eficiencia y un control del transporte público; la construcción de la obra debe de ser a corto plazo; existe una inversión mucho menor comparada con otras alternativas, como puede ser la sustitución de microbuses por vehículos de calidad y un reordenamiento hacia los concesionarios; el desarrollo de un servicio de transporte sustentable; efectuar un impulso al desarrollo de nuevas tecnologías y combustibles; mejorar la relación entre concesionarios e incluirlos en este desarrollo y aumentar la seguridad vial reduciendo los accidentes gracias a la nueva tecnología de las unidades y la circulación en un solo carril, el cual hizo que los demás automóviles no tuvieran un conflicto al tener las unidades nuevas interfiriendo en su ruta, debido a que esta nueva organización dará un desarrollo al transporte en el ámbito de operadores capacitados para manejar las unidades.

Los concesionarios, los cuales son uno de los principales factores para el transporte, evolucionaran a un esquema empresarial, el cual no se tenía desde el inicio del servicio, así como un paso a dar un servicio más ordenado, competitivo y rentable, podrán gozar de mayores garantías jurídicas y financieras, la eliminación de ineficiencias en el servicio ofrecido por microbuses y autobuses haciendo más atractivo el retorno sobre la inversión de los participantes, también dotando de una certidumbre durante el periodo contractual y tratar de ofrecer una mayor seguridad en el empleo, así como mejores condiciones de trabajo.

Y para el medio ambiente, debido al uso de tecnologías menos contaminantes, el cambio de transporte modal de los usuarios, la reducción en los tiempos de viaje, la disminución del número de vehículos en circulación y la maximización en el uso de los autobuses articulados en el Metrobús, se dejan de emitir a la atmosfera 73,046 toneladas de bióxido de carbono, 144 toneladas de HCT, 1466 toneladas de monóxido de carbono, 35 toneladas de óxidos de nitrógeno y 4 toneladas de partículas suspendidas PM<sub>10</sub>

### **2.2.2.-Características de los autobuses**

Los autobuses articulados que entraron en vigor para el transporte de los usuarios cuentan con un largo total de 18.05 metros, un ancho total de 2.5 metros y un alto total de 3.25 metros, con una capacidad para 160 pasajeros los cuales 47 pueden ir sentados, un piso a nivel de plataforma que mide un metro para un fácil acceso y descenso, cuatro puertas de servicio ubicadas en el costado izquierdo y 2 de emergencia en el costado derecho, sirviendo con 2 ventanillas de emergencia del lado izquierdo y dos del lado derecho, aparte de contar con un certificado Euro-III y cumpliendo los requisitos de la ciudad contando con un sistema de seguridad eficiente y sustentable.

El flujo vehicular del corredor de Insurgentes está caracterizado por estaciones y paradas fijas, carriles exclusivos y confinados, sin competencia por pasaje, acceso rápido y seguro contando también con una señalización adecuada, espacios



públicos, renovación urbana, ordenamiento de vialidades, disminución de contaminantes y espacios para peatones adecuados.

### 2.2.3.-Sistema de pagos

El sistema de pagos no es de la manera tradicional, ya que el usuario no da el pago por los servicios directamente con el operador de la unidad, sino que en la terminal que desee debe de adquirir una tarjeta de prepago, después debe de recargarla en las máquinas expendedoras de la misma y pasar la tarjeta por un torniquete magnético que efectúa el cobro de manera electrónica.

Las características de estas tarjetas es que cuentan con un sistema Calypso el cual es un sistema abierto que no está ligado a un proveedor perteneciente a una asociación de usuarios del sistema entre los cuales se encuentra la Ciudad de México, aparte de avanzar hacia un sistema de peaje y control de acceso.

#### Cuadro número 1

#### Descriptivo de Proceso General de Cobro y Recaudo Metrobús

Año 2005







































#### **2.2.4.-Servicio del Corredor Insurgentes**

El corredor da servicio en las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Álvaro Obregón, las cuales están ubicadas a lo largo de la Avenida Insurgentes en el Distrito Federal, conectando en el extremo norte con la Estación terminal de Indios Verdes para su mayor uso de los usuarios procedentes del norte de la Ciudad de México y el Estado de México, en el extremo sur se da servicio en su mayoría para los usuarios procedentes de San Ángel, Ciudad Universitaria, Periférico Sur, San Fernando y San Pedro Mártir contando con una longitud de 19.7 kilómetros de servicio resumido en el Corredor Indios Verdes – Doctor Gálvez.

También se cuenta con la instalación de barreras para el confinamiento de los carriles exclusivos excluyendo los cruces; en el extremo izquierdo de la Avenida Insurgentes para la circulación segregada de los autobuses sobre la vialidad contando con 34 estaciones intermedias y 2 terminales; estas terminales cuentan con un andén central y accesos por ambos lados para ingresar a los autobuses. La altura del andén es de un metro sobre el nivel de la calle y la distancia promedio entre las estaciones es de 550 metros.

**Cuadro número 2**  
**Descriptivo del Corredor Insurgentes**  
**Año 2005**

RUTAS DEL CORREDOR INSURGENTES	ESTACIONES
<p><b>DÍA HÁBIL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RUTA A1:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Indios Verdes-Dr. Gálvez</li> <li>○ Dr. Gálvez-Indios Verdes</li> </ul> </li> <li>• <b>RUTA A2:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Indios Verdes-Glorieta Insurgentes</li> <li>○ Glorieta Insurgentes-Indios Verdes</li> </ul> </li> </ul> <p><b>DÍA INHÁBIL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RUTA A1:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Indios Verdes-Dr. Gálvez</li> <li>○ Dr. Gálvez Indios Verdes</li> </ul> </li> </ul> <p><b>CONEXIONES CON OTROS SERVICIOS CERCANOS DE TRANSPORTE</b></p> <p>Conexiones con las líneas 3, 5, B, 2, 1 y 9 del metro Indios Verdes, 18 de Marzo, Potrero, La Raza, Buenavista, Revolución, Glorieta de Chilpancingo e Insurgentes.</p> <p><b>LONGITUD DEL CORREDOR</b></p> <p>19.4 Kilómetros.</p> <p><b>TIEMPO DE RECORRIDO DE EXTREMO A EXTREMO DEL CORREDOR.</b></p> <p>1 hora aproximadamente.</p> <p><b>INTERVALO DEL SERVICIO.</b></p> <p>Un autobús cada 2 minutos en horario de máxima demanda</p>	<p>Son 36 estaciones a lo largo del recorrido (34 más dos terminales), las cuales cuentan con un andén central para abordar los autobuses y accesos peatonales desde las banquetas, por ambos lados de la Avenida.</p> <p>La altura del andén es de un metro sobre el nivel de la calle, que coincide con el piso del autobús.</p> <p>La distancia promedio entre las estaciones es de 500 metros.</p>

	INDIOS VERDES
	DEPORTIVO 18 DE MARZO
	EUZKARO
	POTRERO
	LA RAZA
	CIRCUITO
	SAN SIMÓN
	MANUEL GONZÁLEZ
	BUENAVISTA
	EL CHOPO
	REVOLUCIÓN
	TABACALERA
	REFORMA
	HAMBURGO
	INSURGENTES
	DURANGO
	ÁLVARO OBREGÓN
	SONORA
	CAMPECHE
	CHILPANCINGO
	NUEVO LEÓN
	LA PIEDAD
	POLIFORUM
	NÁPOLES
	COL. DEL VALLE
	CIUDAD DE LOS DEPORTES
	PARQUE HUNDIDO
	FÉLIX CUEVAS
	RÍO CHURUBUSCO
	TEATRO INSURGENTES
	JOSÉ MARÍA RICO
	FRANCIA
	OLIVO
	ALTAVISTA
	LA BOMBILLA
	DR. GÁLVEZ

Fuente: setravi.gob.mx Datos estaciones de la línea 1 del Metrobús. (Datos del 2004)

## **2.3. Problemática observada**

Metrobús cuenta con diversas fallas, como una empresa nueva comenzando a operar, esta muestra deficiencias muy comunes, pero no se deben de pasar por alto, ya que las deficiencias administrativas son las que más resaltan y si una empresa para dar el servicio de transporte que anteriormente daban los microbuses, comienza con esta serie de errores, no se podrá tener el servicio de transporte eficiente que se busca y mucho menos una organización y control del mismo servicio.

Existen diferentes tipos de deficiencias, y en este apartado señalaremos las más representativas que hay en el primer año de operaciones del Metrobús.

### **2.3.1.- Ámbito Administrativo**

En el transcurso del año 2005, una de las fallas administrativas que tuvo el Metrobús, fue que no contó con los procedimientos internos para regular sus operaciones que se mencionaran más adelante, la cual es una situación que genera riesgos en el incumplimiento de la normatividad que se encuentra sujeto el organismo. Esta falla fue confirmada debido a que se aplicó un cuestionario de control interno, efectuándose por los servidores públicos de las áreas de recursos humanos, de recursos financieros, de recursos materiales, de control presupuestal y de bancos e inversiones, ya que son los responsables de efectuar las operaciones sujetas a revisión.

Debido a esta falla, el Director General del Metrobús tuvo un fallo en el artículo 71, fracción IV de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal del 2005, el cual dispone que “Serán las facultades y obligaciones de los directores generales las siguientes [...] IV.-Establecer los procedimientos y métodos de trabajo para que las funciones se realicen de manera articulada, congruente y eficaz”.<sup>13</sup>

También tuvo un incumplimiento en el artículo 14, fracción VII, del Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Metrobús, el cual fue publicado

en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día nueve de marzo de ese mismo año; el fallo en el que incurrió señala que “El Director General, además de las facultades y obligaciones que se le confiere la ley tendrá las siguientes [...] VII.- Presentar al Consejo para su aprobación los manuales de organización y de procedimientos, así como las propuestas de reforma a dichos manuales y estatuto orgánico”.<sup>14</sup>

Además de que no cumplió con la actividad de representar, conducir y organizar al organismo, ya que se incumplió con la formación de los manuales de organización y procedimientos, así como las propuestas de reforma a dichos manuales incumpliendo con la presentación de estos con el Consejo para su aprobación.

En última instancia, incumplió con el numeral 4.4.2, en relación con el 4.4.1, de la Normatividad en materia de Administración de Recursos, que tiene una vigencia hasta el 29 de mayo del 2005 el cual señalan lo siguiente:

Numeral 4.4.1. – El manual administrativo, es el documento que está integrado por el manual de organización y el manual de procedimientos de las entidades.

Numeral 4.4.2. – Los titulares de las entidades, están obligados a elaborar sus manuales administrativos y a remitirlos para su revisión, dictamen y su registro si se da el caso.

Estos incumplimientos se pueden observar de manera “normal”, ya que en el inicio de operaciones de una empresa se pueden suscitar, pero debido a que es una empresa de un servicio de transporte, es necesario revisar otras deficiencias aparte de las del Director General.

En la reunión efectuada el día 2 de febrero del 2007, la administración del Metrobús dio una explicación del porqué no cuenta con manuales de procedimientos para regular sus operaciones, pero consta que los procedimientos

que se han llevado a cabo son regulados y llevan consigo un estricto cumplimiento de la normatividad a la que se encuentra está sujeta a la entidad, además la administración señalo que en la normatividad por la cual se está fallando no establece un plazo definitivo para elaborar los manuales de organización y de procedimientos. Esta explicación no justifica lo sucedido, ya que la administración es consciente de los riesgos que implica el no tener los manuales de procedimientos, así que la entidad los elaborara y los antepondrá ante la Coordinación General de Modernización Administrativa para que sean revisados y otorguen el dictamen adecuado.

Debido a que es necesario que el Metrobús cuente con un manual de procedimientos para la entidad, tiene noventa días la entidad en un plazo máximo de 90 días hábiles contados a partir de la notificación de la presente recomendación ya que se efectúa el cumplimiento de la Normatividad en materia de Administración de Recursos.

### **2.3.2.- Ámbito de control interno**

Debido a la revisión de los expedientes del personal de toda la estructura durante el año 2005, el cual fue contratado para ocupar 10 plazas de la plantilla autorizada; esta revisión se llevó a cabo con el propósito de verificar si se contaba con la documentación establecida por los numerales 1.3.9<sup>15</sup> y 1.3.7<sup>16</sup> de la Normatividad en materia de Administración de Recursos, la cual fue emitida por la oficialía Mayor.

Con la revisión de 13 expedientes incluyendo 3 sustituciones de cargo, se puede observar que los documentos estaban incompletos mostrándose en el siguiente cuadro:

**Cuadro número 3**  
**Cuadro de control de documentos faltantes. Metrobús**  
**Año 2005**

Requisito	Documentos faltantes	
	Según numeral	Según numeral
	1.3.9	1.3.7
	(4 expedientes)	(9 expedientes)
Formato de solicitud de empleo	2	5
Copia certificada del acta de nacimiento	2	1
Copia de la credencial para votar con fotografía	1	2
Copia del documento que conste la clave del Registro Federal de Contribuyentes	2	4
Copia de la Clave Única del registro de Población	1	
Copia del documento que acredite su nivel máximo de estudios	2	
Copia de comprobante de domicilio	2	1
Dos fotografías tamaño infantil	3	2
Carta en la que manifieste, bajo protesta de decir la verdad, que no tiene otro empleo en el Gobierno del Distrito Federal y que no ha celebrado contrato alguno como prestador de servicios con el mismo.	3	9
Escrito en el que manifieste que da la autorización para que el área de recursos humanos consulte en la Contraloría General del Distrito Federal si se encuentra inhabilitado para ocupar un empleo en el servicio público	4	9
Constancia de sueldos, salarios, viáticos, conceptos asimilados y crédito al salario	4	9
Manifestación por escrito si se tiene otro empleo fuera de la Administración Pública del Distrito Federal, y si en dicho empleo se aplica el crédito al salario que establece la Ley de Impuesto sobre la Renta	n.a	9
Manifestación de no haber sido sujeto de jubilación mediante incorporación a programas de retiro con apoyo económico	n.a	9

Fuente: Auditoría, Cuenta Pública. Metrobús 2005

Por otro lado, se dio a conocer que el Organismo Metrobús elabora de una manera adicional el formato denominado “Cédula de Registro”, el cual incluye los datos generales de los servidores públicos. De los 13 expedientes revisados, 7 no cuentan con la cédula mencionada, lo que hace evidente que en el primer año de operaciones del Metrobús existen demasiadas debilidades de control externo



responsabilizando directamente al titular del área de recursos humanos de la dependencia que lo contratae.

### **2.3.3.- Ámbito corporativo**

Otra falla en la que incurrió el Metrobús en el año de inicio de operaciones(2005), es correspondiente al pago del Impuesto Sobre la Renta, y que del presupuesto ejercido por el organismo con cargo a la partida 3301 denominada de "Honorarios", por 4,318.2 miles de pesos, se revisó un monto de 722.4 miles de pesos el cual es el equivalente al 16.7% del total, que corresponde al pago efectuado a 15 prestadores de servicios durante el último trimestre del año obteniendo como resultado los siguientes puntos:

1.- La entidad obtuvo las autorizaciones de la Oficialía mayor para llevar a cabo la contratación de 67 personas durante el ejercicio de 2005, bajo la modalidad de honorarios asimilados a salarios (honorarios tomados como salarios, apareciendo en nómina): Al respecto, se detectaron 12 niveles de percepciones

2.- La revisión abarcó a un prestador de servicios de cada uno de los 11 niveles, en donde se localizaron de 1 a 6 prestadores de servicios y 4 de los niveles restantes. Los pagos a los 15 prestadores de servicios seleccionados se ajustaron al monto autorizado por la Oficialía mayor.

3. La entidad cuenta con los contratos y nóminas de honorarios asimilados a salarios y los recibos de nómina correspondientes que son presentados como comprobatoria del gasto; los pagos de los 15 prestadores de servicios importaron 722.4 miles de pesos.

4. La entidad cuenta con los reportes mensuales de actividades de los prestadores de servicios, debidamente validados por los titulares de las áreas a las que estuvieron adscritos. De esto se informa trimestralmente a la Oficialía Mayor para

sustentar el pago realizado. Lo anterior demuestra que los servicios fueron efectivamente devengados.

5. De la revisión del impuesto retenido a los prestadores de servicios profesionales por concepto de pago mensual, se concluye que el Metrobús retuvo en forma correcta el Impuesto sobre la Renta, con base en las tablas y tarifas establecidas para aplicarse a los pagos por períodos de 30 días, durante el período de junio a noviembre de 2005.

La falla se encuentra que en el mes de diciembre de 2005, el Metrobús realizó dos pagos a los prestadores de servicio de la entidad, el primero es correspondiente al pago extraordinario y, el segundo corresponde a la nómina mensual ordinaria; al respecto de lo anterior se determinó que el cálculo del Impuesto Sobre la Renta se realizó sin que se hubiesen acumulado los ingresos obtenidos en el mes, contrariamente a lo que dispone el artículo 113, segundo párrafo, de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente en 2005. Ya que no se realizó la acumulación de ingresos de los 15 prestadores de servicios correspondientes al mes de diciembre, se tuvo que determinar que el Metrobús retuvo a éstos 33.7 miles de pesos de Impuesto Sobre la Renta debiendo de haber retenido 46.8 miles de pesos, lo que denota en una diferencia de 13.1 miles de pesos. Esta deficiencia se señala ya que dicho impuesto se realizó conforme a los cálculos realizados por el Metrobús sin considerar la acumulación de ingresos del mes de diciembre del 2005.

#### **2.3.4.- Ámbito del servicio**

Este tipo de fallas se pueden denotar como las más importantes, ya que afectan principalmente a los usuarios, y para señalarlas se tomaron en cuenta diferentes opiniones de diferentes usuarios tomadas de blogs de opiniones al Metrobús, así como usuarios en la calle. Se toma en cuenta que el Metrobús no fue planeado adecuadamente, ya que las estaciones son estrechas, el flujo de autobuses es

ineficiente, el precio del servicio es elevado, existen muy pocas opciones para poderse transportar, los accidentes en el Metrobús son constantes, entre otras.

El Metrobús como medio de organización en la avenida de insurgentes resulto debidamente mejor que el transporte público concesionado, mostrando deficiencias menores que se pueden apreciar a la entrada de una nueva empresa para cubrir la demanda de este servicio en la avenida más importante de la ciudad de México. Ahora citaré las opiniones de diversos usuarios que dan acerca de estas problemáticas tomadas del foro abierto en la misma página que el Metrobús destino para quejas y sugerencias<sup>17</sup>

*Opinión 1 lunes 10 de agosto de 2005, 12:15*

*“Sr. Director de que sirven tantas opiniones a favor y en contra de este asunto del Metrobús si de todos modos hasta la fecha no se han visto mejoras en el servicio, lo hacen sólo para burlarse de nosotros o qué? ya ha viajado en ese medio de transporte como le dije el Miércoles 15 de Julio a las 10:18 para darse cuenta de las deficiencias? con todo respeto, usted y sus colaboradores DESQUÍTEN SUS SUELDOS...! P.D. supongo que el correo es para darnos respuesta a nuestros comentarios, ¿verdad? no se preocupen, mejor hagan su trabajo, mejoren el servicio, planeen sus proyectos de forma adecuada, dejen de hacerse como el tío lolo y verán que la gente lo sabrá.”*

*Opinión 2 miércoles 29 de julio de 2005, 17:12*

*“Que se puede decir, en vez de estar haciendo rutas de autobuses contaminantes se deberían hacer líneas de metro, aún más rápido que el Metrobús ya que NO HAY SEMAFOROS que lo detengan, ciertamente es mejor que los micros y camiones que había pero la verdad de gastar en Metrobús, nada económico, 5 pesos es mucho si solo voy de una estación a otra, sería mejor el metro, pero pues que se puede decir, de todas formas todo ese transporte se queda en el centro de la ciudad y las zonas aledañas nada”*

*Opinión 3 viernes 24 de julio de 2005, 21:44*

*“El Metrobús, que tanta promoción tuvo por el gobierno del D.F, posee una enorme cantidad de problemas. El Jefe de gobierno y la Secretaria de Transportes del D.F sólo muestran que valen más los pagos de favores políticos. El Metrobús es una muestra, pues fue algo hecho al vapor, sin un planeación adecuada, y a la fecha lo único que produce son problemas: estaciones estrechas (como si viviéramos pocos en la ciudad), flujo ineficiente de autobuses, mala información, precio elevado, monopolio a falta de otras opciones de transporte, accidentes constantes, lo que muestra que no es más seguro que un microbús. Espero que este foro abierto sirva como un buzón de quejas o al menos una toma de conciencia para exigir un mejor servicio, el cual merecemos porque lo pagamos.”*

*Opinión 4 lunes 24 de agosto de 2005, 13:36*

*“Por favor autoridades, hagan algo para que respeten los espacios confinados para damas, niños y personas de la tercera edad. Acaso será necesario realizar la consulta ente IFAI para que presten atención. El día viernes 21 de agosto me quede pasmada cuando pedí apoyo a un operador del Metrobús para cambiar a los caballeros de vagón, y me dijo tajantemente que no. Al pedir apoyo a un policía en la estación la piedad, me dijo que ya no aplicaba la separación de hombres y mujeres. ¿Por favor díganme quien tomó esa decisión? Recuerden son nuestros empleados, de los 5 pesos que pagamos, comen ustedes. Ya no den un servicio de tan baja categoría.”*

## Capítulo III

### Evaluación de la operación de la Línea 1- Metrobús.

2005

Hasta el momento, hemos descrito el transporte público en general, el transporte público concesionado y el Metrobús, ahora se realizara un análisis comparativo entre los dos tipos de servicio de transporte, el público concesionado y el Metrobús al año 2005, para poder determinar cuál es la mejor opción para el Distrito Federal.

#### 1.1.- Transición de organizaciones

La organización del servicio de transporte en la Ruta 2 de Insurgentes antes del año 2005 estaba “distribuida” por el transporte concesionado; este servicio lo ofrecían el transporte particular denominado “Taxi” y en su mayoría por el transporte concesionado el cual brindaba el servicio mediante unidades denominadas “Microbuses y Autobuses”

Para el año 2004 existían en circulación 268 unidades que brindaban el servicio de transporte en la Ruta 2 que recorría desde Insurgentes Norte comenzando en Indios Verdes<sup>18</sup>, hasta Insurgentes sur el cual culminaba en San Ángel. De estas 268 unidades de transporte 201 eran Autobuses y 67 eran Microbuses los cuales causaban diversos conflictos que no permitían el desarrollo del transporte en el Distrito Federal.

Diversas políticas se instrumentaron para que este tipo de organización del transporte resultara eficiente, estas acciones tenían consigo la mejora o sustitución de unidades, la capacitación de operadores, la regulación de documentos que acrediten al ccesionario –poseedor del título concesión- como dueño de las placas y la unidad, la mejora de la fluidez en las mismas calles de la Ciudad de México, la seguridad a los usuarios de un transporte que no entrara en

percances atentando en contra de su integridad física y moral, un debido cuidado del medio ambiente entre otras.

Debido a que los esfuerzos dieron resultados poco satisfactorios la entrada de una organización totalmente diferente fue la acción que se acercaba más a resolver los conflictos de todos los puntos en los que se quería mejorar, desarrollar y hasta cierto punto rescatar.

Los rubros más importantes que se destacan son los conocidos como el rubro administrativo, el social y el de medio ambiente, incluyendo en cada uno de ellos los problemas que necesitan una mejoría absoluta y mostrando que con la nueva organización del transporte denominada Metrobús se establece una base para que los problemas mencionados tengan una solución satisfactoria.

**1.2.-Rubro Administrativo**

Este rubro tiene como finalidad organizar los problemas de índole burocrático, ya que se toman en cuenta la organización de documentos de las unidades, las tarifas establecidas por el Gobierno del Distrito Federal incluyendo su problemática, los pagos que se tienen que efectuar para que las unidades circulen correctamente y demás documentación necesaria para el buen desempeño organizacional que pretende llevar a cabo la empresa CISA S.A. de C.V.,<sup>19</sup> en conjunto con fideicomisos privados y empresas de recaudo.

En el siguiente cuadro comparativo notaremos cómo funcionaba cada uno de los puntos a tratar en las distintas organizaciones de transporte en la Avenida de Insurgentes.

**Cuadro Núm. 1**  
**Concesiones**

	Transporte Concesionado	Metrobús
	Las concesiones para brindar el servicio de transporte se encontraban distribuidas entre	La empresa CISA S.A. de C.V. conformada por miembros del comité del antiguo corredor de

Organización de las concesiones	<p>personas Físicas, no era posible determinar cuántas concesiones tenía cada persona ya que por ley no pueden poseerse más de tres, pero debido a que no existía regulación alguna, diversas personas tienen en su poder hasta 15 concesiones. Estas concesiones tenían un precio en el mercado antes del año 2005 exclusivo de esta ruta alrededor de \$1,000,000.00, la cual era negociada internamente entre concesionarios y alguno que otro operador que contaba con los recursos económicos para obtenerla</p>	<p>Insurgentes y personas conectoras del transporte, llegaron a un acuerdo con antiguos concesionarios para sustituir la concesión con un título el cual otorga la debida participación en la empresa.</p> <p>Con este título los concesionarios tenían derecho a opinar acerca de las decisiones que tome el comité del organismo, así como de percibir una renta mensual fija de \$11,000.00.<sup>20</sup></p>
---------------------------------	---	--

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

La organización de las concesiones constaba antes del año 2005 en tener los siguientes documentos en orden y realizar los pagos correspondientes: Título concesión o sesión de derechos, factura de la unidad, pago anual de la tenencia vehicular, pago semestral de la verificación vehicular, revista vehicular y seguro vigente.

**-Título concesión o sesión de derechos:** Título el cual ampara al juego de placas debidamente otorgado para la explotación del servicio público del transporte local de pasajeros en la ciudad que fue otorgada (en este caso nos referimos al Distrito Federal)

**-Factura de la Unidad:** Documento mercantil que refleja toda la información de una operación de compraventa (en este caso de la unidad que brindara el servicio de transporte)

**-Tenencia vehicular:** La tenencia Vehicular es un impuesto anual que realiza el Gobierno Federal durante los primeros tres meses del año, para poder pagar la

tenencia es necesario cumplir con la verificación anual y el pago dependió de la marca del vehículo, así como la línea, características, valor del mismo y modelos.

**-Verificación Vehicular:** El objetivo del programa de verificación es el de establecer un calendario, aparte de lineamientos los cuales los vehículos automotores de combustión interna matriculados en el Distrito Federal deberán ser verificados en las emisiones contaminantes dos veces al año, una en el primer semestre del año en curso y la otra a principios del segundo semestre del año en curso.

La verificación es aplicable a todos los automotores que se encuentran matriculados en el Distrito Federal, sumándose también a los que portan placas metropolitanas. Existen vehículos los cuales están exentos de pasar la verificación, los cuales son: tractores agrícolas, maquinaria dedicada a la industria de la construcción y minería, motocicletas, vehículos eléctricos, vehículos con matrícula de auto antiguo, automotores con matrícula demostradora y aquellos vehículos que cuenten con la tecnología que impida la aplicación de la Norma Oficial Mexicana correspondiente, los cuales pueden ser algunos vehículos híbridos y unidades a gas natural con sistema de combustión empobrecida.

**-Revista vehicular:** Este documento es otorgado cuando la unidad esta en óptimas condiciones mecánicas, así como también el titular de la concesión demuestra mediante el título que la unidad no tiene faltas administrativas, aparte de tener todos sus papeles en regla.

**-Seguro:** El seguro vehicular es indispensable para poder circular como vehículo de Servicio Público, el cual se conforma mediante el seguro de Responsabilidad Civil para terceras personas y el seguro de Responsabilidad Civil para los pasajeros.

## Cuadro Núm. 2

### Tarifas

	Transporte concesionado	Metrobús
	El cobro de la tarifa era inadecuado,	El sistema de cobro de la Línea

Tarifas	ya que los operadores por lo general no disponían del conocimiento del cobro por distancia <sup>21</sup> y cobraban la tarifa más alta, provocando el disgusto de usuarios y sanciones por parte de la Ruta, que por lo regular era privar por un determinado tiempo de la circulación a la unidad, provocando pérdidas tanto al operador como al concesionario.	1 del Metrobús está organizado por una empresa recaudadora que se encarga de la instalación, operación y mantenimiento de los sistemas de recaudo del sistema como con las máquinas expendedoras de tarjetas, torniquetes, validadores, cámaras de vigilancia y sistemas electrónicos para el procesamiento de información. Este sistema hace que el cobro de la tarifa sea sofisticado, ya que en primer lugar el operador no tiene acceso al dinero que se cobra por el servicio, evitando desorganización del dinero, robo, malos entendidos como también una precaución a la delincuencia.
---------	--	--

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

La tarifa del servicio de transporte concesionado era la siguiente:

Viaje

De 0km a 5 km                      \$2.50

De 5km a 12 km                    \$3.00

De 12km en adelante            \$3.50

-Datos al año 2004, fecha del análisis previo de la incorporación del Metrobús a la avenida de Insurgentes-

La manera de operar en el transporte concesionado era de una forma sencilla, lo cual no cumplía con ciertos lineamientos, teniendo al operador bajo circunstancias complicadas ya que carecía de ciertas prestaciones de ley.

El flujo de dinero era simple, ya que cada unidad al día cumplía con dos turnos, el turno matutino y el vespertino. Cada unidad estaba custodiada por dos operadores los cuales trabajaban medio turno; se requería por cada medio turno cumplir con



una cuenta en promedio de \$800.00, aparte de solventar el combustible que por cada medio turno era de \$200.00, dejando al operador como ganancia el dinero restante que entraba después de cumplir con estos gastos.

La falta de prestaciones originaba que regularmente los operadores demandaran a los concesionarios provocando un conflicto ya que tanto el concesionario no cumplía con esas prestaciones, tanto el operador no tenía un contrato que lo respaldara, el único requisito obligatorio (muchas veces sin llevarse a cabo) para poder operar una unidad era contar con una licencia tipo C.

Por otro lado, debido a la nueva organización del transporte, el Metrobús cuenta con una tarifa fija de \$5.00, manteniendo a sus unidades en constante movimiento de ruta, en un horario de 05:00 a.m. a las 23:00 p.m., manteniendo una organización y evitando el descontrol por parte de tarifas, ya que esta es cobrada mediante una tarjeta electrónica como mencionábamos con anterioridad.

### Cuadro Núm. 3

#### Documentación adecuada

	Transporte concesionado	Metrobús
Revista Vehicular	<p>La revista Vehicular es definida como el proceso de revisión que deben de pasar las unidades de carga y transporte.</p> <p>En el Distrito Federal enfocado en el transporte público concesionado esta revisión se lleva a cabo en un periodo de tiempo determinado el cual lleva a cabo la revisión documental y física de la concesión y la unidad.</p> <p>El fin que tiene la revista es el de tener una organización adecuada de las concesiones y un buen estado de las</p>	<p>La Revista Vehicular se extingue, debido a que la empresa de transportistas (CISA S.A de C.V.) y el fideicomiso privado tienen la obligación de mantener el servicio de calidad y eficiente, manteniendo constantes revisiones tanto físicas como los permisos necesarios para que las unidades operen satisfactoriamente.</p> <p>La corrupción pretende ser nula ya que el control es interno teniendo en cuenta que los concesionarios ya no</p>

	<p>unidades para brindar el servicio, pero esta organización que se pretende tener es nula debido a que la corrupción es el factor fundamental a que esta falle y sin una supervisión adecuada los propósitos a cumplir no tienen una utilidad</p>	<p>son la parte primordial para que el servicio funcione, sino que ellos son los encargados de la compra, operación y mantenimiento de las unidades, y la organización administrativa la lleva a cabo la asamblea encargada de dirigir la organización, así como de concentrar y organizar los recursos que se generan por el pago de tarifas.</p>
--	--	--

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

La revista vehicular simplemente se convierte en un problema cuando no cumple las funciones, las cuales fue creada, el incumplimiento es notorio cuando los encargados de revisar y organizar este proceso caen en actos de corrupción para que las unidades puedan circular aun sin contar con las medidas necesarias para hacerlo.

En sencillas palabras, la mayoría de los concesionarios no tiene una visión para que el transporte se desarrolle, más bien para tener ganancias invirtiendo lo mínimo a sus unidades, esto es notorio ya que con el simple hecho de que la unidad pueda circular y recoger pasaje, al concesionario no le interesa otra cosa.

#### **Cuadro Núm. 4**

##### **Licencias**

	Transporte concesionado	Metrobús
Licencias	<p>Las licencias que se requieren para poder operar una unidad de transporte concesionado tales como los microbuses son de tipo C, las cuales tienen requisitos más específicos para poder aspirar a una.</p> <p>En la Ruta 2 de Insurgentes los</p>	<p>La licencia es del mismo tipo que en el transporte concesionado, de tipo C, la cual es utilizada por los operadores de las unidades del Metrobús, pero a diferencia del transporte concesionado, es un requisito fundamenta portar este tipo de licencia para poder</p>

	<p>muchos operadores no contaban con tal licencia y como tal, traían consigo problemas, ya que cuando la unidad era revisada por la policía de tránsito debido a alguna falta o simple rutina, no se contaba con tal licencia y la unidad recibía una penalización de corralón* y una multa correspondiente a la falta.</p>	<p>trabajar en la empresa, de lo contrario la solicitud es solamente es denegada, sin que la firma se comprometa con el operador que realizo dicha solicitud.</p>
--	---	---

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

La licencia es requerida para poder circular la unidad de Servicio Público, esta debe de ser de Tipo “C”, esto quiere decir que el chofer debe de cumplir con los requerimientos necesarios para poder obtenerla.

Requisitos para poder obtener la licencia de tipo “C”

- 1.- Formato de solicitud debidamente llenado (este formato se obtiene de manera gratuita en la página de la SETRAVI)
- 2.- Comprobante de pago de derechos (el pago es conforme al Código Fiscal del Distrito Federal)
- 3.- Identificación oficial vigente con fotografía
- 4.- Comprobante de domicilio
- 5.- Carta de antecedentes no penales
- 6.- Comprobante de estudios
- 7.- Los operadores de Empresas o Dependencias deberán presentar, último recibo de pago, constancia laboral o credencial vigente de la empresa
- 8.- Constancia de Evaluación Médica
- 9.- Constancia de Curso de capacitación (curso impartido a los aspirantes a licencia en donde se capacita al operador desde leyes de transito hasta como dar un buen servicio)
- 10.- Evaluación de conocimientos y desempeño (evaluación que obliga al operador a tener conocimientos tanto teóricos como en el servicio practico)

## Cuadro Núm. 5

### Seguros

	Transporte concesionado	Metrobús
Seguros	<p>Los seguros son un requisito indispensable para poder circular y dar el servicio adecuado de transporte.</p> <p>La finalidad del mismo es de cubrir cualquier percance que tuviera la unidad como un accidente, robo, asalto, entre otros. La problemática que existe es debido a la falta de regulación dentro del transporte, ya que aun siendo un requisito indispensable muchas unidades no contaban con este seguro ya sea porque no lo adquirían o estaba vencido, lo cual derivaba en pérdidas por parte de los concesionarios, ya que no solo tenía que cubrir el costo del percance, sino que también las multas correspondientes a las cuales la unidad se hacía acreedora por la infracción cometida, aparte de la falta de seguro.</p>	<p>El seguro en esta organización está regulado por los fideicomisos que administran la misma, ya que son los encargados de tener los papeles de las unidades en regla. Como empresa conformada el Metrobús tiene como requisito fundamental que cada unidad no solo que otorgue servicios, sino que también las unidades de apoyo cuenten con un seguro contra cualquier percance como parte del compromiso en hacer que el servicio de transporte en la Ruta 2 de Insurgentes tuviera un desarrollo notable así como dar una seguridad a todos los participantes de la empresa en que las unidades tendrán un respaldo latente.</p>

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

El seguro de Responsabilidad Civil es el requerido para que las unidades puedan circular y el cual otorga protección al asegurado si un tercero le exigiere indemnización por daños y perjuicios a consecuencia de un acontecimiento que, produciéndose durante la vigencia del seguro, ocasione la muerte, lesión o menoscabo de la salud de la persona (daños personales) o el deterioro o destrucción de sus bienes (daños materiales).

El seguro comprende la protección sobre la responsabilidad civil legal, producto de la propiedad o arrendamiento de terreno, edificios o locales y de las actividades normales inherentes al giro del asegurado

### 1.3.- Rubro social

Este rubro compete tanto a los usuarios que utilizan el transporte como a la ciudadanía en general, poniendo de antemano que el transporte es una necesidad básica para una ciudad desarrollada, debiendo de cumplir con ciertos requisitos de seguridad, manteniendo un orden vial, así como garantizar un servicio seguro y de calidad a los usuarios.

### Cuadro Núm. 6

#### Estado de unidades automotoras

	Transporte Concesionado	Metrobús
Unidades	Las unidades que ofrecen el servicio de transporte concesionado tienen un deterioro sustancial, ya que en su mayoría sufren desperfectos de algún tipo como son mecánicos, o deterioro en su aspecto, ofreciendo aparte de una mala vista del mismo crean un grado de inseguridad a los usuarios, ya que el servicio no ofrece unidades adecuadas teniendo como consecuencia descomposturas, accidentes viales como choques o atropellamientos; no siendo estos los únicos problemas que se atañen, sino que los usuarios no cuentan con la respectiva comodidad y seguridad dentro de las unidades, ya que como mencionábamos, debido al deterioro de las mismas el	Las unidades que conforman el Metrobús son adquiridas con el propósito principal de ofrecer un servicio de calidad al usuario, aparte de ofrecer medidas de seguridad que otorguen a las personas que utilicen este medio la comodidad necesaria durante el traslado. Este propósito es cumplido ya que en un compromiso que adquieren los participantes de la Línea 1 con las autoridades, ya que ofrecen una revisión substancial de las unidades, así como un mantenimiento exhaustivo tanto mecánico, físico, y de seguridad. Esta visión ya no es de ámbito puramente económico, ya que la organización presenta un nuevo programa para que el propósito fundamental de la Línea 1 del Metrobús sea la satisfacción del

	<p>interior es inadecuado para los traslados.</p> <p>A pesar de que los desperfectos son notorios, los concesionarios no resuelven los problemas, ya que solo tienen una idea de ganar, teniendo un rendimiento al máximo con tan solo los costos necesarios para que la unidad brinde un servicio rudimentario.</p>	<p>usuario, provocándolo de cierta forma a que olvide las formas de transporte en un automotor particular.</p>
--	--	--

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

Las unidades que proporcionan el servicio del transporte público deben de estar en óptimas condiciones para dar el servicio de transporte de una manera eficiente y segura, cumpliendo con los requerimientos necesarios para esto.

No solamente cumpliendo los requerimientos de seguridad, sino que la eficiencia es un factor muy importante que debe de predominar en el servicio, lo cual está caracterizado como el cumplimiento de un horario accesible para los usuarios, una organización de los días de descanso de las unidades evitando sanciones así como un traslado rápido teniendo en cuenta que a lo largo de la ruta puede haber percances de índole mecánico, accidentes viales, entre otros como revisiones por parte de las autoridades correspondientes.

### Cuadro Núm. 7

#### Vialidad

	Transporte concesionado	Metrobús
Vialidad	<p>La vialidad es afectada por el sistema de transporte concesionario, ya que la avenida de Insurgentes es una de las más transitadas, teniendo en cuenta que en los horarios más transitados pueden circular cerca de 2 mil 300 automotores, originando un conflicto vial, ya que en la Ruta 2 existen en</p>	<p>El sistema Metrobús pretende tomar una organización en la Línea 1, llevando a cabo el confinamiento de un carril exclusivo para que las unidades pertenecientes al Metrobús circulen sin ninguna dificultad mostrando un panorama de eficiencia del transporte.</p>

	<p>circulación 68 microbuses y 202 autobuses conformados, los cuales la gran mayoría no respetan los señalamientos viales, aunados a la mala organización de ascenso y descenso de pasaje y el caos vial en zonas conflictivas* ofrecen a la ciudad de México un panorama falto de desarrollo y organización vial.</p>	<p>Esta acción tiene como consecuencia una muy poca efectividad dentro de la vialidad, ya que en primera instancia, la ciudadanía no está acostumbrada a utilizar el transporte público, requiriendo de un automotor particular. Este confinamiento y debido a la mala costumbre y casi nulo desarrollo del transporte concesionado ofrece a la avenida Insurgentes una carga vial muy parecida a la anterior cuando circulaban las unidades anteriores al Metrobús.</p>
--	--	--

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

La vialidad en una ciudad como el Distrito Federal es de suma importancia, ya que para la mayoría de la población el transporte público es el único medio para acceder a su empleo, educación y servicios públicos, por lo cual debe ser un sistema organizado para que la ciudad no caiga en un colapso debido a los automotores.

Las principales causas de problemáticas con la vialidad es debido a que la población utiliza un medio particular de transporte y el atasco de automotores de todo tipo por malas planificaciones de construcción.

La avenida Insurgentes cruza por 5 de las 16 delegaciones las delegaciones del Distrito Federal, (Tlalpan, Coyoacán, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero), y en 35 ocasiones con vías primarias y en 176 con vías secundarias. Se ha calculado que en las horas de mayor demanda, tan sólo en el tramo que va de Antonio Caso a James Sullivan transitan de norte a sur dos mil 906 automotores, mientras que de sur a norte lo hacen dos mil 358 vehículos.

A lo largo de Avenida de los Insurgentes se ubican 24 intersecciones conflictivas, entre estas se encuentran: Acueducto de Guadalupe, Calzada Ticomán,

Montevideo (Eje 5 Norte), Vallejo (Eje 1 Poniente), José Antonio Alzate (Eje 1 Norte), Puente de Alvarado, Avenida Paseo de la Reforma, Avenida Chapultepec y Álvaro Obregón.

Para la mayoría de la población de las ciudades, el transporte público es el único medio para acceder a su empleo, educación y servicios públicos. En un esfuerzo por ofrecer a la población un modo efectivo de transporte público, muchas ciudades implementan medios caros que, por lo tanto, no permiten expandirse lo suficiente para cubrir las necesidades de la población.

### Cuadro Núm. 8

#### Seguridad en el servicio de transporte

	Transporte concesionado	Metrobús
Seguridad	<p>La seguridad es un factor de suma importancia para que los usuarios tomen parte de la utilización del transporte concesionado.</p> <p>En este tipo de organización las unidades no tienen para ofrecer un medio de transporte seguro, ya que para comenzar cualquier persona puede acceder al servicio sin vigilancia alguna.</p> <p>Las unidades contaban con terminales que ofrecían una organización muy escasa, dando pie a actos anteriormente señalados sin vigilancia o regulación alguna que controlara estas situaciones.</p>	<p>La infraestructura de este nuevo sistema de organización al transporte disminuyó considerablemente la inseguridad que predominaba en el antiguo servicio de transporte, ya que para poder acceder al servicio el usuario debe de localizar tomar el transporte en una de las 35 estaciones seguras con las que cuenta el Metrobús.</p> <p>Cada una de las estaciones de la Línea 1 es monitoreada previendo actos delictivos en contra de las personas que utilizan el servicio, dando así un desarrollo al transporte, aparte de una confianza a concesionarios, operadores y usuarios de los cuales depende el Metrobús.</p>

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005



La seguridad es un factor importante para que los usuarios decidan tomar un transporte que los lleve a su destino debido al cambio y desarrollo del mismo, se implementa más que unidades con tecnología de punta y capacidad favorable, son con una movilidad urbana de manera rápida y segura ya que se integra una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, un sistema de pago automatizado y una mejora sustentable en la calidad del servicio.

#### 1.4.- Rubro ambiental

El rubro ambiental es una razón por la cual de desarrollo esta nueva organización, ya que la Ciudad de México requiere recuperación de espacios utilizados como terminales informales de autobuses y microbuses, ocasionando un grave problema por contaminación en forma de basura, aparte de evitar que el aire de la capital de la República Mexicana continúe siendo de los más contaminados y nocivos para la salud.

**Cuadro Núm. 9**  
**Contaminación**

	Transporte Concesionado	Metrobús
Contaminación	El sector del Transporte es el responsable de la mayor cantidad de emisiones a la atmosfera ya que el desarrollo del mismo es escaso, así como los avances tecnológicos no son instrumentados para poder lograr una reducción de emisiones contaminantes.	La nueva organización del transporte tiene como uno de sus objetivos reducir la contaminación del Distrito Federal de distintas maneras, ya sea debido a que las unidades del Metrobús son más ecológicas a las antiguas unidades que operaban en esta ruta, causando así una gran disminución de contaminantes y por el lado de los usuarios causando en ellos un efecto de preferencia por el transporte público y no una inclinación por utilizar un automotor particular. Se espera que cada año con

		la entrada del Metrobús se dejen de emitir a la atmósfera 90709 toneladas de monóxido de carbono, 206 toneladas de óxidos de nitrógeno, 1.27 toneladas de partículas suspendidas y 35472 toneladas de bióxido de carbono.
--	--	---

Fuente: Datos proporcionados por la contraloría general del Metrobús. 2005

## Capítulo IV

### Prospectiva del Sistema de Transporte en Red en la ZM

El 77% de la población en la República Mexicana vive en ciudades, las cuales se han expandido 4 veces más que su población en los últimos 30 años; esta expansión de la mancha urbana trae consigo poca planeación en cuestión de desarrollo y en ocasiones sin control alguno provocando que las personas vivan dispersas en el territorio nacional.

En las ciudades con una mayor expansión existe la problemática de implementar sistemas de transporte público eficientes y de calidad, ya que para poder dar una cobertura amplia a tan grandes extensiones para pocas personas es demasiado costoso, lo cual motiva el uso del auto particular para poder desplazarse dentro de la ciudad.

Esto representa grandes costos económicos que, por un lado, absorben gobiernos locales dificultando la prestación de servicios públicos como en vialidades, transporte, seguridad, alumbrado, entre otros. Por otro lado los costos que la población sufre son accidentes, contaminación ambiental y alto consumo energético, así las ciudades se convierten en lugares menos sostenibles con una calidad de vida baja y una visión a futuro que se torna comprometedora.

Para poder brindar un remedio adecuado a los problemas de la Ciudad de México se debe de orientar el desarrollo al transporte público, implicando no solo la sustentabilidad del mismo servicio de transporte en sí, sino que concentrar parte del desarrollo de vivienda, empleos y servicios, alrededor de estaciones de transporte y convertir estas zonas en áreas peatonales y ciclistas, ya que en una ciudad desarrollada no solamente debe de predominar el transporte mediante auto motores, sino que se deben implementar medios alternativos que favorezcan a la salud de los habitantes, así como al medio ambiente para que la calidad de vida de las personas sea mayor.

Esta visión de desarrollo permite a la población caminar y pedalear en una ciudad conectada con transporte público eficiente y con mezclas del uso de suelo. Una ciudad como el Distrito Federal presenta características de densa y compacta,<sup>22</sup> y debe de tener un cambio de automóvil particular a otros medios de transporte.

La organización que se pretende implementar en la Ciudad de México comenzó en otros países, un ejemplo de Latinoamérica es Colombia, que cuenta con un sistema de transporte público eficiente “Transmilenio”<sup>23</sup> y ofrece servicio de calidad y seguridad a sus usuarios. Para poder implementar en la ciudad un desarrollo óptimo que no solamente sea dirigido al transporte, sino a que exista una vialidad adecuada tanto para usuarios, automóviles particulares y población en general; para esto se necesitan políticas de vivienda otorgando accesibilidad a diversos medios de transporte alternativo como podría ser la utilización de bicicleta. También requiriendo una redistribución del presupuesto federal e invertir en infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público ya que el 75% del mismo para el transporte se destina en infraestructura para los automóviles particulares.

Dar un replanteamiento a la distribución del espacio como la reducción de áreas dedicadas al estacionamiento, aprovechándolo para la vivienda, negocios e incluso espacios públicos provocando una gestión del estacionamiento que ya existe trayendo consigo la reducción del tráfico.

El mayor conflicto en la Ciudad de México se encuentra en la utilización del automóvil, ya que este automotor representa el principal medio de transporte por parte de la población en general. Al año del 2010 se encuentran registrados 4.2 millones de vehículos de motor en circulación en el Distrito Federal, de los cuales 4 millones corresponde a automóviles particulares; por otro lado 106.1 mil unidades fueron registradas como unidades de carga y tan sólo 32.4 automotores fueron registrados como camiones para pasajeros.

Para poder dar un contraste a la problemática de tener tantos automóviles registrados, se tomó en cuenta que en 2010 se registraron alrededor de 2.4 millones de viviendas particulares habitadas en la Ciudad de México, de las cuales

casi la mitad (46.5%) contaron con un automóvil o camioneta particular; no es raro observar que el número de automotores particulares mantiene una proporción creciente con el número de habitantes, así que cada año se puede notar un registro mayor de estos automóviles particulares. En el Distrito Federal logró contabilizarse una población de casi 9 millones de habitantes y el número de automóviles particulares registrados obtuvo una cantidad de más de 4 millones de unidades para el año de 2010, lo cual existe una relación de 0.46 automotores particulares por cada habitante del Distrito Federal.

Aquí es donde uno de los mayores conflictos se hace presente, ya que el uso generalizado del automóvil ha generado una serie de problemas, como una movilidad inadecuada incluyendo la congestión vehicular presente. Debido a que el automóvil particular es el predominante en los medios de transporte del Distrito Federal y el Área Metropolitana el desarrollo del transporte público tiene una serie de barreras haciendo este ineficiente y desorganizado.

Para visualizar un mejor panorama del conflicto que se vive día a día en el Distrito Federal y el Área Metropolitana, notaremos que el tiempo promedio de un usuario que utiliza el transporte público es de 58 minutos, para la población que tiene una preferencia por el automóvil particular es de 41 minutos. Por otro lado, el tiempo de traslado de un usuario de transporte público que vive en la Zona metropolitana y viaja al Distrito Federal es de 1 hora y 29 minutos y el de una persona con automotor particular es de 1 hora y 6 minutos en promedio. Con estas características denotamos que debido al poco desarrollo del transporte público y la preferencia del automóvil particular la población que día a día requiere trasladarse en esta parte de la República Mexicana tiene una preferencia total por utilizar medios particulares.

Una de las acciones que recomiendan para que el transporte público tenga una mayor presencia como vehículos en la Ciudad de México, es la de quitar el subsidio a los combustibles para automóviles particulares, ya que el uso excesivo del mismo genera una gran utilización de gasolinas mientras que el transporte público tiene enfocada una demanda en el consumo de diésel. En la capital de la

República Mexicana las ventas nominales de gasolina se incrementaron de 13 mil 387.4 millones de pesos a 42 mil 515.3 millones (crecimiento de 11.1%) de pesos entre el año 2000 y el 2011; en contraste las ventas nominales de diésel tuvieron un aumento de 2 mil 909.2 millones de pesos a 10 mil 789 millones (crecimiento de 12.7%) de pesos tomando el mismo periodo del año 2000 al 2011. Mostrando que el consumo de gasolina tiende a una aceleración mayor en relación al consumo de diésel.

La sugerencia de quitar los subsidios al precio del combustible (gasolina) en México no provocara la disminución adecuada del uso del automóvil particular, ya que las deficiencias del transporte público presentes son la mayor causa de la falta de su utilización, pero un cambio radical de ese subsidio a la gasolina al transporte público, aparte de una parte a la infraestructura de la Ciudad, provocaría un cambio radical en las preferencias de la población que requiere trasladarse dentro del Distrito Federal y su zona Metropolitana.

Para poder organizar coherentemente la idea, se estima que el subsidio al precio de los combustibles fue de un aproximado a 170 millones de pesos en el año 2011 tomando esto en virtud del diferencial de precios de la venta de la gasolina y el diésel en México con el precio internacional del combustible; dimensionando el problema se analizaron las ventas globales de gasolina y diésel en el Distrito Federal, las cuales ascendieron a 53.3 mil millones de pesos en 2011, la cual representaron el (10.8%) de las ventas globales de combustible a nivel nacional. Así podemos notar que los subsidios a los combustibles tienen una gran representación en el gasto de combustible en la Ciudad de México, canalizando el problema y otorgando una alternativa que hasta el momento es favorable.

Esta idea de reasignación del subsidio sería implementada para poder ampliar la capacidad del transporte público, así como su progresiva modernización incluyendo también el transporte público de la Zona Metropolitana, tomando en cuenta que los recursos e iniciativas no solamente deben de ir dirigidos al transporte, sino que se deben tomar acciones para poder mejorar la infraestructura

de la Ciudad como son calles, avenidas y puntos estratégicos de tránsito de vehículos automotores, no automotores, así como el uso exclusivo para peatones.

El proyecto inicial en la Ciudad de México para la reorganización del transporte público como tal fue el ya mencionado Metrobús, el cual fue llevada a cabo mediante una asociación público-privada, tomada en cuenta también como parte de un proyecto climático, el cual conto con el apoyo del Fondo del Medio Ambiente Global.

Las acciones para la organización y el desarrollo del transporte público tienen como principal objetivo reorientar la asignación de recursos mediante un esquema de administración pública, el cual debe de presentar adecuadamente el eficiente sistema administrativo con la cual se quiere llevar a cabo.

Para poder tener un desarrollo en el transporte público, es necesario tener en cuenta que con una infraestructura deficiente la población tendrá una preferencia mayor por su automóvil particular y no optara por utilizar otro medio de transporte que es inseguro, ineficaz y lento.

Para realizar los avances que logren un sistema de transporte desarrollado es necesario incorporar al peatón y a los usuarios del transporte público como ejes de las políticas efectuadas al transporte, ya que en la medida que se vayan incluyendo las necesidades e infraestructura peatonales, aparte de incluirse la iniciativa de alentar un transporte público eficiente y seguro se aumentara la calidad de vida en la ciudad. Los derechos de los usuarios del transporte público deben de ser una prioridad dentro de las políticas del transporte ya que la Ciudad de México padece aparte de una falta de cultura cívica y de transporte que tutele las garantías de los peatones y usuarios del mismo, que como se ha mencionado son los grupos que representan el principal número de muertes por accidentes viales.

Esta situación se da principalmente ya que los peatones y los usuarios del transporte públicos no se cuentan en calidad de gremio o colectividad que se

manifiesta públicamente por sus derechos que deben de ser cumplidos; sin embargo y a pesar de que no se toman en cuenta, en la Zona Metropolitana del Valle de México representan a más de 18 millones de personas que demandan un transporte digno y seguro.

Se aplica como un derecho de todos los habitantes del Distrito Federal contar con la prestación segura, digna, regular, continua, uniforme aparte de permanente e ininterrumpida del servicio público de transporte; aun mencionados estos derechos, actualmente los operadores de las unidades de transporte público no satisfacen dicho perfil lo que provoca un grado elevado de ineficiencia, incomodidad e inseguridad para los usuarios.

Resulta prioritario establecer normas de calidad más rigurosas, de seguridad y funcionamiento técnico del transporte de pasajeros, ya que la mayoría de los autobuses, microbuses, combis y automóviles de alquiler, violan hasta las reglas mínimas impuestas como el uso de luces en la noche y alturas mínimas del interior del vehículo, topes de velocidad y una saturación de pasajeros, los cuales hacen del transporte un sistema desorganizado.

Aparte de estas reglas, es indispensable que las autoridades de la Administración Pública, en el ámbito de su competencia, garanticen la estancia y tránsito seguro de las personas mediante la construcción de infraestructura e instalación de señalamientos viales necesarios, así como la posibilidad de que exista una conexión entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias.

Otro de los puntos importantes para establecer la seguridad en el transporte público es la eliminación de las deficiencias y ausencias jurídicas sobre los derechos de los peatones, ciclistas y usuarios y proponer los lineamientos que desde el punto de vista de los ciudadanos, deberían de contemplar los ordenamientos jurídicos y administrativos para que se puedan garantizar los derechos ya mencionados.



Es necesario tener en cuenta que los ciudadanos no solamente de la ciudad de México, sino de cualquier región, tienen derecho a vivir en ciudades con todos los beneficios, diseñadas y organizadas a la medida de los seres humanos y no de los automóviles en general; tienen derecho a gozar de amplias zonas peatonales insertadas en una dinámica general de la ciudad, como infraestructura vial que pueda permitir acceder a las calles y aceras con seguridad, así como contar con un servicio de transporte público eficiente, limpio, articulado y debidamente equipado para la buena movilización y ante todo la movilización libre en la ciudad.

En términos de la construcción de nueva infraestructura para el transporte es obligación de los gobiernos el garantizar el equilibrio urbano y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en general, a partir de la iniciativa de creación y mantenimiento de espacios públicos, del buen cuidado por parte de la población en general de la infraestructura vial ya existente y el ordenamiento prioritario del transporte público.

Las condiciones necesarias ya mencionadas deben de ser enfocadas en alcanzar una ciudad con características más humanas que da prioridad y dignidad a la vida de los habitantes, a través de leyes y normas que privilegien y den prioridad a las características colectivas y humanas, teniendo en cuenta que se deben de trabajar por los ambos lados, del servicio a la población en general y la cultura que esta tenga.

Lo más conveniente que se puede efectuar en la Ciudad de México es un cambio cultural que entrañe otra visión del transporte y de la movilidad urbana, con características más humanitarias, menos violentas y tomando en cuenta la buena condición del medio ambiente. Con una alta concentración de transporte público eficiente, limpio y seguro que sea lo más importante para que se efectúe una valorización más importante al transporte público.

Remediar todas las deficiencias del transporte y contar con todas las características que se pretenden para satisfacer a la población en general, será un

factor determinante para que el incremento de automóviles de uso particular sea detenido de una manera que sea benéfica para la ciudad en su conjunto.

Esto no se puede efectuar ya que resulta evidente que la legislación sobre el transporte y las vialidades continua rezagada sino es que detenida en una visión que otorga privilegios a los vehículos y excluye a los modos autónomos de movilidad, como son los peatones, ciclistas y usuarios, a quienes se les ignoran sus derechos sin embargo se les imponen más obligaciones lo cual aparte de hacer retroceder el proceso provoca una inconformidad y una nueva problemática de discriminación, tanto como de ciudadanos al transporte como del transporte hacia los ciudadanos en general.

Esto se puede observar fácilmente ya que aún persiste en los gobiernos la idea de destinar un monto sobresaliente del presupuesto público para la construcción de nuevas y cada vez más costosas vías para los automovilistas particulares los cuales solo representan el 20% de la población del Distrito Federal, mientras tanto la asignación del presupuesto para la construcción de infraestructura que de privilegios al espacio público para la utilización de los peatones y el desarrollo de otras alternativas de transporte seguro y eficiente son mínimas.

Se debe de tener en cuenta que si no se tiene una visión diferente del transporte, las ciudades no estarán preparadas para los desafíos que atribuyen al crecimiento de la población en general y se avanzara muy poco en la satisfacción de las necesidades de la población de contar con modos de movilización seguros y eficientes.

## Conclusiones

El transporte en una Ciudad como el Distrito Federal es un factor predominante para que la población tome un curso de desarrollo y sustentabilidad, ya que es un servicio de utilización general el cual cada año aparte de que lleva a sus usuarios a sus destinos deja millones de pesos en ganancias. Pudimos comprobar que el desarrollo del transporte público es necesario para que la población tenga una mejor calidad de vida.

En primer lugar comprobamos que la Ruta 2, la cual recorría la Avenida Insurgentes de norte a sur, requería de una reestructuración en el servicio del transporte público, ya que antes del año 2005 existía una completa desorganización de las unidades por parte de los concesionarios, denominados como dueños de las unidades tenían una mentalidad de solo recaudar el dinero que los operadores juntaban durante su horario de trabajo. Este capital recaudado no era para la manutención adecuada, sino que solo se iba a los bolsillos de los concesionarios.

Por parte de los operadores se demostró que no cuentan con una capacitación adecuada para dar el servicio adecuado para que los usuarios gocen de una seguridad durante su recorrido, aparte de que tomen una preferencia al transporte público tomando de lado al automóvil particular.

Pero las deficiencias no solamente se encontraron por parte de los concesionarios o los operadores del servicio de transporte de la Ruta 2 de Insurgentes, sino que existieron factores externos que no permiten el desarrollo adecuado al transporte como la inseguridad, el caos vial, la falta de infraestructura necesaria para cubrir la demanda total de automóviles particulares y públicos.

Estas problemáticas fueron la razón principal para que tomara la decisión de analizar el Metrobús como mejor proyecto para la mejora sustancial en el servicio de transporte de la Ruta 2 recorriendo toda la Avenida de Insurgentes. En el análisis se pudo obtener un panorama amplio de la necesidad de una

reestructuración del transporte público como tal, y como un comienzo el Metrobús fue la mejor opción para comenzar con este cambio radical de organización.

Primeramente se observó que el Metrobús actuaba de una manera más eficiente, ya que el carril confinado en el que circula tiene una eficiencia mejor, ya que no provoca que la vialidad en estas unidades sea tan problemática.

Por el lado administrativo podemos notar que la organización de las unidades en el ámbito burocrático eran un caos, existían irregularidades que propiciaban un mal funcionamiento del sistema dañando el panorama a un desarrollo, pero con la entrada del Metrobús todas las unidades antiguas tuvieron un final de chatarrización dando lugar a nuevas unidades organizadas administrativamente por un consejo el cual tiene como objetivo el simple y concreto desarrollo del servicio, sin alguna otra finalidad.

Se demostró que en efecto, los concesionarios dejaron de percibir grandes sumas de dinero, pero este capital fue meramente utilizado para levantar al órgano Metrobús dándole una nueva organización y un nuevo sistema de servicio dando no solamente atención a las unidades, sino que creando infraestructura como estaciones seguras y organizadas en donde los usuarios no se sintieran comprometidos ni sufrieran ningún tipo de acto de violencia, inseguridad atentando contra su integridad física y moral.

El Metrobús es la prueba sustancial de que debe haber una reorganización no solo del transporte, sino de infraestructura, así como una mayor atención en la vialidad a particulares, peatones y otros medios de transporte, teniendo en cuenta que la mayoría de la población tiene sus preferencias por la seguridad y el precio del viaje.

En el aspecto del transporte público quedan muchas acciones por llevar a cabo para que este sea sustentable y desarrollado, las viejas organizaciones del servicio, la infraestructura deteriorada e insegura, la cultura y preferencia de la población para cuidar el medio ambiente y las políticas que son dirigidas a proyectos arcaicos deja mucho que desear y hace que la Ciudad de México

cuenta con un panorama poco alentador al transporte, pero comenzando por reorganizar la principal arteria del Distrito Federal y llevarla hacia un desarrollo que tenga una plataforma sólida abre la puertas a que diversos proyectos sean aceptados cada vez mejor dentro de las políticas de desarrollo.

El transporte es uno de los pilares para que una ciudad funcione correctamente sin deficiencias de distintos tipos y hacerle a un lado o simplemente seguir con las acciones de hace cuatro décadas orientara a la población en general a tomar acciones totalmente inadecuadas para la propia seguridad, desarrollo y cuidado del medio ambiente en el Distrito Federal.

Para que una ciudad funcione correctamente es prioritario poner atención al tema del transporte público, ya que es motor para que miles de personas lleguen a sus destinos diariamente y cumplir necesidades laborales, sociales y culturales.

## Notas

- 1.- Acal (del nahua "acalli"; ant.) amb. Entre los antiguos mexicanos: canoa o cualquier otra embarcación.
- 2.- Rey de España durante el periodo 1556-1598, llamado "El Prudente", también fue rey de Nápoles, Sicilia, Portugal e Inglaterra.
- 3.- Dueño de la Hacienda de Acazónica, en el Municipio de Paso de Ovejas, Comapa municipio de Veracruz, México, igualmente propietario de la hacienda Boca del Monte.
- 4.- Agustín Alcérreca Villota, periodo de 1867 a 1870.
- 5.-Siendo el predecesor de la bicicleta de seguridad durante la década de 1880
- 6.- Transporte denominado "Pecero" ya que el costo del viaje era de \$1.00 m.n.
- 7.- Ernesto Uruchurtu Peralta, político mexicano y jefe de Gobierno del Distrito Federal y del Departamento del Distrito Federal, México (1952-1966), realizaría una reforma urbanística en el trazo vial de la Ciudad de México.
- 8.- Nombrado de esa manera por sus fabricantes alemanes para diferenciarlos del transporte de carga, con una longitud de 6 metros de largo y transportando hasta 15 pasajeros.
- 9.- Se puso en marcha en 2004 una "Lucha contra la burocratización de los servicios, mediante una profunda simplificación administrativa, donde la prioridad es evitar que el ciudadano vaya de una ventanilla a otra y con un solo tramite, resuelva sus problema y quede satisfecho con el servicio público [...]" Programa denominado "Revolución Administrativa" para ordenar todos los aspectos de servicios en el Distrito Federal. René Arce Islas. 04 de Enero de 2004. Diario Crónica.
- 10.- Programa que otorgaba a las agencias automotrices facultades para expedir documentos de vialidad como Licencias, permisos, entre otros.
- 11.- Autorización otorgada por en el entonces jefe de Gobierno del Distrito Federal Andrés Manuel López Obrador (2000-2005)
- 12.- Normas de emisiones Euro I a Euro V; una norma europea sobre emisiones Co2, la cual es un conjunto de requisitos que regulan los límites aceptables para las emisiones de gases de combustión de los vehículos nuevos vendidos en los Estados Miembros de la UE. Las normas de emisión se definen en una serie de directivas de la UE con implantación progresiva que son cada vez más restrictivas.

Las etapas son normalmente denominadas **Euro 1**, **Euro 2**, **Euro 3**, **Euro 4** y **Euro 5** para vehículos ligeros. Las series correspondientes de las normas para vehículos pesados utilizan números romanos en vez de números arábigos (Euro I, Euro II, etc.)

El marco jurídico consiste en una serie de directivas, cada una es una modificación de la **Directiva 70/220/CEE**. Se presenta aquí una lista resumida de las normas, cuándo entran en vigor, qué se aplicará en cada una de ellas, y qué directivas de la UE proporcionan una definición de cada norma.

**Euro 1** (año 1.993):

Para turismos - 91/441/CEE.

También para turismos y para camiones ligeros - 93/59/CEE.

**Euro 2** (año 1.996) para turismos - 94/12/CE (& 96/69/CE)

**Euro 3** (año 2.000) para cualquier vehículo - 98/69/CE

**Euro 4** (año 2.005) para cualquier vehículo - 98/69/CE (& 2002/80/CE)

**Euro 5** (año 2.008/9) para cualquier vehículo

13.- Auditoria, Cuenta Pública. 2005

14.- Auditoria, Cuenta Pública. 2005

15.- El numeral 1.3.9 señala lo siguiente:

"El titular del área de recursos humanos de cada [...] entidad, deberá asegurarse que el personal de nuevo ingreso al GDF presente la siguiente documentación:

"a) Formato de solicitud de empleo al Gobierno del Distrito Federal totalmente requisitado.

"b) Copia certificada de acta de nacimiento.

"c) Copia de la credencial para votar con fotografía o del comprobante de su solicitud.

"d) Copia del documento en donde conste la clave del Registro Federal de Contribuyentes (RFC)-

"e) Copia de la Clave Única de Registro de Población (CURP).

"f) Copia del documento que acredite su nivel máximo de estudios.

"g) Copia del comprobante de su domicilio.

"h) Dos fotografías tamaño infantil de frente.

"i) Carta en la que manifieste, bajo protesta de decir verdad, que no tiene otro empleo en el Gobierno del Distrito Federal y que no ha celebrado contrato alguno como prestador de servicios con el mismo Gobierno del Distrito Federal. .

"j) Escrito en el que manifieste que da la autorización para que el área de recursos humanos consulte en la CGDF, si se encuentra inhabilitado para ocupar un empleo en el servicio público y que en el caso de que se encuentre inhabilitado, queda enterado que no podrá ingresar a laborar en el Gobierno del Distrito Federal.

"k) Constancia de 'Sueldos, Salarios, Viáticos, Conceptos Asimilados y Crédito al Salario, a que se refiere el numeral 1.13.1 de esta Circular.

"L) Escrito en el que se manifieste bajo protesta de decir verdad, referente al desempeño de otro empleo fuera de la APDF a que se refiere el numeral 1.13.2 de esta Circular."

16.- El numeral 1.3.7 dispone lo que sigue:

"Previo a la formalización de la relación laboral, el aspirante a ocupar una plaza en alguna de las dependencias o entidades, deberá entregar lo siguiente:

"a) Formato de solicitud de empleo totalmente requisitado.

"b) Copia certificada de acta de nacimiento.

"c) Currículum vitae, sólo en el caso de personal de estructura.

"d) Cuando el aspirante sea de nacionalidad extranjera, deberá entregar copia de la visa FM-3, expedida por la Secretaría de Gobernación.

"e) Copia de la credencial para votar o del comprobante de su solicitud.

"f) Copia del documento en donde conste la clave del Registro Federal de Contribuyentes (RFC).

"g) Copia del documento en donde conste la Clave Única de Registro de Población (CURP).

"h) Copia del documento que acredite el nivel máximo de estudios.

"i) Copia del comprobante de domicilio.

"j) Dos fotografías de tamaño infantil de frente.

"k) Escrito en el que manifieste bajo protesta de decir verdad, que no tiene otro empleo en el Gobierno del Distrito Federal y que no ha celebrado contrato alguno como prestador de servicios profesionales con el mismo Gobierno del Distrito Federal.

"L) Escrito en el que manifieste que/ da su autorización para que el área de recursos humanos consulte en la CGDF, si se encuentra inhabilitado para ocupar un empleo en el servicio público y que en el caso de que se encuentre inhabilitado, queda enterado que no podrá ingresar a laborar en el Gobierno del Distrito Federal.



"m) Constancia de remuneraciones cubiertas y retenciones efectuadas emitidas por otro, patrón, a que se refiere el numeral 1.13.1 de esta Circular.

"n) Manifestación por escrito, si tienen otro empleo fuera de la APDF y si en dicho empleo se aplica el crédito al salario que establece la LISR.

"o) Manifestación del empleado de no haber sido sujeto de jubilación mediante incorporación a programas de retiro con apoyo económico. "[... ]

17.- Los nombres de las personas que dieron su opinión al respecto se omitieron ya que solo es requerida la información otorgada y para protección del mismo usuario.

18.- La estación cuenta con entrada para discapacitados y accesos al metro en la estación de mismo nombre. Su símbolo son los Indios Verdes Itzcóatl y Ahuízotl. Esta estación originalmente era la terminal de las ruta A (A1 y A2) que fueron modificadas y la línea A1 quedó de Indios Verdes a Colonia del Valle la A2 no fue movida y se transformó la ruta B a A3 que va de Buenavista hasta la autopista México-Cuernavaca en El Caminero.

19.- La empresa Corredor Insurgentes S.A. de C.V. se constituye en 2005 conforme a las leyes vigentes en el Distrito Federal para la prestación del servicio de transporte público en la modalidad de Corredor de Transporte, luego de acreditar su capacidad técnica y financiera.

20.- Renta mensual fija estimada, datos aproximados al real.

21.- Se refiere a cobro por distancia al número de kilómetros recorridos de la unidad desde que sube al pasajero hasta que desciende.

22.- El Distrito Federal es la entidad federativa con mayor densidad: 5,920 hab/km<sup>2</sup>

23.- La función de TRANSMILENIO S.A. es ejercer la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital (Bogotá)

## Bibliografía

Anuario de transporte y vialidad de la ciudad de México. México (D.F.)  
Departamento del Distrito Federal Coordinación General de Transporte.  
Coordinación General de Transporte, 1988

Consejo de Evaluación del desarrollo social del Distrito Federal. Evaluación del  
diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros  
en el Distrito Federal.

Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.  
Auditoría, Cuenta Pública. 2005

Gaceta Oficial del Distrito Federal. Décimo Quinta Época. No.29

La introducción de la máquina de vapor en México. Chávez Orozco Luis.  
Secretaría de Economía Nacional, 1935.

Página web [www.artehistoria.jcyl.es](http://www.artehistoria.jcyl.es)

Página web <http://www.ci-sa.com.mx/>

Página web [www.cronica.com.mx](http://www.cronica.com.mx)

Página web [www.inegi.org.mx](http://www.inegi.org.mx)

Página web [www.setravi.df.gob.mx](http://www.setravi.df.gob.mx)

Página web [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)

Piensa CISA. No.3 Marzo de 2008