

LAS RELACIONES COMPLEJAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO: EL
CASO DE TOLUCA Y SU ZONA METROPOLITANA, 1970-2005

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA



**LAS RELACIONES COMPLEJAS DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE URBANO: EL CASO DE TOLUCA Y SU ZONA
METROPOLITANA, 1970-2005**

TESIS

Que para obtener el grado de

DOCTORA EN CIENCIAS SOCIALES

P r e s e n t a

Mercedes Ramírez Rodríguez

Directora de Tesis: Dra Carmen Bueno Castellanos

Lectores: Dr Alberto Montoya Martín del Campo

Dr Aldo Muñoz Armenta

Índice

Introducción	4
Capítulo I. El problema	
1.1. Antecedentes	11
1.1.1. La planeación analítica del transporte	11
1.1.2. La planeación de las políticas del transporte	18
1.2. Presentación del problema	28
1.3. Propuesta conceptual	30
1.3.1. Poder y dominación en las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público.	33
1.3.2. Las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte	39
1.3.3. Las empresas del transporte público: cultura organizacional y racionalidad empresarial	41
1.4. Estrategia metodológica	45
1.4.1. Alcances	49
1.4.2. Limitaciones	52
Capítulo II. El contexto socioeconómico de Toluca y su zona metropolitana, y su impacto en las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público,1970-200	
2.1. Características demográficas y socioeconómicas	58
2.1.1. Crecimiento poblacional.	59
2.2. Infraestructura y equipamiento urbano.	88
2.2.1. Desarrollo de la infraestructura escolar.	89
2.2.2. Incremento de los centros de salud.	99
2.2.3. Evolución de los centros de abasto	108
2.2.4. Aumento de carreteras.	111
2.2.5. Tendencia de la ocupación del suelo urbano	113
Conclusiones	116

Capítulo III. El Estado y las políticas del transporte público en el Valle de Toluca, 1970-2005

3.1. Las políticas del transporte público en el Valle de Toluca en los distintos gobiernos	121
3.2. Estructuración orgánica de la administración pública del transporte público en el Valle de Toluca, 1970-2005.	133
3.3. Hemerográficos del transporte público del Valle de Toluca, 1990-2005 . . .	160
Conclusiones	

Capítulo IV. Las empresas del transporte público y su actuación sistemática vista desde adentro: Cultura organizacional

	171
4.1. Historia de las empresas	184
4.2. Cultura organizacional de las empresas del transporte	194
4.2.1. Estructura administrativa.	195
4.2.2. Estructura de trabajo.	
4.2.3. Análisis comparativo de la empresa Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V. y la empresa Autotransportes 2 de Marzo, S.A. de C.V.	210
4.2.4. Historia de la empresa 2 de Marzo, S.A. de C.V.	212
4.2.5. Estructura administrativa.	
4.3. Acercamiento etnográfico del proceso de racionalización en la operación sistemática de las empresas del transporte público: La cultura como un marco de significados	219
Conclusiones.	229
	233
Conclusiones generales.	246
Apéndices	327
Bibliografía.	

Introducción

El **objetivo** de la presente investigación es analizar, desde una perspectiva sociológica, cómo se han efectuado las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público de Toluca, considerando que cada una de estas partes opera con una lógica particular dilucidada, a través de sus diferentes administraciones durante el periodo 1970-2005.

A partir de esto surge la siguiente pregunta: ¿Por qué las relaciones complejas que se han establecido entre el Estado y las empresas del transporte público de Toluca no proporcionan un servicio eficiente a los usuarios, ni desplazamientos más rápidos a la población de la zona metropolitana?

Por supuesto aquí comienza la indagación para contestar lo anterior, después de una exhaustiva investigación se pudo constatar que dicha pregunta sólo tiene respuesta después de analizar diversas concepciones teóricas metodológicas, acercamientos a la realidad, e información estadística, mapas, además de un estudio de caso.

Esta investigación, **Relaciones complejas del sistema de transporte urbano: El caso de Toluca y su zona metropolitana 1970-2005**, surge ante la falta evidente de referentes analíticos, sobre todo en sociología, sobre el transporte urbano y el consecuente rezago en la materia. Por tal motivo, me di a la tarea, primero, de recabar aquellos trabajos elaborados en otros países que han abordado el tema y, después, de realizar un análisis ante las

propuestas presentadas en dichos documentos, con el fin de, ahora sí, obtener información que permitiera comprender el movimiento que se ha venido dando a partir de 1970 a la fecha con relación al transporte urbano público.

Estas primeras acciones me llevaron a identificar a dos grupos de especialistas: el primero es el de los ingenieros de los países avanzados, quienes han trabajado a partir de la planificación analítica del transporte y han desarrollado modelos matemáticos para mejorarlo. El otro es el de los economistas de Latinoamérica, quienes han centrado sus estudios en las políticas públicas. Sin embargo, ambos grupos tienen sus deficiencias, una de ellas es que carecen de un contexto socio-económico.

Ante tal situación, mi aportación se relaciona, precisamente, con el análisis del transporte público a partir de la perspectiva y métodos de la sociología. Bajo esta idea, no hay que olvidar que en la planificación de las ciudades o regiones, el transporte es parte importante y se muestra como una necesidad evidente. Las actividades diversas como el trabajo, las compras, el ocio, entre otras, requiere del desplazamiento de las personas durante el día y la noche. La ineficiente planeación del transporte origina muchos problemas, en este sentido, México muestra rezagos. Por ejemplo, en las áreas urbanas, donde el crecimiento poblacional es más rápido debido a las migraciones procedentes de las áreas rurales, el incremento del número de autobuses ha generado congestionamientos viales, con la consecuente pérdida de horas-hombre de la población que vive en las ciudades, además, de la contaminación del medio ambiente, derivado del gasto indiscriminado de combustible;

ante esto, planificar el transporte, sobre todo en las metrópolis mexicanas, constituye una necesidad que no se puede postergar.

Para tal efecto la metodología que se siguió fue la siguiente: tres enfoques teóricos distintos, pero complementarios, y que abordaron el objeto de estudio, además de un estudio de caso; el primer enfoque teórico se apoya en la perspectiva teórica de Max Weber, quien inspiró la llamada sociología de la dominación. Sus principios sustentan el análisis en torno a la esfera política y al proceso de racionalización con que opera el Estado, así como la racionalidad burocrática fundamental, a partir de las categorías conceptuales de **poder** y **dominación**. Es importante señalar que este análisis Weberiano no considera, dentro de las relaciones, algunos mecanismos intermedios como son las “**redes sociales**”, a través de las cuales es posible la dominación. Ante ello, se hace necesario revisar otras miradas teórico-metodológicas.

En el segundo se vio la perspectiva de Mitchel Clyde, quien ofreció una lectura para interpretar el tema de las relaciones dinámicas entre el Estado y las empresas del transporte. Sus Principios sustentan el análisis de la manera en que se lleva a cabo la interacción entre varias estructuras sociales a partir de un flujo de **mecanismos intermedios** llamados “**redes sociales**”.

Y en el tercero se presentan las nociones teórico metodológicas de Allen Batteau, pues explica de forma precisa los términos y la manera en que se lleva a cabo el proceso de racionalización al interior de las empresas del transporte, por la propia lógica de operación;

lo que determina que el servicio se dé de ese modo y no de otro; esto refiere a la cultura de organización de la empresa. Los conceptos desarrollados por Batteau en relación a **la cultura organizacional** son los siguientes: 1) racionalidad, 2) inclusión, 3) orden y autoridad, y 4) adaptación y resistencia; que explican el comportamiento de los trabajadores como resultado de las relaciones sociales al interior de las empresas. En esta misma línea, se incorpora el trabajo desarrollado por Larissa Adler, quien toma el concepto trabajado por Mitchell, pues está plenamente consciente de que las actividades informales operan de manera paralela o por debajo de las organizaciones formales, en respuesta a la rigidez de la formalidad. Para abordar esta cuestión, la investigación tomará su concepción de **“redes informales en sistemas formales”**.

La tesis está organizada de la siguiente manera: En el primer capítulo “El problema” se presentan los antecedentes, el planteamiento del problema, la propuesta conceptual y la estrategia metodológica. Para conocer a detalle en qué se sustenta toda la investigación desarrollada, ahí se puede encontrar desde la problemática observada y qué dio pie a la investigación, hasta la estrategia metodológica que soporta y da validez a la investigación.

En el segundo capítulo se describe el contexto socioeconómico de Toluca y su zona metropolitana (Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco y Zinacantepec), para dar a conocer las características demográficas y socioeconómicas. El equipamiento en escuelas, salud, abasto e infraestructura. El crecimiento poblacional acelerado en las últimas tres décadas no ha permitido que los servicios públicos y la infraestructura urbana vayan a la par, de ahí que surjan distintos problemas como la insuficiencia de rutas, y el mal servicio

del transporte. Por tal motivo, se busca fundamentar que el transporte urbano se relaciona tanto con el espacio en que se mueve, como las empresas que prestan este servicio. En este sentido, se da el contexto en que se relacionan tanto al Estado como las empresas del transporte urbano público.

En el tercer capítulo se describe el desarrollo de la racionalidad del Estado y su actuación sistemática en el sentido de consecución metódica, a través de las diversas políticas del transporte público del Estado de México, durante el periodo de 1970 a 2005. Con esto pretendo mostrar cómo el Estado ha mantenido algunas importantes constantes en su proceso de racionalización a través de dos tipos de funcionarios: los políticos y los administrativos.

El dirigente político ha rutinizado la política, es decir, ha transformado las decisiones políticas en decisiones de rutina administrativa, a través del dominio del funcionario burocrático. El funcionario burocrático ha desempeñado tareas rutinarias que obedecen a normas, bajo las premisas de que el poder de mando ejercido por el Estado supone el cumplimiento de un orden burocrático y la operación dentro de un sistema de orden jurídico.

Para subsanar el problema relacionado con lo social, se retoma el concepto de Mitchel, con su enfoque propone una estructura interactiva entre otras diferentes, sus principios analizan y explican que las relaciones están conformadas por mecanismos intermedios denominados “redes sociales”, para constatar esta actuación se desglosan los hemerográficos que nos

permiten reconocer el complicado flujo de mecanismos que reconocen símbolos, valores, objetivos, normas, capacidad de reunión y posición en la organización entre estas dos estructuras sociales.

El cuarto capítulo presenta tres ejes principales: en el primero se describe la historia de la empresa del transporte público en la ciudad de Toluca y su zona metropolitana; el segundo tiene como objetivo detallar el proceso de racionalidad y la cultura organizacional de las empresas del transporte; finalmente, el tercero, ilustra el *modus operandi* de una empresa del transporte público de Toluca, con el fin de exponer la operación cotidiana y la cultura de las empresas como un marco de significados que son cultivados, negociados, reproducidos y manifestados en el comportamiento de los trabajadores del transporte. También retomo la conceptualización de Allen Batteau sobre la cultura organizacional para explicar el proceso de racionalización al interior de la empresa por su propia lógica de operación, de manera complementaria, Larissa Adler ofrece una distinción entre actividades formales e informales, sobre todo haciendo hincapié en las segundas.

Cabe resaltar que en cada capítulo se presentan las conclusiones respecto al tema trabajado, en donde se reflexiona acerca de las interrogantes emitidas en la presentación del problema. Dichas conclusiones de cada capítulo permitirán realizar las reflexiones generales del trabajo.

Finalmente, se presenta una serie de apéndices que muestran de manera detallada aspectos relacionados con las empresas del transporte en las últimas tres décadas y algunos mapas que dan cuenta del crecimiento urbano en Toluca y su zona metropolitana.

CAPÍTULO I	10
EL PROBLEMA	10
1.1. Antecedentes	11
1.1.1. La planeación analítica del transporte: Los modelos matemáticos	11
1.1.2. La planeación de las políticas del transporte: Países latinoamericanos	18
1.2. Presentación del problema	28
1.3. Propuesta conceptual	30
1.3.1. Poder y dominación en las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público	33
1.3.2. Las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte	39
1.3.3. Las empresas del transporte público: cultura organizacional y racionalidad empresarial	41
1.4. Estrategia metodológica	45
1.4.1. Alcances	49
1.4.2. Limitaciones	52

Capítulo I

El problema

1.1. Antecedentes

Como ya se mencionó, la falta de referentes analíticos en la sociología sobre el tema del transporte urbano, obligó a la investigación a partir del estudio pionero *Planificación analítica del transporte* (Lane y Powel:1976), donde el caso representativo intentaba predecir tanto la distribución de los viajes como el desplazamiento de la población en las diferentes áreas, a través de los distintos sistemas de transporte; para ello, los autores investigaron la planificación analítica del transporte en Londres, con el objeto de dar cuenta de la utilización de modelos matemáticos en el perfeccionamiento del sistema y las políticas del transporte.

1.1.1. La planeación analítica del transporte: Los modelos matemáticos

Este primer acercamiento resultó en un proceso de distintas fases, aplicable a todas las formas de planificación del transporte, desde los nuevos medios de transporte, las mejoras al sistema vial, hasta las políticas del transporte a escala regional o local. Robert Lane y Timothy Powel (1976) identifican tres fases: 1. Fase de información, análisis y construcción del modelo, 2. Fase de establecimiento de previsiones, y 3. Fase de evaluación.

1. Fase de información, análisis y construcción del modelo

Con base en el modelo matemático aplicado al transporte de Londres denominado “London traffic survey” (1970), los autores consideran pertinente que para configurar la información (zonificación, toma de datos, construcción de redes), el primer paso es definir el área de estudio, conocer los viajes que se producen en las zonas conturbadas, tomar en cuenta los medios de transporte más importantes (ferrocarril y metro) y la infraestructura (carreteras y autopistas), de ahí que el objetivo principal en la elaboración de un **modelo** sea predecir el número de viajes por cada medio de transporte, su origen y destino, y la ruta a seguir. Sin embargo, el tamaño de la zona delimita la precisión del modelo: entre más pequeña sea el área, mayor exactitud habrá.

El inventario de la distribución de los viajes se basa en la recolección de información sobre origen y destino de los desplazamientos, para áreas pequeñas se utilizan entrevistas durante las rutas, para las más extensas, encuestas a domicilio. Generalmente se preparan inventarios independientes para el sistema vial y el transporte público, con el fin de recoger información detallada sobre cada red; aunque la de transporte público requiere encuestas adicionales sobre otros parámetros, como precios, trayectos recorridos a pie, tiempo de espera y frecuencia del servicio.

También es necesario conocer la distribución del uso del suelo, porque servirá para identificar las relaciones entre uso del suelo y distribución de los viajes. Para cada área de tráfico se busca conocer la superficie ocupada, junto con estadísticas sobre población y

empleo. Siempre que sea posible, la información sobre la población incluirá la distribución de la renta familiar, dato muy importante dentro de la generación de viajes.

Para el análisis de las encuestas, los datos sirven mucho pues contienen gran cantidad de información sobre las características de los viajes. Los resultados se aprovechan para conocer la situación actual, diseñar esquemas generales en la ordenación del tráfico, de rutas, las frecuencias de los autobuses, etc., pero lo más importante, comprender las relaciones de los viajes y la estructura urbana; por ejemplo, se sabe, por estudios ya realizados, que la mayoría de los viajes (casa-trabajo, trabajo-casa) se realiza en las horas punta de la mañana y de la tarde, que los recorridos comienzan o terminan en el lugar de residencia, además de que las tiendas y oficinas atraen mayor número de viajes por unidad de superficie, al contrario de las industrias.

Mediante la comprensión de las características de los viajes se pueden establecer y cuantificar las relaciones con la estructura urbana, a través de las técnicas de construcción de modelos, las cuales constituyen la parte más sugestiva de la planificación del transporte y la clave para el establecimiento de las futuras demandas de viajes.

Dentro de la construcción del modelo de transporte se toman en cuenta tres etapas: la decisión de realizar los viajes o generación de viajes; la elección del destino o distribución del viaje, y el modo en que se efectúa el viaje en un medio de transporte adecuado o la asignación de viajes. Dichas etapas son independientes, aunque en la práctica se encuentran

relacionadas; sin embargo otro punto importante es la elección entre el transporte público y el privado.

La generación de viajes se da mediante el análisis del número de viajes realizados y algunos otros aspectos; conviene destacar que los primeros estudios se limitaban a obtener la cantidad de orígenes y destinos por zona, pero fue hasta que se estudiaron de manera detallada y concreta los parámetros de planificación que se comprendieron estas relaciones; por ejemplo, la clasificación de viajes según sus objetivos, la renta familiar, la propiedad de vehículo, la intensidad de uso de suelo y la distancia del origen al área central.

El paso siguiente en los modelos de transporte es la distribución de los viajes; para establecer la relación entre viajes, origen y destino geográfico, y medios de transporte disponibles se utilizan las zonas para el año base y la información referente a las redes.

La asignación de viajes es el proceso mediante el cual se determina la ruta que sigue un individuo entre dos zonas. Por supuesto, la ruta está determinada por el recorrido que minimice el tiempo y el costo de desplazamiento; para tal efecto se han desarrollado programas sofisticados que calculan las rutas de mínimo costo y tiempo; no obstante, en fechas recientes se han introducido técnicas de asignación *multipath*, las cuales asocian diferentes porcentajes del total de viajes entre dos zonas, a cada una de las posibles rutas alternas.

2. Fase de previsiones

La planificación del transporte toma en cuenta otros campos del proceso, pues se requieren datos precisos referentes a la población, el empleo y la distribución de rutas; estos parámetros requieren a su vez submodelos para predecir sus valores futuros. También han de hacerse suposiciones en cuanto a niveles de inversión, servicios y naturaleza de los estándares ambientales que se pretenden alcanzar.

La previsión de distribución de la población constituye uno de los aspectos más importantes de la planificación, por ello, se requiere la descripción de los futuros sistemas de transporte. Esta nueva información se codifica y, en consecuencia, se preparan inventarios semejantes a los realizados en todas las redes de transporte.

3. Evaluación

Para completar el proceso de previsión del tráfico, los resultados han de ser examinados y evaluados mediante cuatro etapas. La primera es una simple evaluación numérica; si el modelo es matemáticamente correcto, el paso siguiente es comprobar la precisión de las previsiones resultantes para evitar errores de codificación o de cálculo, puesto que la interpretación de los resultados del modelo de transporte depende de las circunstancias en las que el modelo ha sido aplicado.

La etapa siguiente es la evaluación económica y operativa. En términos económicos, la red de transporte más adecuada es aquella que produce un beneficio máximo para la comunidad al minimizar el costo de los viajes. Como la relación vehículo-kilómetro no es una

mercancía susceptible de compra-venta no se pueden utilizar criterios de inversión; sin embargo, los estudios costo-beneficio representan una guía para la inversión. Con la evaluación de la operatividad se trata de comprobar si las redes de transporte propuestas satisfacen el tipo de viajes previstos, si tienen que modificarse ciertas redes o si se tienen que ensayar nuevas políticas; por ejemplo, restringir el tráfico en ciertas áreas, tener estándares más bajos de operatividad y conservar niveles de servicio más exigüos.

Los resultados de esta investigación pionera señalan que la planificación analítica del transporte no puede determinarse como una ciencia exacta; de hecho, los autores reconocen las limitaciones de este tipo de planeación, empezando por la aplicación de relaciones matemáticas a los desplazamientos de los individuos, cuyos recorridos no obedecen reglas que puedan ser expresadas matemáticamente. Para ellos, esta forma de planificación en realidad no soluciona los problemas, aunque si se aplica de forma apropiada y se interpreta con inteligencia, ayudaría a intuir las consecuencias en los diferentes cursos de acción.

Ante esta situación, el presente estudio advirtió serias dificultades al articular la primera conceptualización de la planificación a través de modelos matemáticos. La realidad era más compleja, presentaba una serie de variantes que escapaban de este tipo de planificación. Mi insistencia, entonces, fue comprender con mayor profundidad esta problemática, a partir de las particularidades de la planificación de las políticas del transporte público y de la forma de organización de las empresas encargadas y su relación con el estado.

Consecuencia del trabajo de Robert Lane y Timothy Powel, durante la década de los setenta y principio de los ochenta, la planeación analítica del transporte se convirtió en un tema de investigación en la ingeniería, lo que dio como resultado un amplio debate teórico, así que seleccioné sólo algunos modelos que me permitieron comprender este fenómeno: *Mathematical programming with multiple objectives* (1973), *Computer scheduling of public transport 2* (1985), *The hastus vehicle and manpower scheduling sistem at the societe of transport of the communitie urbanine of Montreal* (1990), *An interactive multiple objective linear programming approach to a problem in forest management operations* (1978) y *Multiple criteria decision making* (1978).

Crítica

De este análisis encontré que los modelos eran estáticos, pues no consideraban el crecimiento de la ciudad ni de la población, los desequilibrios sobre el uso del suelo, el incremento de los autobuses, entre otros aspectos, lo que significó un nuevo obstáculo para formular una concepción que abarcara las políticas del transporte. Los estudios realizados en Latinoamérica sobre las políticas del transporte, durante el gran debate de los ochenta, ofrecían la aproximación estructural y el énfasis sobre lo urbano que yo buscaba. En función de que explicaban cómo los modelos desarrollados en los países avanzados llegan a los países subdesarrollados, se reafirma la inquietud de conocer la planificación de este rubro en México.

1.1.2. La planeación de las políticas del transporte: Países latinoamericanos

Para ello, la primera referencia que se tomó fue la investigación de Miguel Ángel Cerbón¹ (1996), quien explica en seis puntos por qué los modelos de los países desarrollados fallaron en Latinoamérica: a) aplicación errónea de técnicas de planeación; b) términos de referencia incorrectos para los consultores; c) falta de información confiable; d) visión política; e) no considerar las restricciones presupuestales de acuerdo con la situación económica del país y, f) las propuestas planeadas no eran realmente factibles de instrumentar.

De acuerdo con este el autor, la planeación en Latinoamérica ha cambiado de forma dramática durante las últimas cuatro décadas: en 1950 se estimaba la demanda futura del tránsito a través de simples tasas de crecimiento, pero al final esta demanda se relacionó con el uso del suelo y la elección modal; en los sesenta, con el rápido crecimiento poblacional y vehicular, el problema del transporte afectó a los países en vías de desarrollo. Los consultores de los países desarrollados aplicaron sus métodos en Latinoamérica adaptándose a las características de las ciudades, dentro de los límites de tiempo y presupuesto del contrato, lo que trajo como consecuencia que los resultados no siempre fueron satisfactorios, pues las metodologías de algunos estudios de transporte fueron severamente criticadas y las conclusiones rechazadas.

¹ Ingeniero en Transporte por la Unidad Interdisciplinaria de Ingeniería, Ciencias Sociales y Administrativas. Ocupó el cargo de Director de Vialidad en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno del Estado de México.

En lo que concierne a la dicotomía entre la planeación de los países desarrollados y los subdesarrollados, Cerbón lo toma como un asunto obvio, en los primeros se da a través de técnicas, mientras que en los segundos, con el resto.

El primer acercamiento al campo empírico me permitió reflexionar acerca de lo limitante que resultaba la conceptualización, que ponía énfasis, en el plano de la ingeniería, en la relación entre lo desarrollado y lo subdesarrollado, para entender con precisión la gran complejidad que subyace en las técnicas de planeación de las políticas del transporte, como es el caso que me ocupa. Fue entonces que decidí separarme del interés de comprender la planeación de las políticas del transporte, a través de modelos y técnicas, así que busqué un referente conceptual alternativo, con mayor alcance, que superara la dicotomía entre las dos formas de planear y que me permitiese analizar una mayor heterogeneidad de articulaciones.

Para la elaboración de otro esquema optativo se tomaron en cuenta los avances obtenidos en México sobre las políticas del transporte, en particular del transporte público, con el fin de confrontar ciertas hipótesis manejadas en torno a la planificación y conocer las repercusiones en la estructura urbana.

Otra de las investigaciones más destacadas es la de Juan Miguel Ramírez² (1996), quien realizó los primeros estudios sobre políticas de transporte urbano en la zona metropolitana de la Ciudad de México, donde ofrece un amplio panorama sobre la redefinición de las

²Candidato a Doctor en Administración Pública por la UNAM; es especialista en políticas públicas, campo desde el que ha impartido conferencia y ha escrito diversos artículos en revistas especializadas.

políticas del transporte desde una dimensión pública, enfatizando la necesidad de que los funcionarios, responsables de las políticas, empleen tecnologías administrativas que combinen aspectos instrumentales y contextuales, haciendo particular hincapié en la densidad política que muestran los asuntos y los problemas públicos. Esto me permitió reconocer que las políticas, desde una dimensión pública, deben considerar las necesidades del usuario, las posibilidades de privatización y las alternativas de descentralización en un ambiente de discusión abierta y de participación social.

El trabajo de Ramírez describe un marco metodológico que concentra cuatro aspectos: 1) el monitoreo de casos, 2) la estructuración de problemas, 3) la agenda de temas y 4) la dimensión pública de las políticas. Una de sus conclusiones más importantes es que la política de transporte urbano de la ciudad de México es estratégica para el desarrollo del país no sólo económico, sino también social, por lo que su elaboración no puede ser producto de la interpretación unilateral, de tal modo que propuso que los funcionarios se apoyaran de las tecnologías administrativas para obtener una visión más integral del servicio público.

Aun cuando no analiza los impactos, de sus resultados se desprenden tres interrogantes valiosas que me permitieron incursionar en aquellos elementos que dan luz sobre la planificación de las políticas del transporte y su impacto en la estructura urbana: ¿se puede apreciar que la responsabilidad de la “hechura” (como el autor la denomina) de las políticas es un problema de diversa textura, composición y dinámica?, ¿las políticas del transporte público se pueden analizar en la medida en que se apegan a fenómenos como la

concentración y el incremento poblacional, los desequilibrios del servicio, el uso incompatible del suelo, las inestabilidades de oferta y demanda del servicio de transporte público?, ¿cuántos programas existen para el Distrito Federal?

Un estudio más que contempla esta problemática fue realizado por Ángel Molinero³ (1996), quien analiza diversos programas de transporte urbano, generados en los últimos veinte años para el Distrito Federal y el área conurbana. De acuerdo con este autor, las políticas públicas sobre este rubro son generales, debido a que se presentan tanto en la Ciudad de México como en el resto del país; por tanto, su investigación examina las políticas desde una perspectiva urbana. En términos de Molinero, la planeación del transporte presenta tres problemas:

- 1 No es integral ni completa.
- 2 Se encuentra en la descripción del problema, mas no en su diagnóstico y solución.
- 3 Se ha desligado del desarrollo urbano; prueba de ello es la poca o nula interacción en las administraciones pasadas, entre la Coordinación General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica.

El autor asevera que estos tres puntos obligan a los encargados del desarrollo urbano y transporte a fortalecerse, tanto en el área delegacional como municipal, ya que deben asumir un papel más firme y significativo en la elaboración de programas y políticas metropolitanas; asimismo, advierte que un primer requerimiento para la mejora del

³Tiene el grado de Maestro en Ciencias de la Ingeniería, área de Transporte de la Universidad de Pennsylvania, Posee práctica profesional sobre el transporte pública en la ciudad de Stuttgart, Alemania. Actualmente es consultor privado en diversas áreas del transporte.

transporte consiste en agrupar todos los elementos dispersos de este rompecabezas para contar con una visión completa.

La hipótesis central de Molinero reconoce como error la división de la responsabilidad del transporte urbano y su planeación en numerosas dependencias, normalmente limitadas por un ámbito geográfico, porque ha creado un obstáculo importante para la mejora del transporte urbano y ha evitado consolidación y adecuada coordinación de diferentes dependencias y organismos: los encargados de la vialidad, del estacionamiento, del transporte público y del desarrollo urbano. En síntesis, con esta división se carece de una táctica definida que conduce frecuentemente a acciones conflictivas e imposibilita la planeación y administración del transporte.

De esta forma, Molinero muestra un panorama de la magnitud y extensión de los problemas que enfrentan las ciudades de México. El crecimiento de la ciudad implica una mayor concentración demográfica, lo que trae como consecuencia que la cantidad y calidad de servicios urbanos sea negativa, entre ellos el transporte. Todo esto, combinado con la crisis económica de los últimos quince años, ha sobrepasado las capacidades productivas y las estructuras sociales de la ciudad, originando fuertes desequilibrios económicos y sociales, tan es así que el contraste social se evidencia cada vez y sus efectos se destacan en la estructura urbana. Las áreas de pobreza, principalmente en la periferia, han crecido sin servicios públicos y esto, por supuesto, afecta a la ciudad.

Con base en la investigación de Molinero, me interesa identificar las dependencias que hacen imposible la planeación y administración del transporte y encontrar respuesta para la siguiente pregunta: ¿se pueden analizar los “organismos” creados para planificar el transporte público, desde una perspectiva marco, para conocer las acciones de la Administración Pública y los efectos diarios del transporte en las estructuras urbanas?

Otro autor que toma como objeto a la Ciudad de México es Bernardo Navarro⁴, quien al analizar la interrelación del transporte del Distrito Federal y del Estado de México, advierte la necesidad e importancia de reconocer dicho fenómeno como una realidad metropolitana, además de visualizar de manera urgente medidas concretas para solucionar esta problemática urbana. A partir de que estudia la forma en cómo se han creados los organismos que coordinan, planean, gestionan y revisan la operación del transporte y su infraestructura, descubre que las características predominantes en las políticas de transporte son la fragmentación y la falta de continuidad tanto en el Distrito Federal como en el Estado de México.

Del mismo modo, cuando Navarro busca las causas que impiden la coordinación y continuidad entre el Distrito Federal y el Estado de México, determina que las reformas políticas del Distrito Federal limitan el desarrollo de propuestas en el orden metropolitano, ya que se generan a partir sólo del Distrito Federal, sin tomar en cuenta las condiciones institucionales, administrativas y políticas imperantes de ambos espacios geográficos, lo

⁴ Datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), 2000.

que trae como consecuencia la difícil introducción de reformas más racionales, la planeación y programas estáticos, así como la creciente problemática de conurbación.

Resulta interesante que la apreciación de Bernardo Navarro (1991) y la del Doctor Molinero (1996) compartan varias similitudes. Ambos coinciden en que la mayoría de las ciudades de México presenta un crecimiento metropolitano basado en su realidad físico-social, de ahí que no debe sorprendernos que las consecuencias se traduzcan en conurbación de barrios y municipios y coexistencia de diferentes formas de gobierno, situaciones que constatan las dificultades de planeación y gestión de servicios públicos. Una vez más se desprende nuevas inquietudes a resolver: ¿se pueden analizar las políticas del transporte público, de manera micro?, ¿el ámbito micro puede explicar los impactos macro?

Después de valorar diferentes textos que abordan la complejidad del tema, decidí elaborar un estudio de caso bajo los planteamientos de Bernardo Navarro (1995,76-91), quien analiza las políticas del transporte público del metro —derivadas de la construcción de la obra pública— y su consecuente impacto urbano. Para Navarro, el transporte urbano constituye la divisa central de la política sectorial, a partir de las obras viales y la ampliación del metro; asimismo, señala —con base en el lema del Gobierno “A grandes problemas, soluciones monumentales”— que con los programas de drenaje profundo y la construcción del metro, surgieron políticas que aunque se presentaron como alternativas faraónicas, en realidad no proponían soluciones a mediano plazo.

Navarro maneja la hipótesis de que con la ampliación del metro, de manera paralela, se expande el transporte público, pero por diferentes causas. Por ejemplo, durante la década de los setenta, el régimen gobernante tenía como compromiso político la modernización del transporte. El metro alcanzaba el consenso de sus promotores y las autoridades locales, y prometía la hazaña de servir de base en la estructuración y modernización del sistema de transporte público.

A diferencia del análisis macro que realiza Molinero (1996), quien considera que el transporte está dividido entre diversas instituciones y no se puede planear ni administrar, Navarro (1991) realiza un análisis micro y atribuye que los problemas son causados por tres factores:

- a) La construcción de la obra civil, entre ella el metro, se realizaba a partir del inicio del sexenio por el propio consorcio constructor; sin embargo, no había continuidad por el cambio presidencial.
- b) La situación del transporte en el área metropolitana se caracteriza, como el de las grandes ciudades latinoamericanas, por una gran heterogeneidad de modos y formas organizacionales de operación, pues en un extremo se encuentra el metro, en el otro, el transporte público urbano. De tal forma que la supuesta modernidad del metro contrasta con el atraso del transporte público; la tecnología de punta contra la obsolescencia y sobreexplotación de vehículos; los esquemas organizacionales tecnificados contra la autoexploración de operadores.

En términos resumidos, de las obras analizadas, las interrogantes que se desprenden para el diseño de una nueva investigación son: ¿cómo se relaciona el proceso de urbanización con las políticas del transporte?, ¿cómo entender la instrumentación de las políticas públicas? Por un lado, habría que averiguar las causas que originan el crecimiento demográfico y, por tanto, el urbano; por otro analizar las diferentes administraciones de gobierno y la instrumentación de las políticas en las últimas tres décadas.

Sin lugar a dudas, aquí es donde la explicación requiere superar lo estrictamente técnico, pues resulta necesario analizar la forma en que se llevan a cabo las políticas del transporte público. ¿Cuál es el aparato burocrático relacionado al transporte?, ¿cómo se han instrumentado las políticas del transporte público?

Conviene mencionar que una de las inquietudes que aparece de manera recurrente en los diversos estudios de planificación y gestión del transporte tiene que ver con la instrumentación de las políticas en diferentes formas de Gobierno; según los investigadores, la solución apunta a las reformas políticas con las cuales se podrían alcanzar mejores niveles de planeación y gestión. Entonces, cabría preguntarnos ¿por qué las políticas del transporte en las principales metrópolis de nuestro país no han puesto en práctica un adecuado servicio del transporte público?

Dar respuesta a las interrogantes demanda la plena identificación de las implicaciones que existen cuando se planifican las políticas del transporte, así como su impacto en la estructura urbana, pero ¿se pueden analizar las políticas del transporte público, desde los

Planes de Desarrollo, para conocer las acciones de la Administración Pública y la lógica de operación de las diferentes administraciones de gobierno?

1.2. Presentación del problema

El transporte público, y la complejidad que su estructura crea, requieren de una ubicación tanto temporal como espacial, de ahí que sea importante conocer su escenario y sus actores:

1. El contexto socioeconómico.
2. El Estado, a través de sus políticas públicas de transporte.
3. Las empresas y su relación con los usuarios.

Para conocer el contexto socioeconómico es necesario hacer un seguimiento con el que se dé a conocer las características demográficas y socioeconómicas de la población, además del equipamiento en escuelas, salud, abasto infraestructura, y vialidades.

En el ámbito estatal, las preguntas que se desprenden son las siguientes: ¿cuáles son las políticas que se han implementado durante las últimas tres décadas?, ¿cuáles son las que han otorgado más concesiones, las que han expandido el aparato burocrático relacionado al transporte, las que han puesto en práctica reglamentos para normar las empresas?

Por otro lado, si queremos saber lo relacionado con las empresas del transporte público urbano y la reacción de los usuarios ante el servicio, sería prudente contestar: ¿cuál es la historia de las empresas?, ¿cómo es su organización?, ¿cómo es su estructura laboral?, ¿cuáles son las relaciones que se dan al interior de las empresas?, ¿cómo opera la empresa?, ¿qué mecanismos de control tienen las empresas?, ¿cómo es el servicio que prestan los

choferes?, ¿cuál es la reacción de los usuarios ante el servicio que prestan los choferes?, ¿cómo es la relación entre los choferes y la empresas para la que trabajan?

De aquí podemos deducir que también es importante saber si hay necesidad de reordenar las complejas relaciones entre las empresas proveedoras del transporte público urbano y el Estado, además de las que se dan al interior de las empresas por el flujo informal.

Con el objeto de analizar, desde una perspectiva sociológica, cómo se han efectuado las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público de Toluca, considerando que cada una de estas partes opera con una lógica particular dilucidada, a través de sus diferentes administraciones durante el periodo 1970-2005.

Asimismo, esto nos conduce a plantear la siguiente hipótesis: ¿Por qué las relaciones complejas que se han establecido entre el Estado y las empresas del transporte público de Toluca no proporcionan un servicio eficiente a los usuarios, ni desplazamientos más rápidos a la población de la zona metropolitana?

1.3. Propuesta conceptual

En la mayoría de las colonias de Toluca y su zona metropolitana el transporte público urbano es uno de los principales medios de traslado para las personas; de esto deriva su importancia, ya que ha sido y es primordial para el desarrollo económico y social de la región. Por su trascendencia resulta importante hacer un análisis sociológico de este servicio público, la propuesta analítica es que se trata de un servicio donde se lleva a cabo una compleja red de interacciones entre instituciones, personas, y recursos.

Una aproximación inicial al transporte público urbano en la ciudad de Toluca podría percibirse a través de la metáfora de un enjambre de problemas, no sólo de diversa textura, composición y dinámica, sino que progresivamente se complica, a medida que se entretajan fenómenos como el crecimiento demográfico, la concentración de la población en las áreas urbanas, los patrones diferenciados de urbanización tanto en el centro como la periferia, además del incremento de empresas que ofrecen el servicio de transporte, con un mayor número de rutas y de autobuses, entre otros.

Esta investigación acota sus márgenes de análisis en dos de los principales actores que intervienen de forma fundamental en la prestación de este servicio público:

1. **El Estado**, constituido por el Gobierno y las principales instituciones, por medio de las cuales ejerce su función, en este sentido, las instituciones juegan un papel clave en la instrumentación de políticas públicas para el transporte, así como en las tareas de

planeación, ordenamiento, regulación y control del servicio, esto, por supuesto, implica la coordinación de diversas instituciones, encargadas del transporte, en el afán de reglamentar y vigilar la prestación de un servicio público.

2. **Las empresas del transporte**, que tienen la característica principal de ser privadas, se encargan de prestar un servicio público a los usuarios a través de su **organización** administrativa y **operación** cotidiana en donde intervienen choferes, jefes de servicio, despachadores, checadores, autobuses y rutas. De ahí que las empresas desarrollen diversas estrategias de negociación con el Estado.

El objetivo de esta investigación es analizar, desde una perspectiva sociológica, cómo se han efectuado las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte urbano de Toluca, considerando que cada una de estas partes opera con una lógica particular dilucidada. A través de sus diferentes administraciones durante el periodo 1970-2005, siendo estas las siguientes: Profesor Carlos Hank González, 1969-1975; Doctor Jorge Jiménez Cantú, 1975-1981; Licenciado Alfredo del Mazo González, 1981-1987; Licenciado Mario Ramón Beteta, 1987-1993; Licenciado Ignacio Pichardo Pagaza, 1990-1993; Emilio Chuayffet Chemor y César Camacho, 1993-1999, y Licenciado Arturo Montiel Rojas, 1999-2005.

Como veremos, la lógica que ejerce cada uno de estos actores tiene sus particularidades. El presente apartado se divide en tres secciones que responden a enfoques teóricos distintos, pero complementarios, y que abordan este objeto de estudio: la primera se apoya en la perspectiva teórica de Max Weber (1998), quien inspiró la llamada sociología de la dominación. Sus principios sustentan el análisis en torno a la esfera política y al proceso de

racionalización con que opera el Estado, así como la racionalidad burocrática fundamental, a partir de las categorías conceptuales de **poder** y **dominación**. Es importante señalar que este análisis Weberiano no considera, dentro de las relaciones, algunos mecanismos intermedios como son las “**redes sociales**”, a través de las cuales es posible la dominación. Ante ello, se hace necesario revisar otras miradas teórico-metodológicas.

En la segunda parte se presenta la perspectiva de Mitchel Clyde (1969), quien ofrece una lectura para interpretar el tema de las relaciones dinámicas entre el Estado y las empresas del transporte. Sus Principios sustentan el análisis de la manera en que se lleva a cabo la interacción entre varias estructuras sociales a partir de un flujo de **mecanismos intermedios** llamados “**redes sociales**”.

En la tercera parte se presentan las nociones teórico metodológicas de Allen Batteau (1969), pues explica de forma precisa los términos y la manera en que se lleva a cabo el proceso de racionalización al interior de las empresas del transporte, por la propia lógica de operación; lo que determina que el servicio se dé de ese modo y no de otro; esto refiere a la cultura de organización de la empresa. Los conceptos desarrollados por Batteau en relación a **la cultura organizacional** son los siguientes: 1) racionalidad, 2) inclusión, 3) orden y autoridad, y 4) adaptación y resistencia; que explican el comportamiento de los trabajadores como resultado de las relaciones sociales al interior de las empresas. En esta misma línea, se incorpora el trabajo desarrollado por Larissa Adler (1994), quien toma el concepto trabajado por Mitchell, pues está plenamente consciente de que las actividades informales operan de manera paralela o por debajo de las organizaciones formales, en respuesta a la

rigidez de la formalidad. Para abordar esta cuestión, la investigación tomará su concepción de **“redes informales en sistemas formales”**.

Una vez definido nuestro itinerario, parece necesario, pues, analizar las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte, además de los espacios y expresiones sociales. En este sentido, la pregunta que orienta nuestro análisis es la siguiente: ¿Cómo entender el transporte como objeto de las políticas públicas y las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte para ofrecen un servicio público?

1.3.1. Poder y dominación en las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público

Durante las últimas tres décadas 1970 a 2005 las grandes transformaciones económicas, políticas y sociales de la región de Toluca y su zona metropolitana, entre otros importantes aspectos, han producido innumerables cambios tanto en la sociedad como en la acción del Estado. En este panorama, se realiza el análisis del Estado, sus formas de actuación, de percibir las demandas del transporte público y de procesarlas, y de tomar decisiones políticas.

A partir de 1970-2005, se ha observado cómo **las empresas** del transporte público de Toluca y su zona metropolitana ha mantenido la misma lógica administrativa interna así como en su operación cotidiana; en contraparte, **el Estado** ha mantenido importantes constantes en su proceso de racionalización, a través de dos tipos de funcionarios¹.- “los

políticos” y 2.- “los administrativos”: el dirigente político del Estado de México ha rutinizado la política, es decir, ha transformado las decisiones políticas en decisiones de rutina administrativa, por medio del dominio del funcionario burocrático, en su lógica de operación burocrática, aunque, ciertamente, la burocracia no sólo ha crecido sino que se ha hecho más compleja, en respuesta, el Gobierno ha creado nuevas instituciones bajo el poder de la legitimación del Estado racional. En esta investigación, para analizar estas constantes, tomará las nociones conceptuales de Max Weber para explicar **la racionalidad del Estado y de los sistemas burocráticos** sobre las empresas del transporte público en las diversas administraciones de gobierno durante el 1970 a 2005.

En este marco, analizaremos **el concepto de Estado**, Weber comenta que

desde el punto de vista de la consideración sociológica, una asociación “política” y en particular un “Estado” no se pueden definir por el contenido de lo que hacen. En efecto, no existe apenas tarea alguna que una asociación política no haya tomado alguna vez en sus manos, ni tampoco puede decirse de ninguna, por otra parte, que la política haya sido siempre exclusivamente propia de aquellas asociaciones que se designan como políticas, y hoy como Estados, o que fueron históricamente precursores del Estado moderno. Antes bien, sociológicamente el Estado moderno sólo puede definirse en última instancia a partir de un medio específico que, lo mismo que a toda asociación política, le es propio, a saber: el de la coacción física (1998,428).

Conviene señalar, por supuesto que el **poder de coacción**, no es en modo alguno el medio normal o único de operación **del Estado** pero sí su medio específico. En el pasado, las asociaciones más diversas, empezando por la familia, la emplearon como medio habitual; hoy, en cambio, habremos de decir: “**el Estado** es aquella comunidad humana que en el

interior de su territorio, reclama para sí el monopolio de **la coacción física legítima**” (Weber:1998,428), e incorporaremos su ejercicio, pues contará con un soporte fundamental: la legitimidad del propio Estado.

Cabe aclarar que si abordo el tema de la legitimidad, estaré hablando del “**ordenamiento jurídico formal**”; por tal motivo haré referencia a la premisa de que la dominación está en manos de los autorizados legalmente... “En las relaciones entre dominantes y dominados, la dominación suele apoyarse interiormente en **motivos jurídicos**, en motivos de su legitimidad” (Weber:op.cit.,428).

La pertinencia del concepto de la **coacción legítima** para el estudio es necesaria para el análisis de cómo **el Estado** moderno se ha podido definir, en última instancia, a partir de un medio específico de ejercicio de poder: “**la coacción legal**” y cómo, en las distintas administraciones del Gobierno del Estado de México, durante el periodo 1970-2005, ha reclamado para sí el monopolio de este poder, a través de la racionalidad burocrática para definir así las políticas del transporte público.

Entonces, analizaré cómo, en sus diferentes administraciones gubernamentales, el Estado ha desempeñado un papel esencial en el desarrollo del **orden legítimo del Estado racional** y, en su forma de actuación, se ha apoyado en motivos de legitimidad a través de **una dominación legal**.

Para Weber, los “motivos de legitimidad” de la dominación son tres: I. la dominación legal, II. dominación tradicional, III. dominación carismática. La presente investigación empleará la primera.

Según Weber, **dominación legal** en virtud de estatuto. Su tipo más puro es la dominación burocrática. Su idea básica es: “que cualquier derecho puede crearse y modificarse por medio de un estatuto sancionado correctamente en cuanto a la forma. La asociación dominante es elegida o nombrada, y ella misma y todas sus partes son un servicio Parcial heterónomo y heterocéfalo que suele designarse como autoridad” (Weber, op.cit., 350). De tal suerte que el equipo administrativo está conformado por funcionarios y subordinados.

En esta dirección, Weber considera que:

se obedece, no a la persona en virtud de su derecho propio sino a la **regla estatuida**, la cual establece al propio tiempo a quién y en qué medida se debe obedecer. También el que ordena obedece, al emitir una orden, a una regla: a la “**Ley**” o “**reglamento**” de una norma formalmente abstracta. El tipo del que ordena es el “**superior**”, cuyo derecho de mando está legitimado por una regla estatuida, en el marco de una “competencia” concreta, cuyas delimitaciones y especialización se funda en la utilidad objetiva y en las exigencias profesionales puestas a la actividad del **funcionario**. (op.cit.,350-351)

(

Weber utilizó con frecuencia el ejemplo de las máquinas para analizar la naturaleza de la **racionalización burocrática**, ya que es el sistema más racional para acumular energías en el cumplimiento de determinadas tareas; sus miembros son “sólo un engranaje más del mecanismo en movimiento perpetuo que le asignan una ruta esencialmente fija. Al igual

que una máquina, una burocracia puede ponerse al servicio de muchos amos distintos” (Giddens en Weber:2002).

La pertinencia del concepto de racionalidad burocrática⁵, para la presente investigación es porque analiza la racionalidad de la burocracia y su ejercicio de autoridad. Analizaremos entonces, cómo en la racionalidad del Estado el funcionario burocrático ha mantenido importantes constantes en el desempeño de sus tareas rutinarias, en las distintas administraciones gubernamentales en el periodo 1970-2005. Nuestras consideraciones se apoyan, naturalmente, en la premisa de que el poder de mando, ejercido por el Estado, supone el cumplimiento de un poder burocrático que opera dentro de un sistema de orden jurídico.

Parte de esta investigación, analizará cómo la acción racionalmente socializada de una estructura de dominación se encuentra en la burocrática su tipo específico. Analizaremos en primer término cómo la dominación legal se manifiesta en el gobierno “burocrático moderno. En el periodo 1970-2005, en sus diferentes administraciones en el Estado de México. Sin embargo, la racionalidad puesta de manifiesto en la burocratización, ligada al desarrollo de normas de carácter legal, ha dejado vacíos en la normatividad para regular a las empresas del transporte público. Estos vacíos han permitido que el Estado y las empresas lleven a cabo un complicado juego de relaciones.

⁵En el periodo 1970-2005 se constató cómo la burocracia es elegida o nombrada, y ella misma y todas sus partes se conforman en función del servicio público que prestan; un servicio parcial heterónimo que suele designarse como autoridad. El equipo administrativo consta de funcionarios nombrados por el Gobernador, y los subordinados son ciudadanos.

Después de este breve esbozo sobre la perspectiva de Weber, y por la búsqueda de una visión complementaria, se analiza el proceso de racionalización de un sistema cuando este descansa en complicadas interacciones dinámicas entre los actores. Es por ello la pertinencia de emplear los conceptos teórico metodológicos desarrollados por Mitchell Clyde.

1.3.2. Las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte

En busca de un esquema dinámico explicativo

Las investigaciones pioneras sobre este tema fueron hechas por el antropólogo social Mitchell Clyde (1969), su propuesta se basa en la interacción entre diversos actores sociales y cómo estos llevan a cabo un flujo de **mecanismos intermedios** explicados en términos de sus objetivos, lo que trae como resultado relaciones interactivas dinámicas. Antes de él, los análisis eran estáticos, debido a que las relaciones sociales se enfocaban solamente en el interior de una estructura social.

Las aportaciones teórico metodológicas desarrolladas por Mitchell le permiten explicar de forma precisa la manera en que se lleva a cabo la interacción entre varias estructuras sociales a partir de un flujo de **mecanismos intermedios** llamados “**redes sociales**”, lo que determina que las relaciones sean dinámicas. Los conceptos desarrollados por Mitchell en relación a las redes entre varias estructuras sociales son los siguientes: a) criterios de reconocimiento, b) objetivos, c) normas y reglas, d) capacidad de reunir a los miembros, e) división del trabajo y f) posición de los actores.

La conceptualización desarrollada por Mitchell se empleará en la presente investigación para reconocer cómo se ha llevado a cabo la interacción entre dos lógicas de operación distinta es decir entre el Estado y las empresas del transporte público, en las diferentes

administraciones de Gobierno durante 1970-2005. Las preguntas que me surgen son las siguientes: ¿Cuáles son **los mecanismos intermedios o redes sociales** que ha puesto en práctica el **Estado** durante las diferentes administración de Gobierno para que se lleve a cabo la interacción con las empresas del transporte?, ¿cuáles son las reglas que ha instrumentado el **Estado** durante el periodo 1970-2005 para que se lleve a cabo la interacción con las empresas del transporte público?, ¿qué estrategias ha puesto en práctica el Estado para reunir a las empresas del transporte durante las diversas administraciones de gobierno?, ¿cuál ha sido la posición del Estado frente a las empresas en las diversas administraciones gubernamentales?, ¿qué es lo que le ha permitido al Estado mantener su posición sobre las empresas del transporte, en cada administración de gobierno y se lleven a cabo cierto tipo de relaciones?

La presente investigación toma los conceptos desarrollados por Mitchell para explicar cómo en las diferentes administraciones de gobierno durante el periodo 1970-2005, El Estado ha desarrollado algunos **mecanismos intermedios o redes sociales** que le han permitido mantener una compleja relación interactiva y dinámica entre el **Estado** y **las empresas**. Sin embargo el trabajo de Mitchell, no tiene como objetivo analizar el proceso de racionalización que se lleva a cabo al interior de una empresa. En este sentido, es necesario complementar el trabajo de Mitchel con la mirada conceptual de Allen Batteau.

1.3.3. Las empresas del transporte público: cultura organizacional y racionalidad empresarial

Para nuestra investigación tomaré como base metodológica los conceptos desarrollados por Batteau (2002,727-739), estudioso de la antropología industrial. Los trabajos del autor, relacionados a **la cultura organizacional** en empresas individuales, me servirán para entender la dinámica interna de los trabajadores de las empresas del transporte público de Toluca, y cómo manifiestan comportamientos enraizados en prácticas que se han heredado por generaciones y que difieren totalmente de lo que los urbanistas y sus modelos matemáticos consideran las mejores prácticas del servicio de transporte y aún así funcionan.

Batteau nos dice en su obra que la cultura organizacional es aprendida cuando un conjunto de significados compartidos están unidos en una estructura definida, entre los miembros de la organización. La pregunta sería ¿cuáles son esos significados compartidos por los trabajadores de las empresas? y, ¿cuál es la reacción a estos?

Para Batteau la cultura es vista como un marco de significados que son cultivados, negociados, reproducidos y manifestados en comportamientos determinados de la cultura, y son entendidos como aquellos elementos conductuales que se consideran emblemáticos dentro de la identidad de una organización.

Para entender la cultura organizacional debemos empezar por definir una organización, Batteau establece que la organización es “una forma social determinada por racionalidad instrumental orientada por una meta” (Batteau:op.cit., 727-739’).

El concepto de cultura organizacional de Batteau, tiene capacidad analítica en tanto el distingue cuatro sistemas de referencia:

1. de racionalidad, referida a la organización de la empresa,
2. de inclusión, integra a los miembros de la organización, pues tienen características que les permiten estar dentro, es decir, los límites o las fronteras que la organización marca para ser incluido o excluido,
3. de orden y autoridad, toda organización tiene una estructura de autoridad, la comprensión de lo que constituye el poder y la autoridad descansa en los símbolos de profesionalismo, habilidad técnica, prerrogativas de propiedad o la intimidación física, de tal suerte que reciben una legitimación profunda, con límites que marca la legislación nacional o estatal, y
4. de adaptación y resistencia, la última resalta valores de autonomía, individualidad, trabajo arduo, vida familiar y religión; la cultura de mando trae como consecuencia una cultura de resistencia.

Con la conceptualización de cultura organizacional Batteau se desprenden las siguientes interrogantes:

¿Cómo se manifiesta el proceso de racionalización en la operación cotidiana de las empresas de transporte público de Toluca?, ¿cuál es el marco de significados compartidos por los trabajadores de las empresas del transporte?, ¿qué tipo de racionalidad orienta las metas de las empresas del transporte público?, ¿es cultivado, negociado, reproducido y manifestado el marco de significados por los trabajadores de las empresas del transporte?, ¿qué tipo de autoridad reconocen los trabajadores de las empresas del transporte en la operación cotidiana?, ¿qué tipos de acciones correctivas emplean las empresas del transporte cuando los trabajadores no cumplen las normas?

De manera complementaria, Larissa Adler ofrece una distinción entre actividades formales e informales, sobre todo haciendo hincapié en las segundas. El trabajo de Larissa Adler (1994) enfocó su atención en el estudio de cómo las redes informales operan con frecuencia por debajo o de forma paralela a las actividades formales y cómo la informalidad no sólo es un residuo del tradicionalismo, sino un elemento intrínseco de la formalidad, en tanto es una respuesta a la rigidez de la formalización; de ahí que sea un mecanismo adaptable que, simultáneamente y en círculo vicioso, refuerza los defectos de las actividades en la actividades formales (Adler:1994).

Esta investigación empleará los conceptos teóricos de Larissa Adler para analizar cómo las redes informales **se entretajan** con las redes de la formalidad de la operación cotidiana de las empresas del transporte. Y como la informalidad es un elemento intrínseco de la formalidad, en respuesta a la rigidez de la formalización; de ahí que sea un mecanismo donde hay normas pero no principios y esto refuerce los defectos de la operación cotidiana

formal de las empresas del transporte público. Las preguntas inmediatas que me surgen son las siguientes: ¿Por qué surgen las actividades informales en la operación cotidiana formal de las empresas del transporte público?, ¿la informalidad es diferente en cada una de las empresas del transporte público?, ¿qué interferencia provoca la informalidad en la operación diaria de las empresas?

Analizaré entonces, bajo la perspectiva de Larissa Adler, cómo en las empresas del transporte público de Toluca la informalidad es un elemento intrínseco de la formalidad, y cómo dicha informalidad hace posible la operación del transporte urbano; de ahí que sea un mecanismo que cuente con normas pero no con principios. Los concesionarios del transporte han establecido importantes constantes: dan servicio sin calidad, no les importa sus trabajadores, el usuario, el urbanismo o las vialidades congestionadas por la excesiva oferta de autobuses, incremento de rutas, malas prácticas de manejo, pérdidas de horas hombre, gasto de gasolina indiscriminada, contaminación del medio ambiente, entre otros aspectos.

1.4. Estrategia metodológica

La presente investigación tuvo diversas estrategias metodológicas, ya que la complejidad del tema requirió un desarrollo sistemático y formal.

Al inicio de la investigación se hizo una indagación sobre el estado del arte. Las primeras investigaciones realizadas en torno al servicio de transporte y sus políticas públicas se basan, principalmente, en modelos matemáticos y análisis económicos que dan luz sobre la situación macro de este problema, sin embargo, la pregunta que surgió fue ¿cómo se podía estudiar el transporte público urbano a partir de la micro-observación?

Un análisis a nivel micro se ubica, necesariamente, con el contacto directo con la realidad y sus actores principales: el Estado, las empresas del transporte y los usuarios; por tanto carece de la posibilidad de representatividad que dan las fuentes estadísticas en los estudios hechos con anterioridad. Eso sí, detecta procesos que ni los ingenieros ni los economistas pudieron identificar y que dan cuenta de los sujetos involucrados.

Entonces, se requirió de una investigación sociológica, para tal efecto se recabó información socioeconómica, a través de mapas e información estadística, para crear el panorama de desarrollo que Toluca y su zona metropolitana han tenido en las últimas tres décadas.

Otra estrategia fue la revisión de los planes de desarrollo de los distintos gobiernos estatales, con el fin de observar la actuación del Estado en relación a la aplicación de las políticas y el otorgamiento de concesiones para las empresas del transporte público, para ello, también fue necesario el análisis desde tres distintos enfoques teóricos (Weber, Mitchel Clyde, Allen Batteau y Larissa Adler); otra estrategia fue la aplicación de distintas encuestas a los funcionarios del transporte público, sin embargo, esto no fue posible ya que no se localizaron a las personas pertinentes, debido a esto fue necesario recurrir a las fuentes hemerográficas ya que dan cuenta de las relaciones que se han establecido entre el Estado y las empresas del transporte en el periodo 1970-2005.

También fue necesario recurrir a la Secretaría del Transporte con el fin de obtener información relacionada con las empresas del transporte del periodo antes señalado; el servicio de transporte público de Toluca y su zona metropolitana actualmente está integrado por 26 empresas, 269 rutas; 2,202 autobuses y 1,275 microbuses, por supuesto, esto implica un total de 3, 477 autobuses registrados, con una cantidad semejante que opera sin registro, es decir, de manera ilegal; esta información la pude constatar con distintas encuestas y cuestionarios aplicados a los despachadores de las rutas y a los jefes de servicio, a partir de esto fue conveniente seleccionar dos empresas, la empresa fundadora en la prestación del servicio de transporte urbano en Toluca y otra, la que actualmente tiene el mayor número de autobuses, rutas y choferes; con el fin de conocer su crecimiento y su historia visité y entrevisté a sus gerentes. Finalmente hice un **estudio de caso**, a través del recorrido de una “ruta”, donde no sólo se presta un servicio, sino en donde tiene lugar un conjunto de comportamientos con un marco de significados que son cultivados, negociados,

reproducidos y manifestados en el comportamiento de los trabajadores del transporte, es decir, la cultura organizacional (Allen Batteau), y el enfoque complementario de Larissa Adler, quien ofrece una distinción entre las redes formales e informales. Este estudio de caso se realizó durante el primer semestre de 2005, en las dos empresas seleccionadas, con el fin de constatar la clasificación de rutas urbanas y suburbanas, la primera ofrece el servicio en un solo municipio, mientras que la segunda, presta su servicio en tres o más municipios; aunque sólo una de ellas se describe de manera detallada en el capítulo cuatro, es decir, de una ruta urbana.

Esta investigación desarrolló una estrategia metodológica cualitativa y cuantitativa para entretelar tanto los conocimientos como el estudio de caso, para enriquecer la propia investigación y para presentar de manera objetiva los resultados obtenidos.

Ante tales circunstancias, las técnicas de investigación son las siguientes:

Reconocer que el servicio de transporte público es un sistema de relaciones sociales que opera en una estructura urbana; para tal propósito se debe:

1. Obtener estadísticas oficiales, y realizar un seguimiento del crecimiento de la población y su influencia en la conformación de la estructura urbana actual, así como la dinámica demográfica, el equipamiento y la infraestructura;
2. Analizar la participación del Estado mediante los diferentes gobiernos, a través del contenido de las políticas del transporte público urbano que se han instrumentado para Toluca y su área metropolitana.

3. Analizar los periódicos locales *El Sol de Toluca* y *El Rumbo*, ya que son los más representativos, por ende los más leídos, sin olvidar que tienen una tendencia estatal.
4. Investigar la organización de las empresas del transporte público urbano, bajo el esquema de concesiones.
5. Recopilar información a través de entrevistas, observaciones, pláticas con choferes.

1.4.1. Alcances

Evidentemente el estudio de caso demandaba la selección de un objeto concreto, así que escogí dos empresas del transporte público urbano de la zona de Toluca; para ello, identifiqué las rutas donde operan sus autobuses para apreciar el comportamiento de los diversos trabajadores involucrados: los jefes de servicio, los choferes, los checadores, etc. A través de la observación me di cuenta de la organización de los trabajadores y el tipo de actividades que realizan; ellos cubren una compleja red de procesos que los ubican en distintas jerarquías. La experiencia de campo demostró que aunque las empresas guardan similitudes, no se trata de un trabajo homogéneo, porque se perciben diferencias que las distinguen entre ellas y del resto de las demás.

Conviene anotar que el sitio de operación no es sólo un espacio donde se realiza el recorrido de una ruta, sino los lugares donde se llevan a cabo diversas relaciones articuladas, tanto en el plano vertical como en el horizontal, lo que da un carácter singular a la forma de operar el transporte público.

Para la recolección de datos recurrí, además de las empresas seleccionadas, a la Secretaría de Transporte Terrestre. Dicha información me proporcionó una visión macro y la tomé como punto de partida para averiguar cuáles podían ser los casos típicos tanto de las empresas más grandes como de las pequeñas. La muestra determinaría la localización de las empresas y su operación. Dos elementos fueron importantes en esta selección: el primero fue la cantidad de autobuses con que cuentan las empresas, porque ello determina la oferta

del transporte; el segundo, referido al número de rutas que se establecen de acuerdo con la demanda de usuarios del transporte público.

En cuanto al primer elemento, la Secretaría de Transporte Terrestre reconoce como empresas del transporte a aquellas que han sido establecidas a partir de convocatorias y concesiones otorgadas. Para operar una nueva empresa, se debe registrar ante la Secretaría el número de autobuses con los cuales se ofrecerá el servicio, sin embargo, cabe señalar que muchas empresas no registran todas sus unidades, originando irregularidades de varios tipos; por tanto, para efectos de la presente investigación, sólo se considerarán los autobuses que cumplen este requisito, de lo contrario el tiempo para el trabajo se extendería demasiado.

La gama de empresas responsables que ofrecen el servicio de transporte público presenta diferencias ante la demanda de usuarios. Su capacidad empresarial está supeditada a la disponibilidad de autobuses: ya sea que provengan de los propios accionistas (dueños de los autobuses) o de las arrendadoras bancarias que les otorgan crédito; esto es importante, porque la demanda del transporte repercute de manera directa en la estabilidad de la empresa y en la permanencia de los trabajadores.

La intención de combinar el primer elemento con las rutas se debe a que las últimas reflejan la calidad del servicio, porque el tipo de ruta se relaciona con la organización y operación de la empresa y, por consiguiente, con los trabajadores.

Conseguir que las empresas proporcionaran información sobre el transporte siempre fue un reto. La primera estrategia fue entrevistar a los checadores formales e informales, a los choferes y a los directivos de las empresas. La aportación más importante del primer sondeo fue la orientación acerca de la organización y la operación. Esto no sólo era útil, sino necesario para realizar recorridos en el espacio urbano altamente congestionado por las complicadas redes de las rutas.

Como ya se mencionó, la investigación de campo se realizó con dos empresas: **Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V.**⁶: fundadora del transporte público (empezó a operar en 1970 y sus integrantes son permisionarios). Aunque a lo largo del tiempo ha tenido diversos cambios nominativos, actualmente es una de las empresas más grandes porque tiene el mayor número de autobuses registrados; y **Autotransportes 2 de Marzo** (surgida en 1982 y sus integrantes ya son accionistas), la cual se distingue por ofrecer el servicio de transporte público en autobuses nuevos que compra a través de créditos bancarios, además de que es la empresa que concentra mayor número de rutas.

La observación directa se aplicó en las visitas cotidianas a las empresas y en los recorridos de las rutas donde se lleva a cabo la operación del servicio. Por las mañanas, acudía a las empresas y así podía observar tanto la organización como la operación de las empresas, después realicé recorridos en las diversas rutas de las empresas y al interior de los

⁶ El nombre de esta empresa ha sufrido diversos cambios, éste es el último.

autobuses pude observar su lógica de operación cotidiana, así como su cultura organizacional.

1.4.2. Limitaciones

Es relevante mencionar que a lo largo del trabajo, las empresas, mediante los secretarios, en ocasiones, ponían obstáculos para obtener la información que requería, pues evadían el tema de los accionistas y el número real de autobuses que poseen; los empresarios no comprendían mi interés por conocer la organización de los concesionarios y temían que hiciera mal uso de la información, así que tuve la necesidad de corroborar datos con los choferes, jefes de servicio y checadores.

A pesar de estas limitaciones, considero que el contacto directo con la empresa ofrece una serie de reflexiones, mientras que el trabajo realizado en gabinete no se puede percibir. Resultó interesante contrarrestar estas actitudes en las conversaciones realizadas en las rutas. Cada una de las rutas ofrece la oportunidad de observar al mismo tiempo la operación y la organización de la empresa, es decir, el chofer realiza un trabajo controlado por el tiempo, a través de checadores formales e informales, en tanto, tiene la responsabilidad de ir manejando y competir con las demás empresas.

Se dio prioridad a las entrevistas abiertas y a la observación del acontecimiento cotidiano de la problemática, con el objeto de atender en forma directa cómo se llevan a cabo los

controles, las salidas en las bases de los autobuses, la información entre los checadores formales e informales y los choferes, así como los jefes de servicio y la empresa.

Después del reconocimiento general del problema, fue necesario recurrir a una alternativa técnica que permitiera la sistematización de la información recabada, acerca de cada uno de los trabajadores involucrados. La opción se concretó en diseñar un cuestionario con preguntas cerradas dirigidas a los secretarios de la empresa. El cuestionario se dividió en dos partes: la primera refiere las características de la organización de los trabajadores, mientras que la segunda incluye la operación de la empresa y las características de cada uno de los individuos que están a cargo de la operación (desde los jefes de servicio hasta los checadores).

Es importante mencionar que en el segundo capítulo, referente a las políticas del transporte, a través de los Gobiernos del Estado de México, se presentaron obstáculos para obtener la información, pues en los documentos no se podía observar el tema de las relaciones entre el sector público y el privado, así que tuve la necesidad de corroborar datos con los principales periódicos de Toluca. Aquí nuevamente se presentó otro obstáculo, porque el Archivo del Estado de México solamente cuenta con información a partir de 1990 y hasta el 2005.

En términos generales, se puede apreciar que el trabajo demandó **diversas estrategias** que buscaban cumplir con los objetivos planteados en el proyecto. A reserva de un diálogo reflexivo, se espera que la presente investigación sirva para comprender que el desarrollo

del servicio de transporte público en la ciudad constituye un sistema complejo de relaciones sociales, económicas y políticas.

En el siguiente capítulo se verán aspectos que están relacionados con el contexto socioeconómico de Toluca y su zona metropolitana, con el fin de conocer las características demográficas y socioeconómicas de la zona que determinaron su crecimiento.

CAPÍTULO II	55
EL CONTEXTO SOCIOECONÓMICO DE TOLUCA Y SU ZONA METROPOLITANA, Y SU IMPACTO EN LAS RELACIONES ENTRE EL ESTADO Y LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, 1970-2005	55
2.1. Características demográficas y socioeconómicas	58
2.1.1. Crecimiento poblacional	59
2.2. Infraestructura y equipamiento urbano	88
2.2.1. Desarrollo de la infraestructura escolar	89
2.2.2. Incremento de los centros de salud	99
2.2.3. Evolución de los centros de abasto	108
2.2.4. Aumento de carreteras	111
2.2.5. Tendencia de la ocupación del suelo urbano	113
Conclusiones	116

Capítulo II

El contexto socioeconómico de Toluca y su zona metropolitana, y su impacto en las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público, 1970-2005

En este capítulo se ofrece un panorama general del contexto socioeconómico de Toluca y su zona metropolitana durante las últimas tres décadas, y por ende, del crecimiento urbano; como el aumento poblacional se dio de manera desequilibrada esto generó cambios importante tanto en la estructura urbana como en la prestación de servicios públicos; en este sentido, la oferta del servicio de transporte, tema central de esta investigación, no se ha dado de forma eficiente, pues la estructura urbana es heterogénea y ha rebasado la capacidad de dotar infraestructura y vialidades.

La finalidad del capítulo es fundamentar que el transporte urbano se relaciona tanto con el espacio en que se mueve, Toluca y su zona conurbada, como con las empresas que prestan este servicio. Para tal efecto se revisaron documentos relacionados con el crecimiento de la región, datos estadísticos generales y **mapas del crecimiento urbano**, a partir de esto se generó información básica que sustenta la investigación.

El capítulo se compone de la descripción del crecimiento demográfico, con base en datos socioeconómicos, y del equipamiento urbano en escuelas, salud, abasto e infraestructura; por supuesto de Toluca y su zona metropolitana, en este caso: Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco y Zinacantepec⁷.

⁷ De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) 2000, esta zona alberga una población de 1,192,069 habitantes

Con el objeto de contestar las siguientes preguntas: ¿qué tipo de patrón de urbanismo ha desarrollado Toluca y su zona metropolitana?, ¿qué características y desequilibrios regionales se han generado con el proceso de urbanización?

Por supuesto aquí comienza la indagación para contestar lo anterior, después de una exhaustiva investigación se pudo constatar que dicha pregunta sólo tiene respuesta después de analizar diversas concepciones teóricas metodológicas, acercamientos a la realidad, e información estadística, mapas, además de un estudio de caso.

Para tal efecto la metodología que se siguió fue la siguiente: tres enfoques teóricos distintos, pero complementarios, y que abordaron el objeto de estudio; el primero se apoya en la perspectiva teórica de Max Weber, quien inspiró la llamada sociología de la dominación. Sus principios sustentan el análisis en torno a la esfera política y al proceso de racionalización con que opera el Estado, así como la racionalidad burocrática fundamental, a partir de las categorías conceptuales de **poder** y **dominación**. Es importante señalar que este análisis Weberiano no considera, dentro de las relaciones, algunos mecanismos intermedios como son las **“redes sociales”**, a través de las cuales es posible la dominación. Ante ello, se hace necesario revisar otras miradas teórico-metodológicas.

En el segundo se vio la perspectiva de Mitchel Clyde, quien ofreció una lectura para interpretar el tema de las relaciones dinámicas entre el Estado y las empresas del transporte. Sus Principios sustentan el análisis de la manera en que se lleva a cabo la interacción entre varias estructuras sociales a partir de un flujo de **mecanismos intermedios** llamados **“redes sociales”**.

Y en el tercero se presentan las nociones teórico metodológicas de Allen Batteau, pues explica de forma precisa los términos y la manera en que se lleva a cabo el proceso de racionalización al interior de las empresas del transporte, por la propia lógica de operación; lo que determina que el servicio se dé de ese modo y no de otro; esto refiere a la cultura de organización de la empresa. Los conceptos desarrollados por Batteau en relación a **la cultura organizacional** son los siguientes: 1) racionalidad, 2) inclusión, 3) orden y autoridad, y 4) adaptación y resistencia; que explican el comportamiento de los trabajadores como resultado de las relaciones sociales al interior de las empresas. En esta misma línea, se incorpora el trabajo desarrollado por Larissa Adler, quien toma el concepto trabajado por Mitchell, pues está plenamente consciente de que las actividades informales operan de manera paralela o por debajo de las organizaciones formales, en respuesta a la rigidez de la formalidad. Para abordar esta cuestión, la investigación tomará su concepción de **“redes informales en sistemas formales”**.

2.1. Características demográficas y socioeconómicas

El transporte público urbano es uno de los principales impulsores de la consolidación y expansión del área urbana, en Toluca y su zona metropolitana ha habido un crecimiento poblacional acelerado que requiere de los medios necesarios para trasladarse de las zonas periféricas hacia el centro de la ciudad. En este sentido, el transporte ha funcionado como integrador de nuevas áreas urbanas, es decir, las que antes eran periféricas se convierten en

urbanas, lo que genera que haya nuevas necesidades de transporte hacia otras zonas limítrofes.

Bajo esta perspectiva, se presentan algunas características generales sobre el crecimiento de la población, el nivel de escolaridad y el tipo de actividades económicas, tanto en Toluca como en su zona metropolitana durante las últimas tres décadas.

Las preguntas a contestar son: ¿qué cambios significativos se pueden observar en el crecimiento en la población de Toluca y su zona metropolitana, después de tres décadas?, ¿cuáles son los municipios que presentan mayor incremento demográfico?, ¿cuáles los especializados en educación?, ¿qué municipios muestran cambios en las actividades económicas?, ¿qué forma ha tenido el aumento demográfico? Para dar respuesta a las interrogantes el siguiente paso es describir el crecimiento de la población y de la educación, las tendencias de las actividades primarias, secundarias y terciarias de Toluca y su zona metropolitana durante el periodo 1970-2000.

2.1.1. Crecimiento poblacional

En el transcurso de las últimas tres décadas Toluca y su zona metropolitana han atravesado por un incremento demográfico muy importante, producto de las migraciones, lo que ha traído como consecuencia un proceso de urbanización y expansión sin precedente.

En el cuadro 1 se puede apreciar cómo aumentó a un ritmo desproporcionado; en el periodo de 1980 a 1990 la tasa promedio anual de crecimiento demográfico es de 2.7, ligeramente superior a la nacional, con un 2.0 por ciento, mientras que en el periodo de 1970 a 1990 fue de 4.8 en promedio, casi el doble de la nacional: 2.6 por ciento (INEGI:1970,1980 y 2000).

Cuadro 1

Población total de Toluca y su zona metropolitana

	Censo							
	1970		1980		1990		2000	
Municipio	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	36071	9.28	57219	9.15	66912	7.80	99870	8.38
Metepec	31724	8.16	83030	13.28	140268	16.36	194463	16.31
Ocoyoacac	19364	4.98	33952	5.43	37395	4.36	49643	4.16
San Mateo Atenco	18140	4.67	33719	5.39	41926	4.89	59647	5.00
Toluca	239261	61.55	357071	57.11	487612	56.88	666596	55.92
Zinacantepec	44182	11.37	60232	9.63	83197	9.70	121850	10.22
Total	388742	100	625223	100	857310	100	1192069	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980,1990 y 2000)

Cuadro 2

Tendencia de crecimiento poblacional

	Censo							
	1970	1980	Var 70-80	1990	Var 80-90	2000	Var 90-2000	Var 70-2000
Lerma	36071	57219	36.96	66912	14.49	99870	33.00	276.87
Metepec	31724	83030	61.79	140268	40.81	194463	27.87	612.98
Ocoyoacac	19364	33952	42.97	37395	9.21	49643	24.67	256.37
San Mateo Atenco	18140	33719	46.20	41926	19.57	59647	29.71	328.81
Toluca	239261	357071	32.99	487612	26.77	666596	26.85	278.61
Zinacantepec	44182	60232	26.65	83197	27.60	121850	31.72	275.79

Fuente: Elaboración propia con base en información del cuadro 1

Del cuadro 2 se puede apreciar cómo gran parte del crecimiento demográfico ocurrió principalmente en los municipios de la zona metropolitana, por ejemplo, durante 1970-1980 la tendencia de crecimiento indica que el municipio que tuvo mayor crecimiento fue Metepec con 61.79, le siguen San Mateo Atenco con 46.20, Ocoyoacac con 42.97, Lerma con 36.96, y casi al último Toluca con 32.99, mientras que el municipio que creció menos fue Zinacantepec con 26.65 por ciento.

En el periodo de 1970 a 1980 algunos municipios dejaron de ser rurales y se convirtieron en urbanos, como es el caso de Metepec, San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac.

También del cuadro 2 se observa que en el periodo de 1980 a 1990 Metepec creció 40.81; Zinacantepec, 27.60; Toluca, 26.77; San Mateo Atenco, 19.57; Lerma, 14.49, y el municipio que creció menos fue Ocoyoacac con 9.21 por ciento. A partir de esta década la dinámica demográfica de Toluca y su zona metropolitana depende del crecimiento social y no del natural, como originalmente se daba.

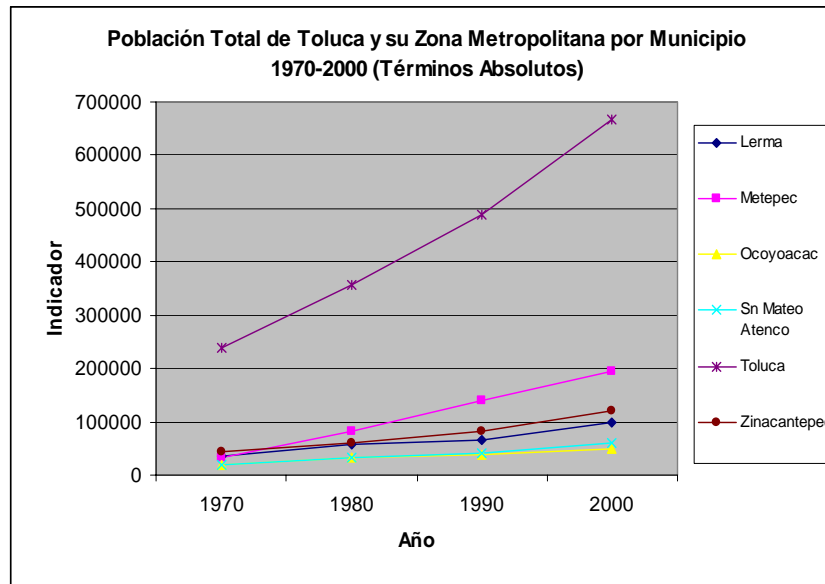
En el periodo de 1980-1990 el crecimiento poblacional se relaciona con las migraciones; en este periodo el porcentaje de migración en la entidad primero fue de 7.9 y después de 12.1 por ciento. Los flujos migratorios provinieron del Distrito Federal y de otras entidades como Hidalgo, Michoacán, Puebla, Oaxaca y Veracruz, los sismos de 1985 aportaron mayores flujos migratorios hacia la ciudad de Toluca y su zona metropolitana, ya para 1990 el 40% de la población había nacido en otras entidades, es decir, 342,924 habitantes ((INEGI:1980, 1990 y 2000).

Con los resultados del cuadro 2 se aprecia que la tendencia de crecimiento en el periodo 1990-2000 cambia un poco, pues el municipio que creció más fue Lerma con 33.00, le siguen Zinacantepec con 31.72, San Mateo Atenco con 29.71, Metepec con 27.87, Toluca con 26.85 y el que menos creció fue Ocoyoacac con 24.67 por ciento. En este periodo Toluca y su zona metropolitana absorbieron grandes concentraciones de poblaciones. También en esta época el 75% de la población estatal se concentraba en tan sólo 18.7% del suelo, situación que se mantiene prácticamente sin variaciones hasta nuestros días. Por ejemplo, en Ecatepec se encuentra el 12.4 de la población; en Nezahualcóyotl, el 10.7; en Naucalpan, el 7.2; en Tlalnepantla, el 6.2, y en Toluca el 4.8 por ciento; estos municipios reúnen aproximadamente el 41 % de la población total del Estado ((INEGI:1990 y 200).

Por otro lado, la gráfica 1 muestra, en términos absolutos, que la tendencia de crecimiento en el periodo de 1970 a 2000 se dio en todos los municipios. Entre los que se destacan está Toluca, Metepec y Zinacantepec, mientras que los municipios que tuvieron un crecimiento menor fueron: San Mateo Atenco y Ocoyoacac.

Gráfica 1

Tendencia de crecimiento poblacional



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 1

A partir de los cuadros se observa que durante las tres últimas décadas la población aumentó a un ritmo acelerado, de manera desordenada y desigual. Toluca y su zona metropolitana se convirtió en una de las zonas más pobladas del Estado de México; de acuerdo con el censo de población de 1990, en esta etapa se tiene la mayor densidad de población, es decir, 457 habitantes por km², y le sigue el Distrito Federal; sin embargo, en el periodo de 1980 a 1990 la tasa promedio anual de crecimiento demográfico fue de 2.7, ligeramente superior a la nacional: de 2 por ciento.

Como ya se había dicho, este crecimiento acelerado se debe en gran medida a las migraciones, los municipios que reciben la mayoría de los inmigrantes son Metepec,

Toluca y Zinacantepec, lo que generó una serie de cambios en los usos del suelo, estructura territorial y de demandas de servicios.

El creciente aumento de la población, así como la falta de una planeación integral, origina que este crecimiento continúe su marcha en un patrón desigual de expansión física, por ello han surgido grandes cambios:

- En la década de 1970 a 1980 el crecimiento de la población urbana fue más rápida que el de la rural, debido a que las migraciones se establecieron en los municipios más urbanizados. En consecuencia, el porcentaje de la población que vive en localidades rurales (2 mil 500 habitantes o menos) disminuyó.
- Se estima que de 1980 a 1990 la población que residía en zonas urbanas era del 84%, mientras que en el ámbito nacional esa proporción era de 71.3 por ciento.
- Existe una desproporción entre el campo y la ciudad, la población urbana presenta un alto grado de concentración.

Consecuencias de la dinámica demográfica

1970-1980

- Toluca y sus municipios conurbanos se convirtieron en el lugar más poblado del Estado de México.
- Los municipios de mayor crecimiento fueron Metepec, San Mateo Atenco, Ocoyoacac, Lerma, Toluca y Zinacantepec.
- El municipio de Metepec dejó de ser rural para convertirse en urbano.

1980-1990

- Los constantes y sustanciales flujos migratorios generaron una de las concentraciones urbanas de más rápido crecimiento.
- Toluca y su zona metropolitana posee un grado de urbanización superior al de la República, ya que 84% (contra el 71% nacional) de su población vive en localidades con más de 2 mil 500 habitantes (INEGI:1990 y 2000).

1990-2000

- Los municipios que tuvieron un crecimiento mayor fueron Toluca, Metepec y Zinacantepec.
- La urbanización de Toluca y la zona metropolitana no sólo fue acelerada sino desordenada, complicando los esfuerzos de la planeación urbana y la administración para satisfacer las demandas de infraestructura y servicios públicos.
- Los municipios que tuvieron menor crecimiento poblacional fueron Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac.
- Se dio una profunda diferenciación y desigualdad entre los municipios de la zona metropolitana.
- La zona metropolitana albergó la mayor concentración de población y creció a una tasa superior a la nacional, esto generó demandas de gran magnitud sobre los sistemas productivo (empleo), educativo, salud y transporte público urbano.

2.1.2. Población estudiantil

También es importante observar el crecimiento de la población estudiantil, pues delimita con certeza parte del servicio de transporte urbano, con los datos que a continuación presento se puede observar que el sector educativo creció en una configuración espacial desigual dentro de la zona metropolitana, lo que podría indicar que se debe a la presión del crecimiento demográfico.

Cuadro 3

Población de seis años que asiste a la escuela primaria

Censo	IX 1970		X 1980		XI 1990		XII 2000	
	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	350	10.60	464	13.36	1737	7.89	2089	8.70
Metepec	351	10.63	596	17.16	3594	16.33	3512	14.63
Ocoyoacac	106	3.21	234	6.74	930	4.23	1034	4.31
San Mateo Atenco	210	6.36	224	6.45	1170	5.32	1320	5.50
Toluca	2077	62.90	1658	47.73	12280	55.80	13358	55.65
Zinacantepec	208	6.30	298	8.58	2297	10.44	2690	11.21
Total	3302	100	3474	100	22008	100	24003	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000)

En el cuadro 3 se aprecia que durante 1970 Toluca era el municipio que tenía una mayor población en la escuela primaria, le seguía Lerma y después Metepec. Los municipios que poseían menor población en primaria eran Zinacantepec y Ocoyoacac.

Cuadro 4

Tendencia de crecimiento en primaria

Censo	IX	Variación De	X	Variación De	XI	Variación De	XII	Variación de
Municipio	1970	1970-1980	1980	1980-1990	1990	1990-2000	2000	1970-2000
Lerma	350	-24.57	464	-73.29	1737	-16.85	2089	596.857143
Metepec	351	-41.11	596	-83.42	3594	2.33	3512	1000.5698
Ocoyoacac	106	-54.70	234	-74.84	930	-10.06	1034	975.471698
San Mateo Atenco	210	-6.25	224	-80.85	1170	-11.36	1320	628.571429
Toluca	2077	25.27	1658	-86.50	12280	-8.07	13358	643.139143
Zinacantepec	208	-30.20	298	-87.03	2297	-14.61	2690	1293.26923

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 3

En el cuadro 4 vemos que de 1970 a 1980 el crecimiento en el sector educativo fue desigual. Por ejemplo, el crecimiento mayor se dio en el municipio de Ocoyoacac con 54.70, le sigue Metepec con 41.11 y después Zinacantepec con 30.20, mientras que en Toluca se dio en 25.27 por ciento. En este periodo, Toluca y su zona metropolitana presentaron un crecimiento mayor en la población, los municipios dejaron de ser rurales y se convirtieron en urbanos. Los municipios con mayor población en primaria fueron Ocoyoacac, Metepec y Zinacantepec.

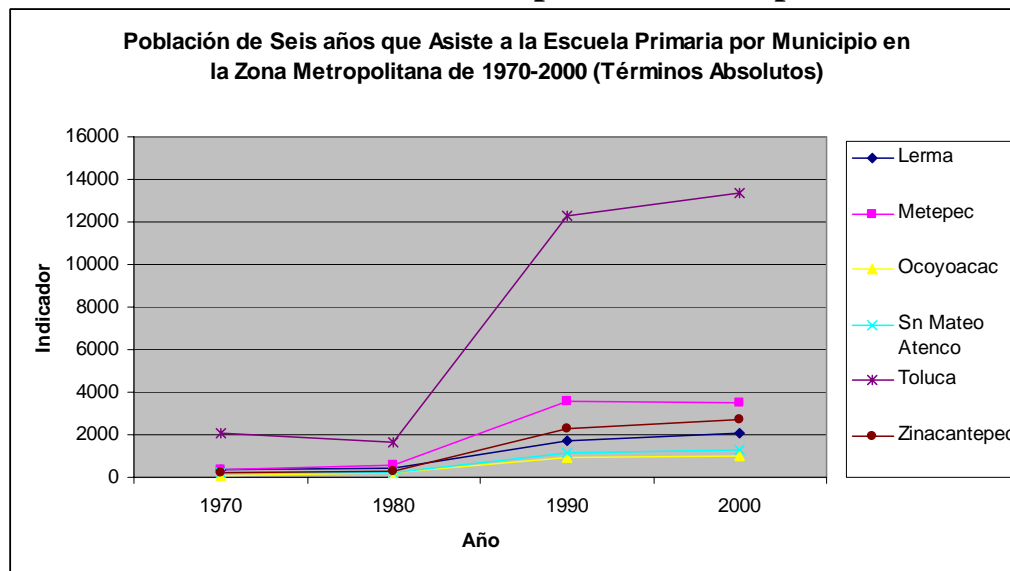
De mismo cuadro se observa que en el periodo de 1980 a 1990 los municipios con mayor porcentaje de población que asiste a las escuelas primarias fueron Zinacantepec con 87.03, Toluca con 86.50 y Metepec con 83.42 por ciento, mientras que los municipios que tuvieron menor crecimiento fueron Lerma y Ocoyoacac.

Durante la década de 1990 a 2000 se valora que los municipios que presentaron mayor crecimiento en este rubro fueron Lerma, Zinacantepec y San Mateo Atenco.

Con los resultados del cuadro 4 se puede decir que la tendencia de crecimiento de 1970 al 2000 benefició a Zinacantepec con 1293.26, le sigue Metepec con 1000.56 y Ocoyoacac con 975.47 por ciento.

Gráfica 2

Tendencia de crecimiento poblacional en primaria



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 3

En la gráfica 2 se ilustra en números absolutos que la tendencia de crecimiento del nivel de primaria no es igual a partir del periodo de 1980, por ejemplo, de 1970 a 2000 los municipios que tuvieron mayor crecimiento fueron Toluca, Metepec y Zinacantepec, mientras que Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac presentaron un menor crecimiento.

Ahora, observemos lo que sucede con la población que asiste a la escuela secundaria en Toluca y los municipios conurbados.

Cuadro 5

Población de 11 a 14 años que asiste a secundaria

Censo	IX		X		XI		XII	
	1970		1980		1990		2000	
Municipio	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	302	5.41	1534	10.24	1919	8.40	2052	8.72
Metepec	409	7.32	1985	13.25	3633	15.91	3671	15.59
Ocoyoacac	186	3.33	895	5.97	1022	4.47	942	4.00
San Mateo Atenco	232	4.15	851	5.68	1119	4.90	1224	5.20
Toluca	4103	73.45	8148	54.37	12627	55.28	13035	55.37
Zinacantepec	354	6.34	1573	10.50	2521	11.04	2616	11.11
Total	5586	100	14986	100	22841	100	23540	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000)

El cuadro 5 muestra que de 1970 a 2000 todos los municipios incrementaron su población que asiste a la escuela secundaria; el mayor porcentaje se concentra en los municipios de Toluca, Metepec y Zinacantepec; por el contrario, los de menor población son los municipios de Ocoyoacac y San Mateo Atenco.

Cuadro 6

Tendencia de crecimiento en secundaria

Censo	IX	Variación de	X	Variación De	XI	Variación De	XII	Variación De
	1970		1980		1990		2000	
Municipio	Abs	1970 -1980	Abs	1980 - 1990	Abs	1990 -2000	Abs	1970 -2000
Lerma	302	507.95	1534	125.10	1919	106.93	2052	679.47
Metepec	409	485.33	1985	183.02	3633	101.05	3671	897.56
Ocoyoacac	186	481.18	895	114.19	1022	92.17	942	506.45
San Mateo Atenco	232	366.81	851	131.49	1119	109.38	1224	527.59
Toluca	4103	198.59	8148	154.97	12627	103.23	13035	317.69
Zinacantepec	354	444.35	1573	160.27	2521	103.77	2616	738.98

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 5

El cuadro 6 deja ver que en el periodo de 1970 a 1980 la mayor población que asiste a la escuela secundaria se reúne en el municipio de Lerma con 507.95, le sigue Metepec con 485.33 y Ocoyoacac con 481.18 por ciento; mientras que los municipios que concentran menor población son Zinacantepec y San Mateo Atenco.

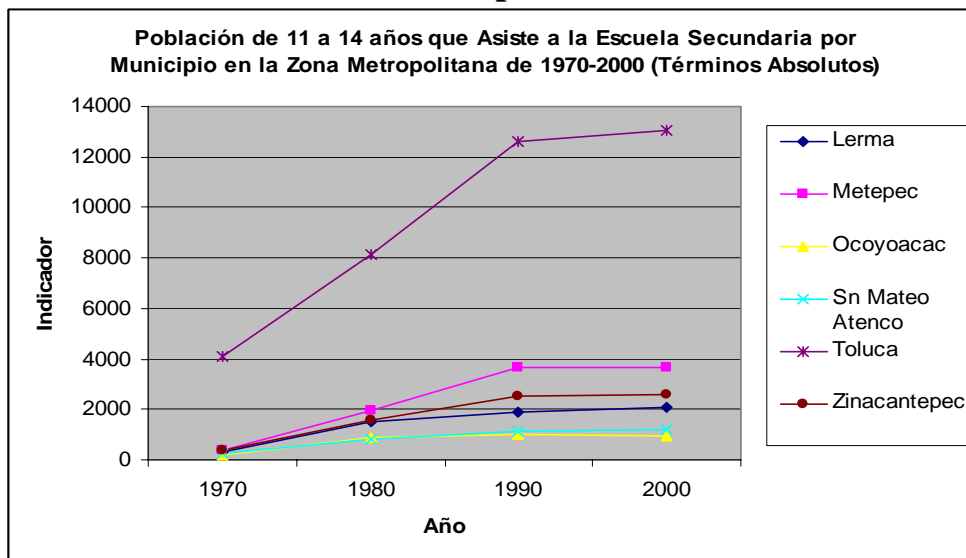
En el mismo cuadro se observa que de 1980 a 1990 el municipio con mayor población estudiantil en secundaria es Metepec, con 183.02% y detrás está Zinacantepec y San Mateo Atenco.

Los municipios con mayor población en este sector, durante 1990 y 2000, fueron San Mateo Atenco con 109.38, Lerma con 106.93 y Zinacantepec con 103.77 por ciento.

Entonces, la tendencia de crecimiento de la población que asiste a la secundaria de 1970 a 2000 favorece al municipio de Metepec con 897, a Zinacantepec con 738.98 y Lerma con 679.47 por ciento.

Gráfica 3

Tendencia de crecimiento poblacional en secundaria



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 3

En términos absolutos, como se observa en la gráfica 3, de 1970 a 2000 todos los municipios presentan un crecimiento en la población que asiste a la escuela secundaria. La población que cuenta con mayor educación está en Toluca, Metepec y Zinacantepec, mientras que los que tuvieron menor población en este tipo de educación son Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac, esta tendencia se da porque tienen menor número de habitantes y de escuelas.

También es importante observar el crecimiento de la población estudiantil de preparatoria, pues ellos, de alguna manera, son los representantes de un sector que requieren los servicios de transportación urbana.

Cuadro 7

Población de 15 a 19 años que asiste a preparatoria

Censo Municipio	IX 1970		X 1980		XI 1990		XII 2000	
	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	91	3.56	2837	19.31	1670	7.84	1870	8.01
Metepac	135	5.28	2684	18.27	3506	16.46	3890	16.66
Ocoyoacac	41	1.60	1570	10.68	936	4.39	933	3.99
San Mateo Atenco	61	2.39	1523	10.36	1036	4.86	1213	5.19
Toluca	2149	84.04	2713	18.46	12025	56.44	12969	55.53
Zinacantepec	80	3.13	3367	22.91	2132	10.01	2480	10.62
Total	2557	100	14694	100	21305	100	23355	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000)

Se puede observar, a partir del cuadro 7 que la población que asiste a la escuela preparatoria durante 1970 se concentra solamente en Toluca, ya que es el único municipio que contaba con una escuela de ese grado, por ello la población de los demás municipios se veía obligada a desplazarse hasta ese lugar.

Los datos que ha continuación se presentan, ya en la década de 1980 a 1990, muestran un gran crecimiento en todos municipios, esto se relaciona con el crecimiento acelerado de la población y por tanto de demanda de educación en ese aspecto. Durante este periodo en todos los municipios se construyeron CEBETIS, CONALEPs y Bachilleratos, es decir, se abrieron oportunidades para obtener este nivel de educación sin necesidad de viajar grandes distancias.

En el siguiente cuadro se observa que de 1970 a 1980 los municipios que reúnen la mayor población de preparatoria son los siguientes: Zinacantepec con 4,208.75, Ocoyoacac con

3,829.27 y Lerma con un 3,117.58 por ciento. Los municipios con menor población preparatoria son San Mateo Atenco y Metepec.

Cuadro 8

Tendencia de crecimiento en preparatoria

Censo Municipio	IX	Variación	X	Variación	XI	Variación	XII	Variación
	1970	de	1980	de	1990	de	2000	de
	Abs	1970 -1980	Abs	1980 -1990	Abs	1990 -2000	Abs	1970 -2000
Lerma	91	3117.58	2837	-41.14	1670	11.98	1870	2054.95
Metepec	135	1988.15	2684	130.63	3506	10.95	3890	2881.48
Ocoyoacac	41	3829.27	1570	-40.38	936	-0.32	933	2275.61
San Mateo Atenco	61	2496.72	1523	-31.98	1036	17.08	1213	1988.52
Toluca	2149	126.24	2713	443.24	12025	7.85	12969	603.49
Zinacantepec	80	4208.75	3367	-36.68	2132	16.32	2480	3100.00

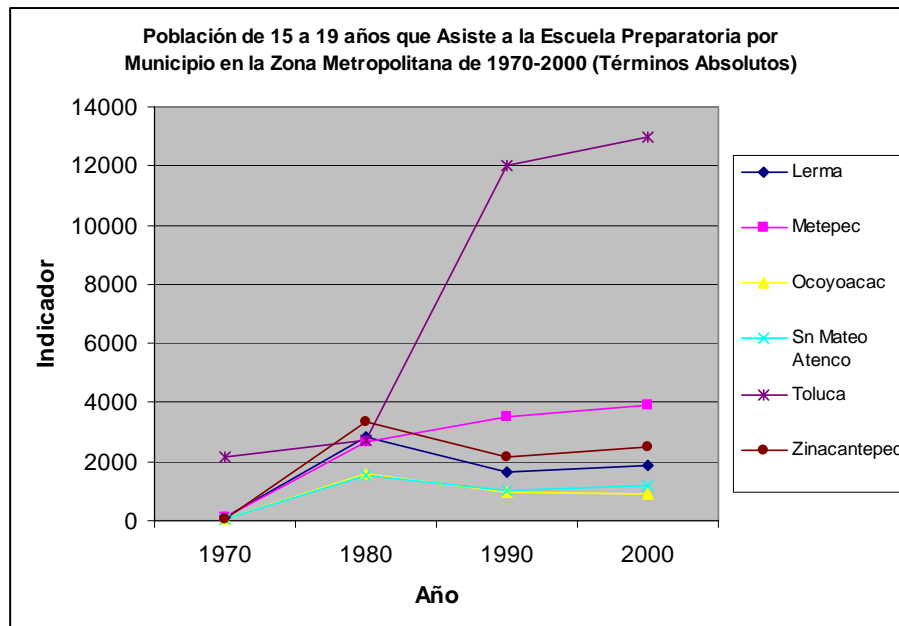
Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 7

Si observamos el cuadro 8 podemos decir que de 1980 a 1990 los municipios con mayor población en preparatoria son Toluca, pues tiene 443.24% y Metepec con 130.63. Lo que indica que durante este periodo el número de preparatorias creció en estos municipios. Por el contrario, en ese mismo periodo, Lerma presenta un decremento de -41.14 y el de Ocoyoacac es de -40.38 por ciento.

El mismo cuadro nos muestra la tendencia de 1970 a 2000, los municipios más especializado a nivel preparatoria fueron: Zinacantepec, Metepec y Ocoyoacac.

Gráfica 5

Tendencia de crecimiento poblacional en preparatoria



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 4

La tendencia de crecimiento en números absolutos de 1970 a 1980 se puede observar en la grafica 5. Todos los municipios se desarrollan en el sector de preparatoria. Durante 1980 y 1990 el municipio que tuvo mayor crecimiento fue Toluca, por el contrario, Zinacantepec y Lerma presentan un decremento. En el periodo de 1990 a 200 los municipios que concentran el mayor número de población en preparatoria son Toluca, Metepec y Zinacantepec, y los que tienen menos son San Mateo Atenco y Ocoyoacac.

Toca el momento de observar la tendencia de la población que asiste a una escuela profesional, es importante mencionar que en este rubro los datos se basan en la existencia de centros que ofrecen esta educación.

Cuadro 9

Población de 20 a 24 años que asiste a la escuela profesional

Censo \ Municipio	IX 1970		X 1980		XI 1990		XII 2000	
	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	41	3.12	2882	12.04	6952	7.73	9677	8.20
Metepiec	58	4.42	2799	11.69	13033	14.49	19173	16.25
Ocoyoacac	16	1.22	1495	6.24	4020	4.47	5003	4.24
San Mateo Atenco	12	0.91	1536	6.41	4176	4.64	6202	5.26
Toluca	1129	85.99	12353	51.59	53035	58.97	65569	55.58
Zinacantepec	57	4.34	2881	12.03	8721	9.70	12358	10.47
Total	1313	100	23946	100	89937	100	117982	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000)

Durante 1970 el único municipio que contaba con una escuela que ofreciera este tipo de educación era Toluca, pues en él está la UAEM, esto trae como consecuencia que el mayor porcentaje de población que asiste a la escuela profesional en esta época se concentrara en Toluca; por supuesto, se debe en gran medida a que es la capital del Estado de México, en este caso, la población de la zona conurbada se desplazaba a este municipio, lo que generaba mayor demanda de transporte público.

Del mismo cuadro se observa que durante 1980 Toluca continúa con el mismo parámetro, reúne a casi toda la población de este sector, pues no hay otra universidad en la zona metropolitana, por lo que la población no tiene otra opción que seguir desplazándose hacia la ciudad de Toluca y demandar transporte público.

Cuadro 10

Población de 20 a 24 años que asiste a la escuela profesional

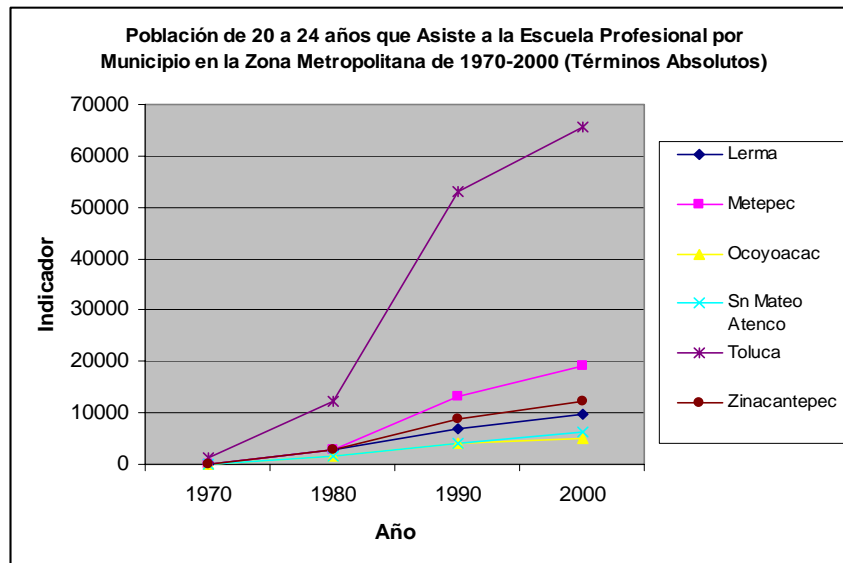
Censo Municipio	IX 1970	Variación De	X 1980	Variación De	XI 1990	Variación De	XII 2000	Variación De
	Abs	1970 -1980	Abs	1980 -1990	Abs	1990 -2000	Abs	1970 -2000
Lerma	41	7029.27	2882	241.22	6952	139.20	9677	23602.44
Metepec	58	4825.86	2799	465.63	13033	147.11	19173	33056.90
Ocoyoacac	16	9343.75	1495	268.90	4020	124.45	5003	31268.75
San Mateo Atenco	12	12800.00	1536	271.88	4176	148.52	6202	51683.33
Toluca	1129	1094.15	12353	429.33	53035	123.63	65569	5807.71
Zinacantepec	57	5054.39	2881	302.71	8721	141.70	12358	21680.70

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 9

Todavía en el cuadro 10 se observa que durante 1970 y 1980 Toluca y su zona metropolitana presentaron un crecimiento acelerado, lo que trajo consigo un incremento en la población a nivel profesional. En este periodo la población seguía desplazándose hacia la ciudad de Toluca; sin embargo los municipios que concentraron mayor porcentaje de población fueron: San Mateo Atenco, Ocoyoacac, Lerma y Metepec. Es importante señalar que en estas tres décadas hubo un crecimiento sustancial del sector que asistía a una escuela profesional, en este sentido, los municipios que se destacan por su crecimiento profesional son San Mateo Atenco, Metepec y Ocoyoacac.

Gráfica 6

Tendencia de crecimiento poblacional en profesional



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 5

En la gráfica 6 se ilustra la tendencia de crecimiento de la población que asiste a una escuela profesional en números absolutos. En el periodo de 1970 a 1980 todos los municipios incrementan su población profesional, aunque sobresale Toluca. Durante 1980 y 1990 se presenta un crecimiento acelerado en todos los municipios aunque sigue destacándose Toluca; ya en la década de 1990 a 2000 Toluca y la zona metropolitana presentan un crecimiento similar, por supuesto, a la cabeza está la ciudad de Toluca.

De esta gráfica se observa que los municipios con mayor población que estudia una carrera profesional son Toluca, Metepec y Zinacantepec, mientras que los menos especializados son Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac.

Así, en las últimas décadas, a partir de las necesidades educativas de la población, se ha generado un desplazamiento y un crecimiento urbano acelerado.

Consecuencias del crecimiento poblacional estudiantil

1970

- Toluca y su zona metropolitana son municipios rurales.
- Todos los municipios incrementan su población que asiste a la escuela primaria y secundaria; la población no requiere desplazarse porque en sus municipios existen escuelas.
- Toluca es el único municipio que cuenta con preparatoria y Universidad.
- La población de la zona metropolitana tiene que desplazarse a la ciudad de Toluca, para asistir a la escuela preparatoria y Universidad.
- La población que se desplaza utiliza el transporte foráneo.
- Toluca es el municipio de mayor especialización en educación.

1980-1990

- Toluca y su zona metropolitana se convirtió en una de las entidades más pobladas del Estado de México.
- Los constantes y sustanciales flujos migratorios han generado una de las concentraciones urbanas de más rápido crecimiento.
- Toluca y sus municipios conurbados han dejado de ser rurales para convertirse en urbanos.
- Los municipios que cuentan con escuelas preparatorias son Toluca, Metepec y Zinacantepec.
- Los municipios que cuentan con escuelas profesionales son Toluca y Metepec.

- Los municipios más especializados en educación de preparatoria y profesional son Toluca y Metepec.
- El resto de la población tiene que desplazarse hacia la ciudad para asistir a la escuela profesional.
- La población utiliza transporte foráneo y urbano.

1990-2000

- Los municipios que tuvieron un crecimiento mayor son Toluca, Metepec y Zinacantepec.
- La urbanización de Toluca y la zona metropolitana no sólo ha sido acelerada sino desordenada.
- Los municipios más especializados en educación son Toluca, Metepec y Zinacantepec, derivado de las concentraciones urbanas.
- Los municipios que tienen menor especialización son Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac.
- Existe una profunda diferenciación y desigualdad de educación entre los municipios de la zona metropolitana.
- El municipio de Toluca tiene el mayor número de Facultades y Escuelas profesionales por lo que concentra la población que asiste a una escuela profesional. Esto ha generado demandas de gran magnitud sobre el sistema de transporte público.
- El transporte público ha entretejido una complicada red de rutas para resolver la demanda de esta población.

2.1.3. Tendencia de las actividades primaria, secundaria y terciaria, y su impacto en el área urbana

Durante este periodo la estructura económica y poblacional de Toluca y su zona metropolitana sufre transformaciones importantes: los grandes movimientos migratorios intraestatales e interestatales se van a acelerar; la región pasará de rural a ser preponderantemente urbana; la participación del sector primario habrá de disminuir significativamente, el secundario crecerá y el terciario crecerá en proporciones importantes.

Cuadro 11

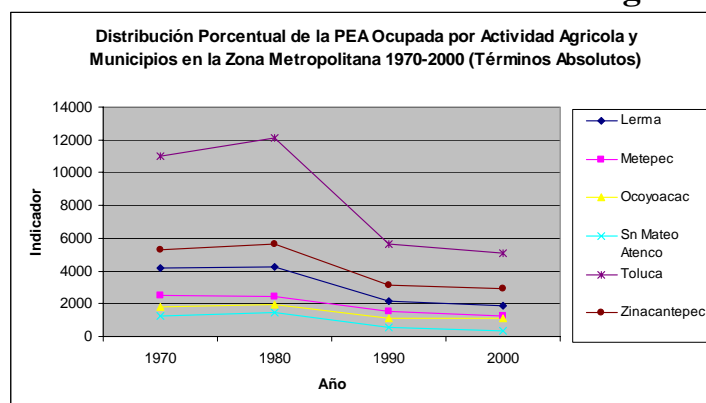
Distribución de la PEA por actividad agrícola

Actividad Agrícola								
Municipio	1970	Dist. Rel.	1980	Dist. Rel.	1990	Dist. Rel.	2000	Dist. Rel.
Lerma	4159	15.99	4237	15.20	2158	15.30	1851	14.75
Metepec	2507	9.64	2425	8.70	1546	10.96	1288	10.26
Ocoyoacac	1819	6.99	1982	7.11	1108	7.86	1081	8.61
San Mateo Atenco	1232	4.74	1474	5.29	526	3.73	347	2.76
Toluca	11026	42.38	12126	43.49	5650	40.06	5055	40.28
Zinacantepec	5275	20.27	5636	20.22	3115	22.09	2929	23.34
Total	26018	100	27880	100	14103	100	12551	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1979, 1980, 1990 y 2000)

Gráfica 7

Tendencia decreciente de la actividad agrícola



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 11

Cuadro 12

Tendencia decreciente de la actividad agrícola

Actividad Agrícola								
Municipio	1970	Variación de 1970-1980	1980	Variación de 1980-1990	1990	Variación de 1990-2000	2000	Variación de 1970 -2000
Lerma	4159	101.88	4237	-49.07	2158	-14.23	1851	-55.49
Metepec	2507	-3.27	2425	-36.25	1546	-16.69	1288	-48.62
Ocoyoacac	1819	108.96	1982	-44.10	1108	-2.44	1081	-40.57
San Mateo Atenco	1232	119.64	1474	-64.31	526	-34.03	347	-71.83
Toluca	11026	109.98	12126	-53.41	5650	-10.53	5055	-54.15
Zinacantepec	5275	106.84	5636	-44.73	3115	-5.97	2929	-44.47

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 11

Con los resultados del cuadro 12 se puede observar que el sector primario presenta un descenso significativo a partir de 1980; en la década de 1970 a 1980 todos los municipios tienen crecimiento, excepto Metepec, quien tiene un decremento de -3.27 por ciento.

Mientras que en el periodo de 1980 a 1990 el municipio con mayor decremento es San Mateo Atenco con -64.31, le sigue Toluca con -53.41 y Lerma con -49.07 por ciento. Para 1990 y 2000 San Mateo Atenco tiene -34.03; Metepec, -16.69 y Lerma, -14.23 por ciento.

En el mismo cuadro se aprecia que la tendencia del sector primario presenta un descenso significativo durante las tres décadas que se estudian, Toluca y su zona metropolitana deja de ser rural para convertirse en urbana. Se observa que el municipio que tuvo mayor descenso fue San Mateo Atenco con -71.83, le siguen Lerma con -55.49, Toluca con -54.15 y Metepec con -48.62 por ciento. Los municipios que presentan menor descenso son Zinacantepec y Ocoyoacac, esto se debe a que dichos municipios tienen una gran extensión espacial además de áreas de reserva ecológica, por ejemplo, Zinacantepec colinda con el Volcán de Toluca y Ocoyoacac con la Marquesa. Ahora describiré las actividades industriales.

Cuadro 13

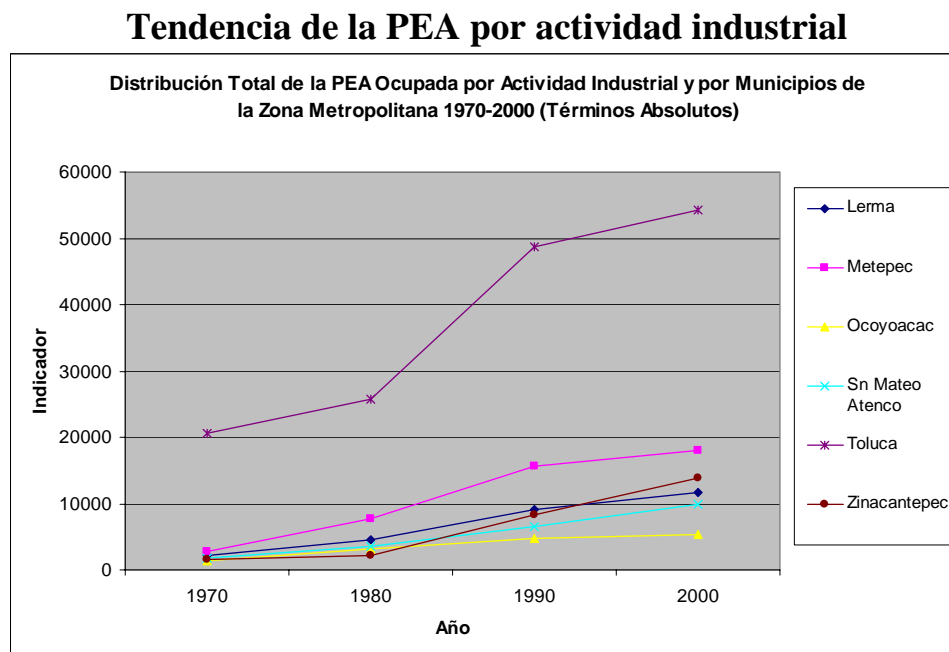
Distribución de la PEA por actividad industrial

Municipio	Año							
	1970		1980		1990		2000	
	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	2153	7.13	4487	9.58	9161	9.84	11601	10.26
Metepec	2775	9.19	7715	16.47	15616	16.78	18035	15.95
Ocoyoacac	1369	4.53	3143	6.71	4657	5.00	5402	4.78
San Mateo Atenco	1814	6.00	3564	7.61	6518	7.00	9867	8.73
Toluca	20561	68.06	25699	54.87	48753	52.38	54239	47.96
Zinacantepec	1537	5.09	2225	4.75	8367	8.99	13943	12.33
Total	30209	100.00	46833	100.00	93072	100.00	113087	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000)

Tanto en el cuadro 13 como en la gráfica 8 se observa que en el periodo de 1970 a 2000 Toluca, Metepec y Lerma son los municipios que concentran mayor cantidad de personal ocupado en actividades industriales.

Gráfica 8



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 13

Cuadro 14

Tendencia de la PEA por actividad industrial

Municipio	Año							
	1970	Variación de	1980	Variación de	1990	Variación de	2000	Variación de
	Abs	1970-1980	Abs	1980-1990	Abs	1990-2000	Abs	1970-2000
Lerma	2153	208.41	4487	204.17	9161	126.63	11601	538.83
Metepec	2775	278.02	7715	202.41	15616	115.49	18035	649.91
Ocoyoacac	1369	229.58	3143	148.17	4657	116.00	5402	394.59
San Mateo Atenco	1814	196.47	3564	182.88	6518	151.38	9867	543.94
Toluca	20561	124.99	25699	189.71	48753	111.25	54239	263.80
Zinacantepec	1537	144.76	2225	376.04	8367	166.64	13943	907.16

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 13

La tendencia de crecimiento del sector industrial, según datos del cuadro 14, durante el periodo de 1970 a 1980 presenta que Metepec es el que tiene mayor dinamismo con 278.02 y le siguen Ocoyoacac con 229.02 y Lerma con 208.41 por ciento; por el contrario el de menor dinamismo es Toluca en un 124.99 por ciento. Durante 1980 y 1990 los municipios de mayor crecimiento son Zinacantepec con 376.04, Lerma con 204.17 y Metepec con 202.41 por ciento; y el de menor crecimiento fue Ocoyoacac con 148.17 por ciento; en 1990 y 2000 los municipios que presentan mayor concentración de población dedicada a esta rama de la actividad económica son: Zinacantepec con 166.64, San Mateo Atenco con 151.38 y Lerma con 126.63% y el municipio de menor concentración es Toluca con 111.25 por ciento.

En el periodo de 1970 a 2000 las zonas con mayor crecimiento son Zinacantepec con 907.16, Metepec con 649.91 y San Mateo Atenco con 543.94 por ciento; durante esta etapa también se observa que el crecimiento del sector industrial no ha sido igual en las tres décadas, pues ha crecido de manera diferente en los municipios.

Se ha hablado un poco de las actividades primarias y secundarias, ahora toca el turno de abordar el tema del sector de servicios, veamos su tendencia en las tres últimas décadas.

Cuadro 15

Distribución porcentual de la PEA por actividad y servicios

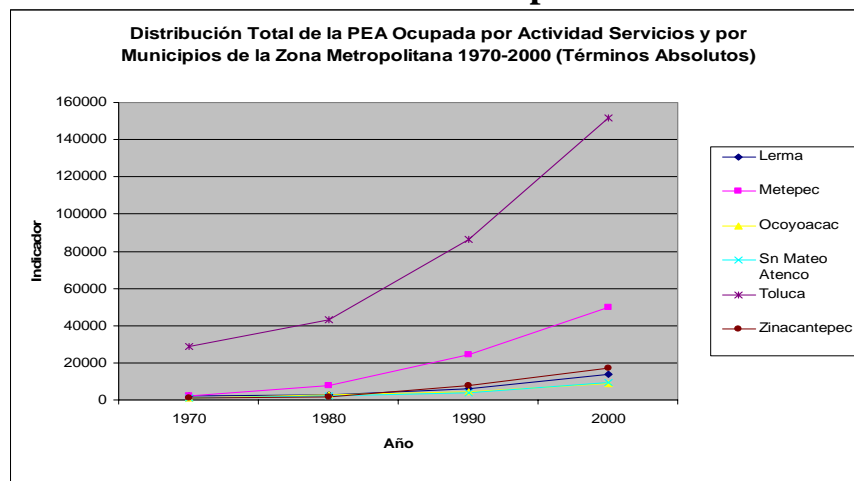
Municipio	Año							
	1970		1980		1990		2000	
	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel	Abs	Rel
Lerma	1982	5.49	2984	4.95	6092	4.59	14084	5.61
Metepec	2220	6.15	7684	12.74	24219	18.23	49793	19.82
Ocoyoacac	1199	3.32	2694	4.47	4234	3.19	8880	3.54
San Mateo Atenco	1065	2.95	1948	3.23	3974	2.99	9553	3.80
Toluca	28564	79.17	43343	71.88	86336	64.99	151856	60.46
Zinacantepec	1049	2.91	1649	2.73	7984	6.01	17003	6.77
Total	36079	100	60302	100	132839	100	251169	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000)

La creciente transformación de la estructura de la población económicamente activa se puede apreciar en el cuadro 15 y la gráfica 9, en los que el sector terciario, efecto del fenómeno simultáneo de urbanización y descenso del sector primario, presenta un mayor crecimiento.

Gráfica 9

Tendencia de crecimiento de la PEA por actividad de servicios



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 15

Cuadro 16

Tendencia de crecimiento de la PEA por actividad de servicios

Municipio	Año							
	1970	Variación de	1980	Variación de	1990	Variación de	2000	Variación de
	Abs	1970-1980	Abs	1980-1990	Abs	1990-2000	Abs	1970-2000
Lerma	1982	150.55	2984	204.16	6092	231.19	14084	710.60
Metepec	2220	346.13	7684	315.19	24219	205.59	49793	2242.93
Ocoyoacac	1199	224.69	2694	157.16	4234	209.73	8880	740.62
San Mateo Atenco	1065	182.91	1948	204.00	3974	240.39	9553	897.00
Toluca	28564	151.74	43343	199.19	86336	175.89	151856	531.63
Zinacantepec	1049	157.20	1649	484.17	7984	212.96	17003	1620.88

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 15

El dinámico crecimiento demográfico también ha presionado el sistema económico, particularmente en el sector servicios como se aprecia del cuadro 16. Durante 1970 y 1980 el crecimiento en el municipio de Metepec fue de 346.13, en Ocoyoacac de 224.69 y en San Mateo Atenco de 182.91 por ciento.

Ya en la década de 1980 a 1990 Zinacantepec se destaca con 484.17, Metepec con 315.19 y Lerma con un 204.16 por ciento; mientras que de 1990 a 2000 le toca a San Mateo Atenco con 240.39, Lerma con 231.19 y Ocoyoacac con 209.73 por ciento. Durante las tres últimas décadas Metepec es el que presenta un alto porcentaje que se dedica a las actividades de servicios con 2, 242.93%, como lo son de consumo, centros comerciales, restaurantes, cines, etc., le sigue Zinacantepec con 1620.88 y San Mateo Atenco con 897.00 por ciento.

Con los resultados del cuadro 16 se puede ver que durante las tres últimas décadas el crecimiento del sector servicio se ha presentado de manera desigual en los diferentes municipios.

Impactos en el área urbana y en la conformación territorial a partir de la PEA

- Los grandes movimientos migratorios intraestatales se aceleran.
- La zona metropolitana deja de ser rural y se convierte en urbana.
- La participación del sector primario disminuye significativamente.
- La participación del secundario crece en proporciones importantes.
- El sector terciario tiene un crecimiento importante.
- Se expande la zona metropolitana de Toluca.
- Durante 1970 y 1980 la PEA estaba concentrada en actividades agrícolas, industriales y de servicios.
- En el periodo de 1970 a 2000 la población de Metepec presenta una fuerte consolidación en las actividades de los servicios.

- Durante 1970 y 2000 el sector primario, secundario y terciario se presentan de manera desigual en los municipios de Toluca y su zona metropolitana.

2.2. Infraestructura y equipamiento urbano

Entre 1970 y 1980 Toluca y su zona metropolitana tuvo una gran demanda en materia educativa debido a la presión del crecimiento demográfico; los alfabetas de 15 años de edad y más pasaron de 59 a 86 por ciento ((INEGI:1970-1980), el promedio de años de educación formal aumentó de 2.4 a 5.5 para el mismo grupo. En esos años el nivel educativo presentó un incremento mayor que el que se daba en el ámbito nacional.

En el cuadro 17 se ve cómo, la infraestructura en educación preescolar tuvo un crecimiento muy bajo en todos los municipios durante el periodo de 1970 a 1980.

2.2.1. Desarrollo de la infraestructura escolar

Cuadro 17

Equipamiento en educación

Municipio	Nivel				
	No. de escuelas Preescolar	No. de escuelas Primaria	No. de escuelas Secundaria	No. de escuelas Preparatoria	No. de escuelas Profesional
1970					
Lerma	10	7	5		
Metepec	9	17	5		
Ocoyoacac	1	4	2		
San Mateo Atenco	1	4	2		
Toluca	45	97	42	1	1
Zinacantepec	1	14	3		
1980					
Lerma	12	9	6		
Metepec	12	23	8		
Ocoyoacac	5	4	2		
San mateo Atenco	2	6	2		
Toluca	46	105	46	4	1
Zinacantepec	12	17	6		
1990					
Lerma	44	53	26	12	
Metepec	60	59	29	12	
Ocoyoacac	18	26	11	3	
San Mateo Atenco	18	20	6	2	
Toluca	162	194	102	59	1
Zinacantepec	47	55	21	3	
2000					
Lerma	50	56	29	12 prepas y Bachilleratos	
Metepec	63	74	42	20	1 tecnológico
Ocoyoacac	20	28	11	4 prepas y Conalep	
San Mateo Atenco	19	24	7	2 prepa Bachillerato	
Toluca	194	220	119	68	1
Zinacantepec	47	56	27	7	

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de los anuarios estadísticos del Estado de México (1986, 1990 y 2000)

Cuadro 18

Equipamiento en educación preescolar

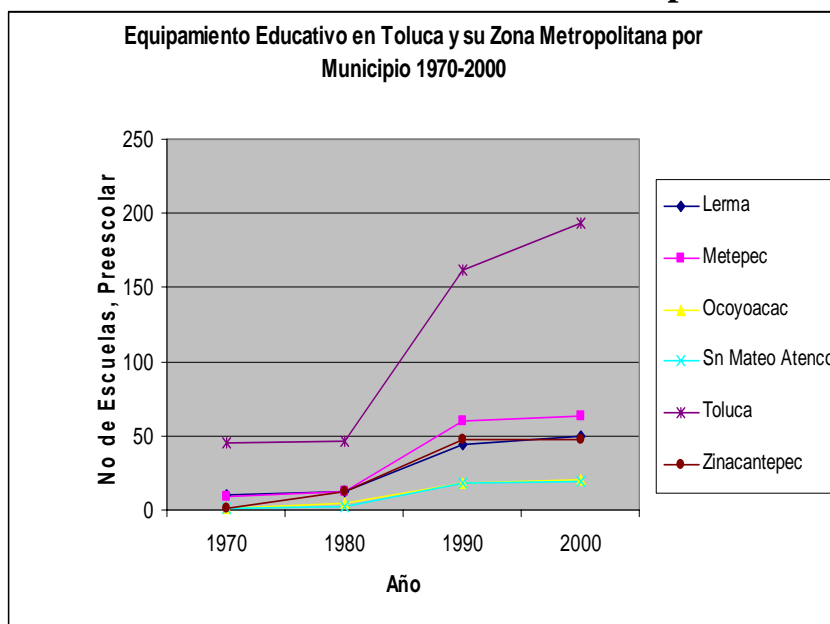
	No de Escuelas Preescolar					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	10	9	1	1	45	1
1980	12	12	5	2	46	12
1990	44	60	18	18	162	47
2000	50	63	20	19	194	47

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

Del cuadros 18 se observa que durante el periodo de 1970 a 2000 Toluca es el municipio que presenta mayor número de escuelas en el sector preescolar, le sigue Metepec y Zinacantepec.

Gráfica 10

Tendencia de crecimiento de escuelas de preescolar



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

De la gráfica 11 se aprecia que durante el periodo de 1970 a 1980 todos los municipios tienen un crecimiento en su infraestructura, destaca el municipio de Toluca. A partir de la década de 1980 a 1990 Toluca y su zona metropolitana crece en este sector, aunque Toluca se mantiene al frente y le sigue Metepec. Durante 1990 y 2000 también se observa un crecimiento en todas las zonas, ya aquí destacan Toluca, Metepec y Zinacantepec.

Cuadro 19

Equipamiento en educación primaria

	No de Escuelas Primaria					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	7	17	4	4	97	14
1980	9	23	4	6	105	17
1990	53	59	26	20	194	55
2000	56	74	28	24	220	56

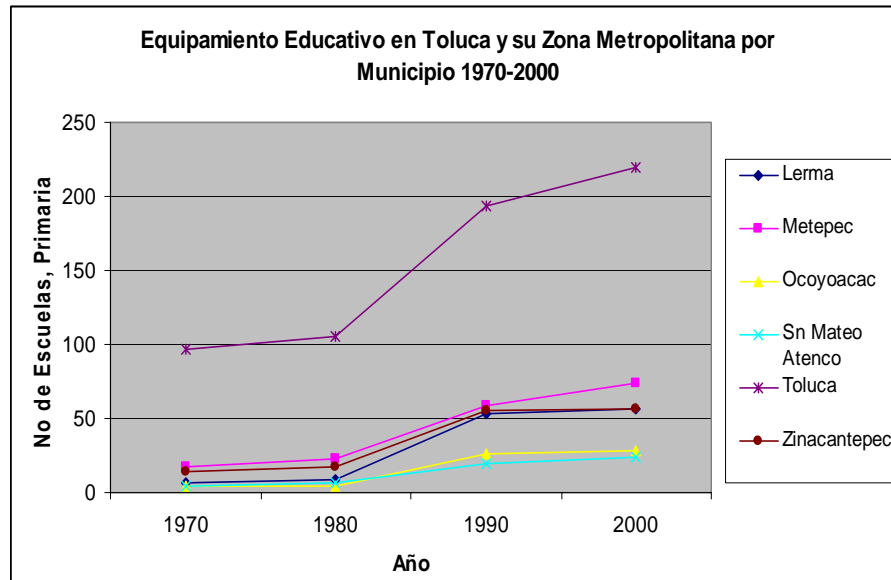
Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

Del cuadros 19 se observa que en el periodo de 1970 a 1980 todos los municipios cuentan con escuelas primarias. Durante esta época Toluca tuvo un crecimiento acelerado de la población, por lo que la dinámica demográfica presionó al sector educativo, particularmente en materia de escuelas primarias, destaca Toluca, Metepec y Zinacantepec.

Del mismo cuadro se observa que durante el periodo de 1990 a 2000 todos los municipios han incrementado el número de escuelas primarias, de los cuales destacan Toluca, Metepec y Zinacantepec.

Gráfica 11

Tendencia de crecimiento de escuelas primarias



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

De la gráfica 12 se observa que durante 1970 y 1980 todos los municipios cuentan con escuelas primarias. Entre 1980 y 1990 los municipios que tienen mayor población son Toluca, Metepec y Zinacantepec, lo que trae consigo mayor número de escuelas primarias; los municipios de Lerma, Ocoyoacac y San Mateo Atenco tienen rezagos en ese aspecto. Durante el periodo de 1990 y 2000 todos los municipios presentan un incremento en el número de escuelas primarias, destacan Toluca y Metepec.

Cuadro 20

Equipamiento en educación secundaria

Año	No. de Escuelas Secundarias					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	5	5	2	2	42	3
1980	6	8	2	2	46	6
1990	26	29	11	6	102	21
2000	29	42	11	7	119	27

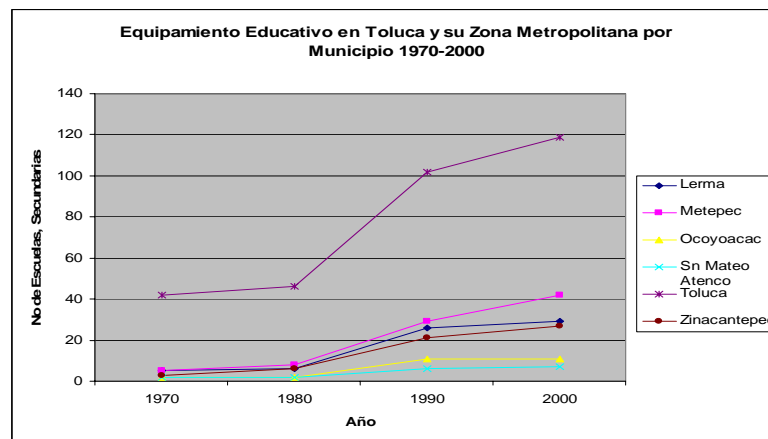
Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

Del cuadro 20 se observa que todos los municipios tienen escuelas de secundaria durante el periodo de 1970 a 1980, destacando solamente Toluca. De 1980 a 1990 los municipios que incrementaron el número de secundarias son Toluca, Metepec y Lerma; por otro lado, los municipios de Ocoyoacac y San Mateo Atenco también incrementan su número de escuelas de secundario debido a la nueva alternativa que representa la telesecundaria para llevar la educación a las zonas más dispersas y marginadas, así como también las secundarias técnicas.

Durante 1990 y 2000 los municipios que tienen mayor número de escuelas secundarias son Toluca, Metepec y Zinacantepec.

Gráfica 12

Tendencia de crecimiento de las escuelas secundarias



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

De la gráfica 13 se observa que durante 1970 y 1980 todos los municipios tienen casi el mismo número de escuelas secundarias, excepto Toluca, quien es el municipio que cuenta con más escuelas secundarias. En el periodo de 1980 a 1990 se presenta la misma tendencia; entre 1990 y 2000 Toluca y Metepec tienen el mismo número de escuelas. Los municipios con menor número de escuelas son Ocoyoacac y San Mateo Atenco.

Cuadro 21

Equipamiento en escuelas de preparatoria

	No. de Escuelas Preparatoria					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	1	0
1980	0	0	0	0	4	0
1990	12	12	3	2	59	3
2000	12	20	4	2	68	7

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

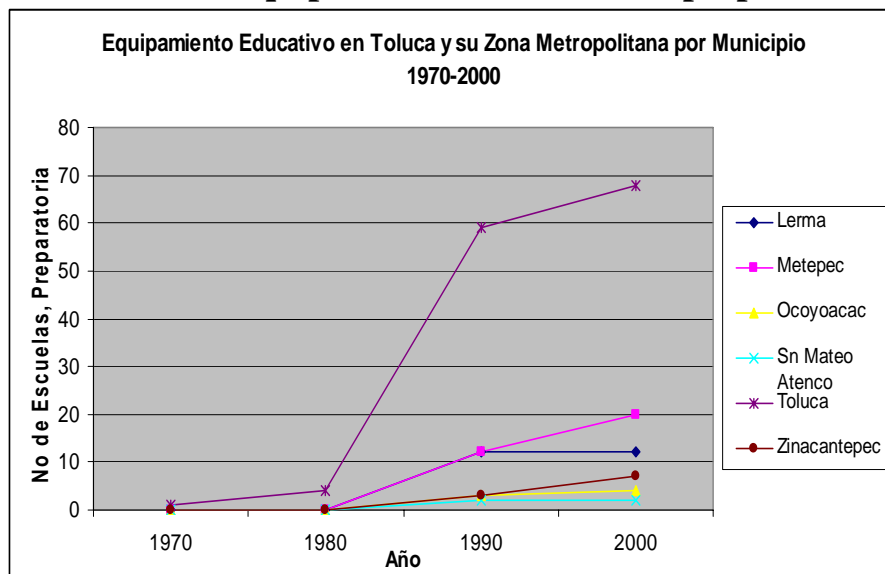
De los resultados del cuadro 21 se puede observar que Toluca, durante 1970, es el único municipio con una escuela de preparatoria. En este periodo la población estaba cambiando de rural a urbana, la mayoría de los municipios de la zona metropolitana carecían de servicios, de equipamiento urbano y de escuelas de preparatorias, por lo que la población que estaba en edad de cursar este nivel tenía que desplazarse hasta la ciudad de Toluca.

Del mismo cuadro, ya en 1980, se aprecia que la ciudad de Toluca tiene un incremento de población, esto ejerce presión para que se construyan tres preparatorias más; aunque se construyeron en el mismo municipio, por lo que la población tenía que trasladarse hacia este lugar, por supuesto, esto trajo como consecuencia la necesidad de transporte público.

Según el cuadro 20, durante 1990, todos los municipios cuentan con escuelas de preparatoria o Bachillerato, además de que se construyen algunos CEBETIS, un Tecnológico Regional en Metepec y El Tecnológico del Monterrey, campus Toluca. La población de la zona metropolitana aumentó, por lo que seguían presentándose las necesidades propias de la educación, esto generó la necesidad de transporte. La empresa del transporte ya ofrecía una serie de rutas donde se localizaban las escuelas. Durante 1990 todos los municipios cuentan con escuelas CEBETIS, CONALEPs y Bachilleratos, por ejemplo, el municipio de Toluca cuenta con 59 preparatorias.

Gráfica 13

Tendencia de equipamiento en educación preparatoria



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

Durante el periodo de 1970 a 1980, según la gráfica 14, se observa que Toluca es el único municipio que tiene escuela de preparatoria; es a partir de 1980 cuando los municipios de Metepec, Zinacantepec y San Mateo Atenco, cuentan con Bachilleratos y CEBETIS. En la década de 1990 a 2000 Lerma empieza a tener bachilleratos. Toluca, Metepec y Lerma son los que tienen mayor número de preparatorias.

Cuadro 22

Equipamiento en educación profesional

	No de Escuelas Profesional					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	1	0
1980	0	0	0	0	1	0
1990	0	0	0	0	1	0
2000	0	1	0	0	1	0

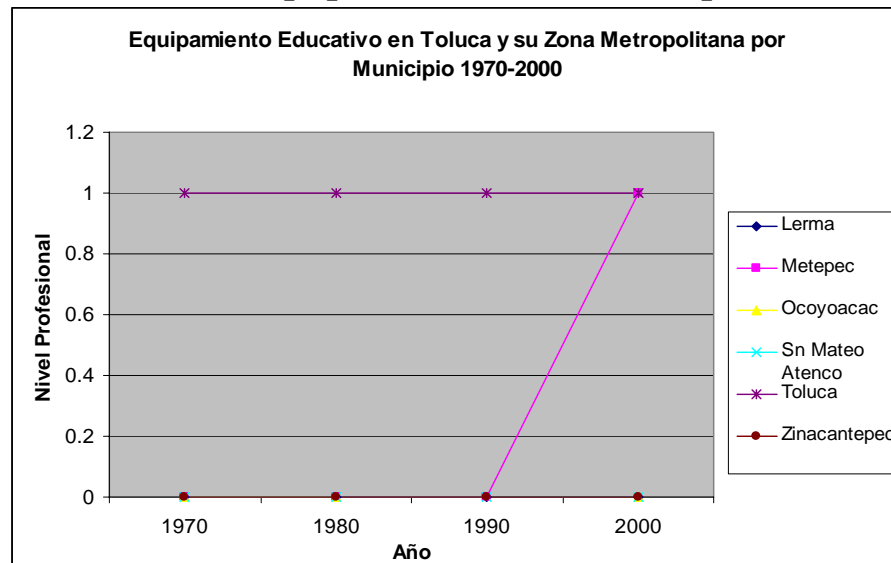
Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

Con base en los resultados del cuadro 22, durante 1970, Toluca es el único municipio con una escuela profesional. En este periodo la mayoría de los municipios de la zona metropolitana carecían de servicios y de equipamiento urbano, y por tanto de escuelas profesionales, esto trajo como consecuencia que la población que requería cursar este nivel de educación tenía que desplazarse hasta la ciudad de Toluca.

Del mismo cuadro, se observa que de 1980 a 1990 la ciudad de Toluca tiene un incremento acelerado de la población y continúa con una sola universidad. Durante el 2000, todos los municipios carecen de escuelas profesionales menos Toluca y Metepec, quienes cuentan con un tecnológico regional. La población de la zona metropolitana ha aumentado y requiere de este nivel de educación profesional, lo que genera la necesidad de transporte.

Gráfica 14

Tendencia de equipamiento en educación profesional



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 17

También en la gráfica 15 se observa que Toluca es el único municipio que tiene una escuela profesional. A partir de 1990 el municipio de Metepec cuenta con un Tecnológico Regional y el resto de los municipios carecen de escuelas profesionales, por lo que toda la población estudiantil que cursa una carrera profesional tiene que desplazarse hacia Metepec, al Tecnológico, o a la ciudad de Toluca, a la Universidad Autónoma del Estado de México.

2.2.2. Incremento de los centros de salud

Cuadro 23

Equipamiento para la salud y asistencia

Municipio	Seguridad	Social		Asistencia	Social
	IMMS	ISSSTE	ISEMYM	ISEM	DIF
1970					1
Lerma					1
Metepec					1
Ocoyoacac					
San Mateo Atenco					
Toluca	1	1	1	1	1
Zinacantepec					1 (Gobierno del Estado de México, 1976)
1980					
Lerma	1	2		11	1
Metepec	1	2	1	3	16
Ocoyoacac		1		5	2
San Mateo Atenco				4	1
Toluca	7		11	37	33
Zinacantepec	1			10	
1990					
Lerma	1	1		12	1
Metepec	1	2	2	4	16
Ocoyoacac		2		5	1
San Mateo Atenco				4	1
Toluca	7		11	39	33
Zinacantepec	1			10	1
2000					
Lerma	1	1		12	1
Metepec	1	1	2	4	16
Ocoyoacac		1		6	1
San Mateo Atenco				5	1
Toluca	7		9	34	42
Zinacantepec	1	1		12	1

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de los anuarios estadísticos del Estado de México (1986, 1990 y 2000)

Cuadro 24

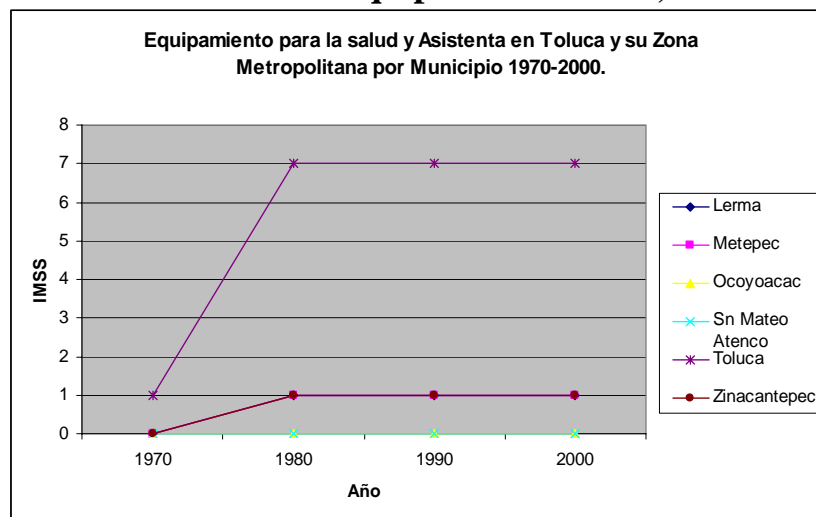
Equipamiento en salud, IMSS

	I.M.S.S.					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	1	0
1980	1	1	0	0	7	1
1990	1	1	0	0	7	1
2000	1	1	0	0	7	1

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

Gráfica 15

Tendencia de equipamiento salud, IMSS



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

Como en la mayoría de los casos, Toluca es el único municipio con servicio de salud, según el cuadro 24 y la gráfica 16, por lo que se presenta un déficit en este sector, debido a ello, la población tiene que desplazarse hacia la ciudad de Toluca; en el periodo de 1980 a 1990 la tendencia es la misma; ya en la década de 1990 a 2000 se crea otra clínica del IMSS, sin

embargo la demanda es alta, porque son las únicos en la ciudad de Toluca por lo que la población sigue desplazándose hacia la ciudad.

Cuadro 25

Equipamiento en salud, ISSSTE

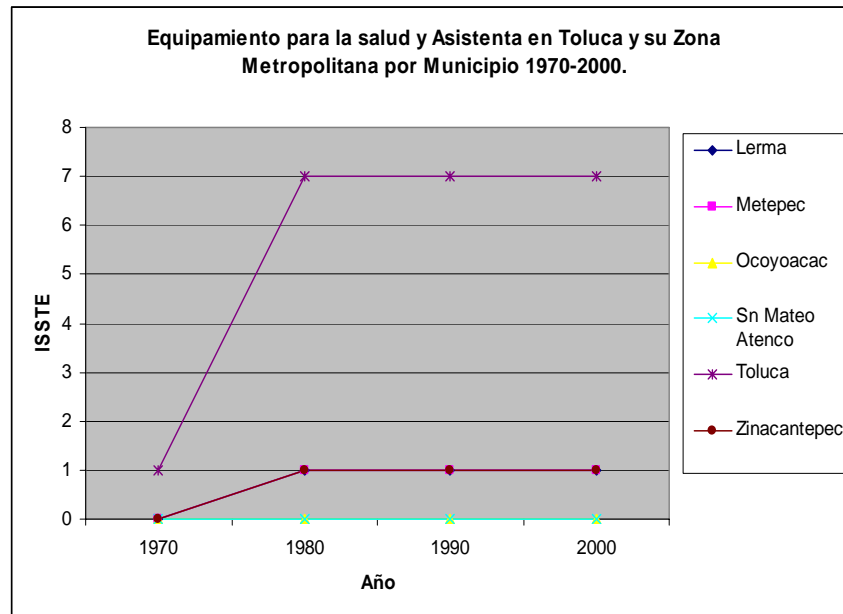
	ISSSTE					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	1	0
1980	1	1	0	0	7	1
1990	1	1	0	0	7	1
2000	1	1	0	0	7	1

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

Según el cuadro 25 se sigue presentando la tendencia anterior, Toluca acapara el servicio de salud, pues es el único municipio que cuenta con una clínica del ISSSTE, es hasta 1980 que se empiezan a construir otras clínicas, durante 1980 y 1990 los municipios que cuentan con el ISSSTE son: Toluca, Lerma, Metepec y Zinacantepec, actualmente la tendencia es la misma.

Gráfica 16

Tendencia en salud, ISSTE



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

De la gráfica 17 podemos obtener que durante las tres décadas que se han estudiado, sólo Toluca y Metepec cuentan con clínicas del ISSSTE, no hay ningún cambio hasta el momento.

Cuadro 26

Equipamiento en salud, ISEMYM

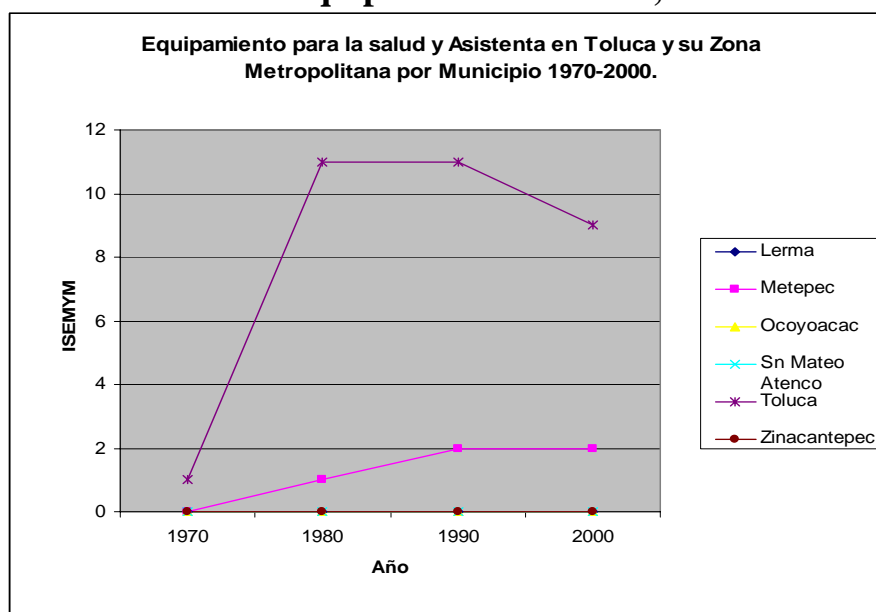
	ISEMYM					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	1	0
1980	0	1	0	0	11	0
1990	0	2	0	0	11	0
2000	0	2	0	0	9	0

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

Según el cuadro 26 durante 1970 y 1980 Toluca era el único municipio que tenía servicio de ISEMYM. En este periodo toda la población de la zona metropolitana tenía que desplazarse hacia la ciudad de Toluca. Sin embargo, hasta la década 1980 Metepec cuenta con este servicio. El resto de los municipios no tiene este servicio por lo que su población necesita desplazarse hasta la ciudad de Toluca.

Gráfica 17

Tendencia de equipamiento en salud, ISEMYM



Fuente: Elaboración propia con base a la información del cuadro 23

A través de la gráfica 18 se puede observar que durante 1970 y 1980 Toluca y Metepec son los únicos municipios que cuentan con servicios médicos. Durante 1980 y 1990. Toluca permanece sin cambio, en cambio, Metepec sigue creciendo, paradójicamente, en el periodo de 1990 a 2000 Toluca presenta un decremento y Metepec permanece igual.

Cuadro 27

Equipamiento de salud, ISEM

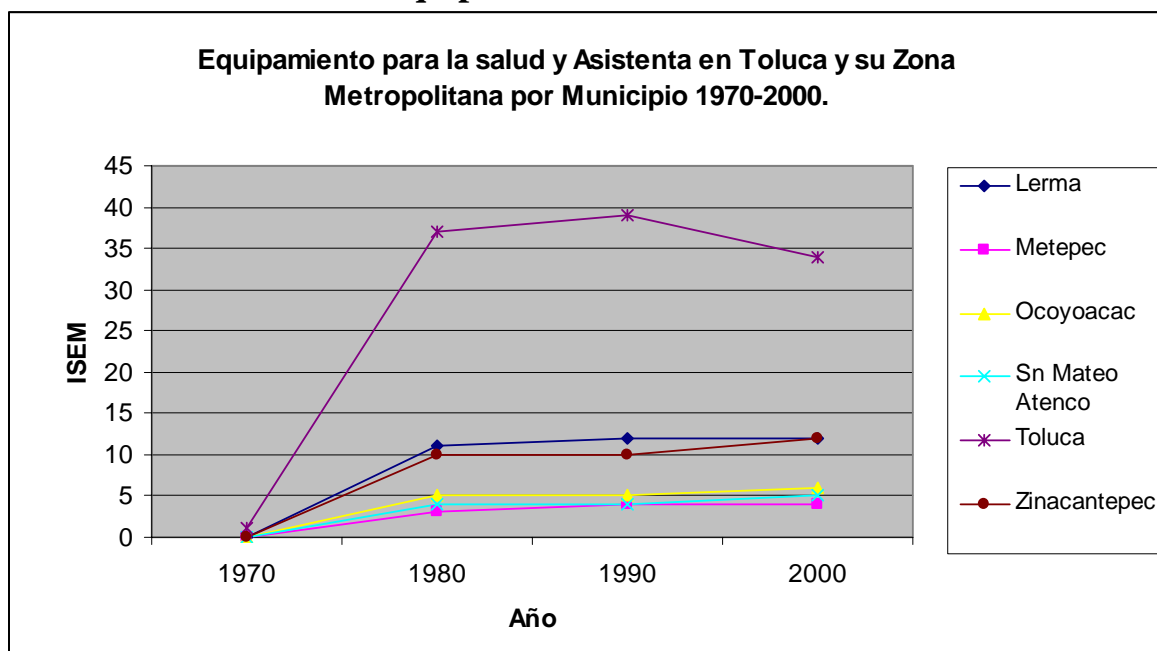
	I.S.E.M.					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	1	0
1980	11	3	5	4	37	10
1990	12	4	5	4	39	10
2000	12	4	6	5	34	12

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

A partir del cuadro 27 se observa que durante 1970 Toluca era el único municipio que tenía servicio del ISEM; en este periodo toda la población de la zona metropolitana tenía que desplazarse hacia la ciudad de Toluca; sin embargo, ya para 1980, todos los municipios cuentan con este servicio médico, Toluca y Metepec son los que tienen más clínicas. Durante 1990 y 2000 Toluca, Zinacantepec y Lerma son los que tienen mayor número de clínicas del ISEM.

Gráfica 18

Equipamiento en salud



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

Con la gráfica 19 se observa que en periodo 1970 y 1980 todos los municipios tienen un crecimiento importante en cuanto a clínicas del ISEM, aunque en las siguientes décadas no

se presentan cambios significativos; en el periodo de 1990 a 2000 Toluca presenta un decremento y Lerma, un crecimiento en este sector.

Cuadro 28

Equipamiento en salud, DIF

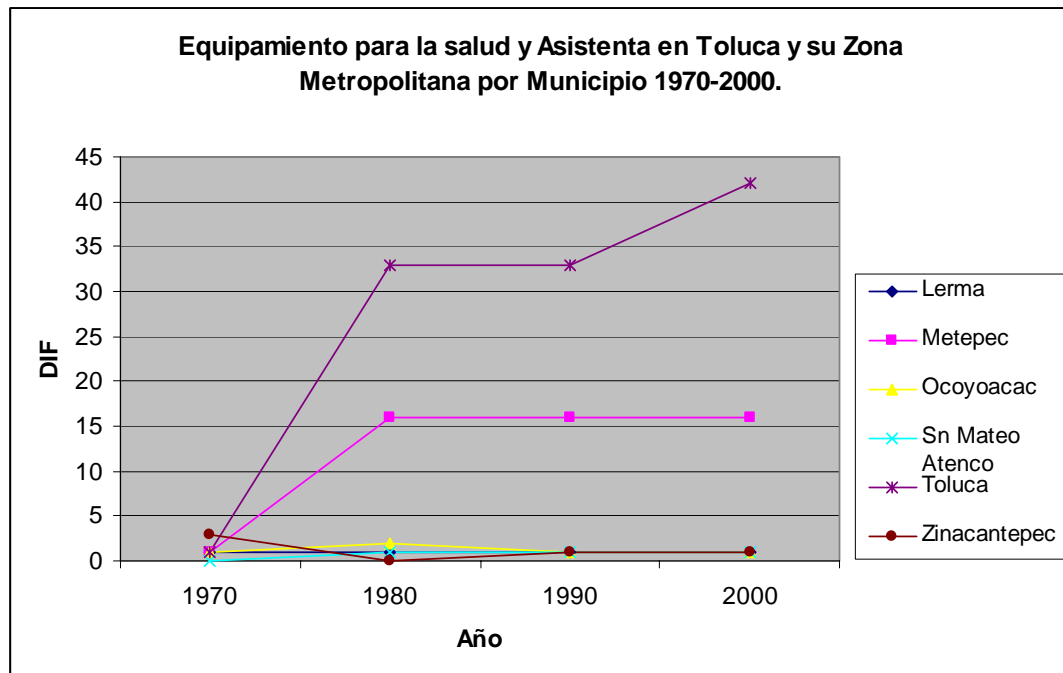
	DIF					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	1	1	1	0	1	3
1980	1	16	2	1	33	0
1990	1	16	1	1	33	1
2000	1	16	1	1	42	1

Fuente: Elaboración propia con base en el cuadro 23

De los resultados del cuadro 28 se observa que durante 1970 y 1980 todos los municipios cuentan con servicios del DIF, excepto San Mateo Atenco, por lo que su población tenía que desplazarse hacia la ciudad de Toluca. Durante 1980 y 1990 todos los municipios incrementan el número de estas instituciones, Toluca y Metepec son los que destacan. Ya para 1990 y 2000 Toluca y Zinacantepec son los que tienen mayor número de instituciones del DIF.

Gráfica 19

Tendencia del DIF



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 23

En el periodo de 1970 a 1980 todos los municipios cuenta con el servicio del DIF, según la gráfica 20, los municipios que se destacando son Toluca y Metepec. Durante 1980 y 1990 todos los municipios permanecen casi igual, es hasta 1990 y 2000 que Toluca es el que tiene mayor crecimiento del DIF.

2.2.3. Evolución de los centros de abasto

Cuadro 29

Equipamiento en abasto

Municipio	Tianguis	Mercados
1970		
Lerma	1	
Metepec	1	
Ocoyoacac	1	
San Mateo Atenco	2	
Toluca	1	2
Zinacantepec	1	
1980		
Lerma	1	
Metepec	1	
Ocoyoacac	1	
San mateo Atenco	2	
Toluca	3	1
Zinacantepec	1	1
1990		
Lerma	4	1
Metepec	12	1
Ocoyoacac	1	1
San Mateo Atenco	9	1
Toluca	31	8
Zinacantepec	6	1
2000		
Lerma	5	2
Metepec	15	5
Ocoyoacac	1	1
San Mateo Atenco	2	1
Toluca	22	8
Zinacantepec	7	1

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de los anuarios estadísticos del Estado de México (1986, 1990 y 2000)

Cuadro 30

Equipamiento de tianguis

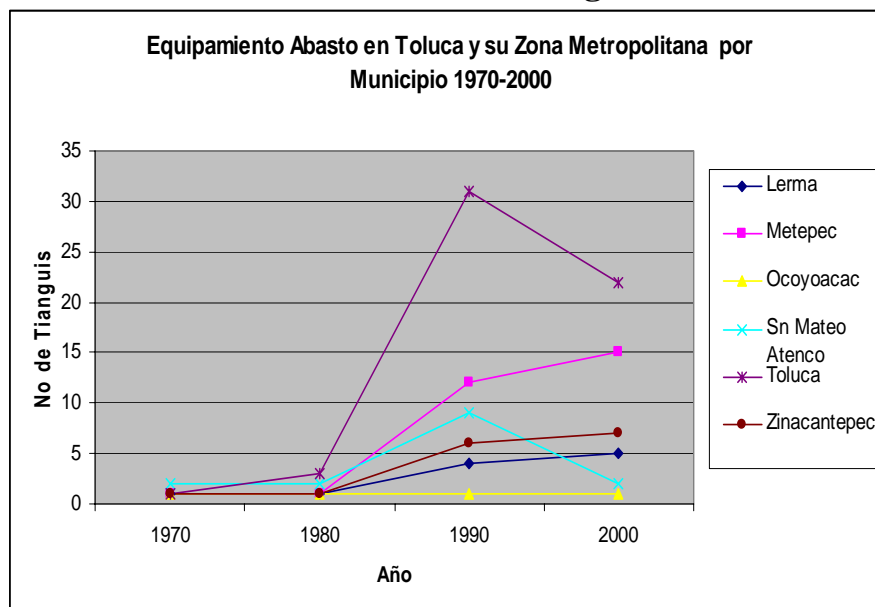
	Tianguis					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	1	1	1	2	1	1
1980	1	1	1	2	3	1
1990	4	12	1	9	31	6
2000	5	15	1	2	22	7

Información obtenida del cuadro 29

Del cuadro 30 y la gráfica 21 se observa que durante el periodo de 1970 a 1980 todos los municipios contaban con un tianguis, es este periodo destaca San Mateo Atenco. Durante 1980 y 1990 todos los municipios tienen un incremento, ya en 1990-2000 sobresale Toluca, Metepec y San Mateo Atenco.

Gráfica 20

Tendencia de tianguis

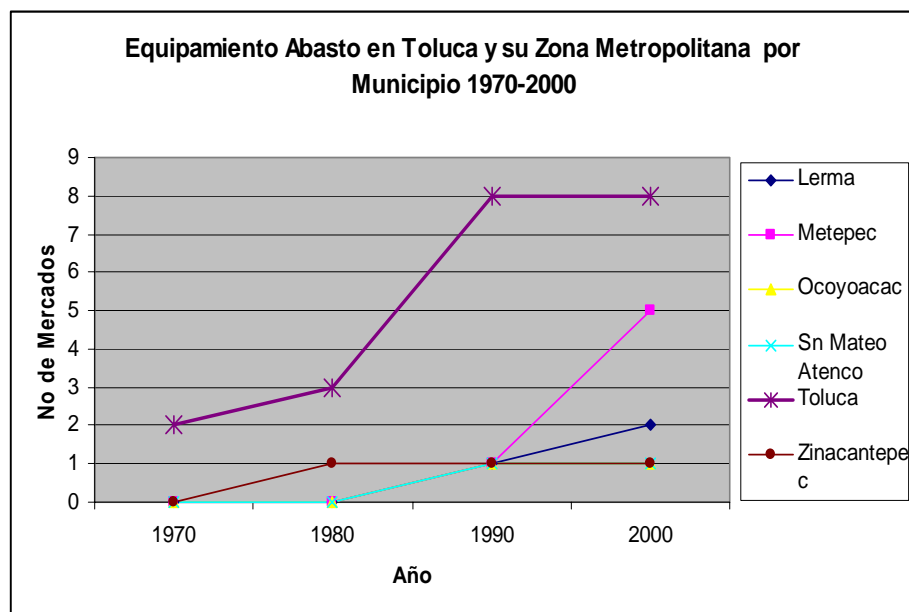


Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 29

Cuadro 31**Equipamiento en mercados**

	Mercados					
	Lerma	Metepec	Ocoyoacac	San Mateo Atenco	Toluca	Zinacantepec
1970	0	0	0	0	2	0
1980	0	0	0	0	3	1
1990	1	1	1	1	8	1
2000	2	5	1	1	8	1

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 29

Gráfica 21**Tendencia de mercados**

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 29

Del cuadro 31 y la gráfica 22 se observa que durante 1970 y 1980 los únicos municipios que contaban con un mercado eran Toluca, San Mateo Atenco y Zinacantepec. En 1980 y 1990 Toluca es el que tiene el mayor número de mercados Zinacantepec permanece igual y San Mateo Atenco crece. En el periodo de 1990 a 2000 los municipios que cuentan con un mercado por primera vez son Metepec, y Lerma.

2.2.4. Aumento de carreteras

Cuadro 32

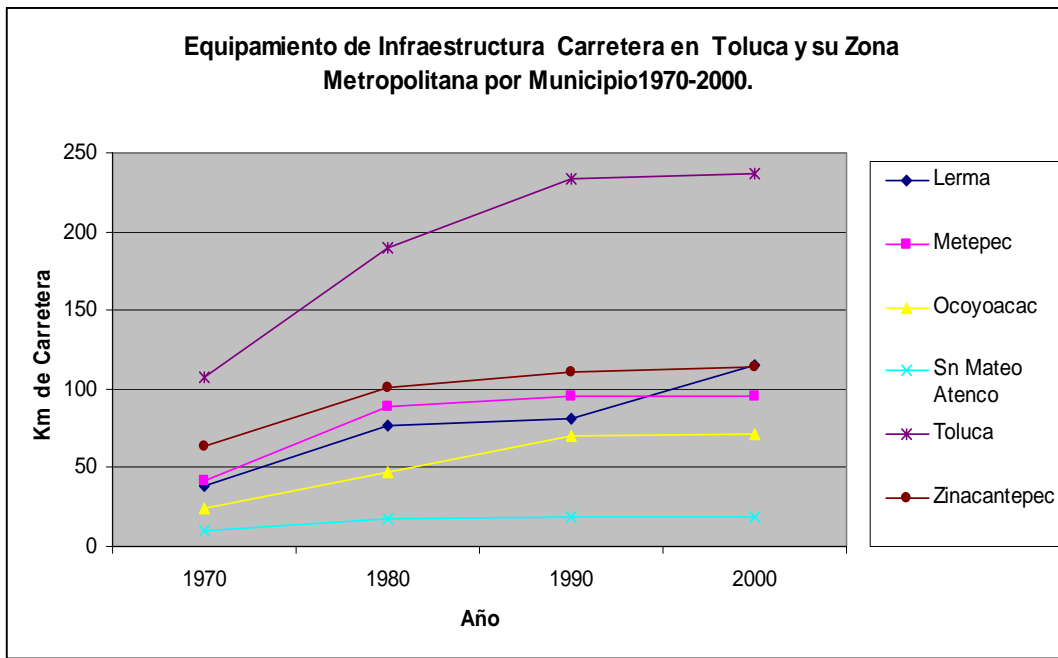
Equipamiento de carreteras

Municipio	Carreteras kms
1970	
Lerma	38.5
Metepec	24.5
Ocoyoacac	41.7
San Mateo Atenco	9.4
Toluca	107.8
Zinacantepec	63.6
1980	
Lerma	76.4
Metepec	47.2
Ocoyoacac	88.9
San Mateo Atenco	17.5
Toluca	189.4
Zinacantepec	100.5
1990	
Lerma	81.62
Metepec	70.70
Ocoyoacac	95.72
San Mateo Atenco	18.70
Toluca	233.20
Zinacantepec	111.14
2000	
Lerma	115.47
Metepec	71.40
Ocoyoacac	75.32
San Mateo Atenco	18.70
Toluca	236.37
Zinacantepec	133.14

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de los anuarios estadísticos del Estado de México (1986,1990 y 2000)

Gráfica 22

Tendencia de infraestructura: carretera



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 32

Con los resultados del cuadro 32 y la gráfica 23 se puede apreciar la relación entre transporte y urbanización. En Toluca y su zona Metropolitana se observa una relación entre el transporte, la infraestructura y el crecimiento urbano. Durante el periodo de 1970 a 1980 todos los municipios cuentan con infraestructura en carretera. En esta época el Gobernador era el Profesor Carlos Hank González y una de sus políticas para el transporte público era dotar de infraestructura a todas las localidades. En el periodo de 1990 a 2000 se nota un incremento en carreteras, en las que sobresalen Toluca, Zinacantepec y Metepec.

2.2.5. Tendencia de la ocupación del suelo urbano

Cuadro 33

Proceso de ocupación del suelo urbano

Municipio	Superficie en has. urbanas	Población
1970		
Lerma	153.76	36,070
Metepec	462	31,724
Ocoyoacac	129.53	19,364
San Mateo Atenco	176.30	18,140
Toluca	2,785	239,261
Zinacantepec	445.16	44,182
1980		
Lerma	200.23	57,218
Metepec	1,053	83,030
Ocoyoacac	283.05	33,952
San Mateo Atenco	203.30	33,719
Toluca	5,816	357,071
Zinacantepec	445.16	602,32
1990		
Lerma	228.64	66,192
Metepec	1,953	140,268
Ocoyoacac	469.96	37,395
San Mateo Atenco	330.00	41,926
Toluca	11,792	487,612
Zinacantepec	810.35	83,197
2000		
Lerma	228.64	99,870
Metepec	4,023	194,463
Ocoyoacac	1,225.78	49,643
San Mateo Atenco	957.69	59,647
Toluca	16,039	666,596
Zinacantepec	2,708.4 ⁸	121,850 ⁹

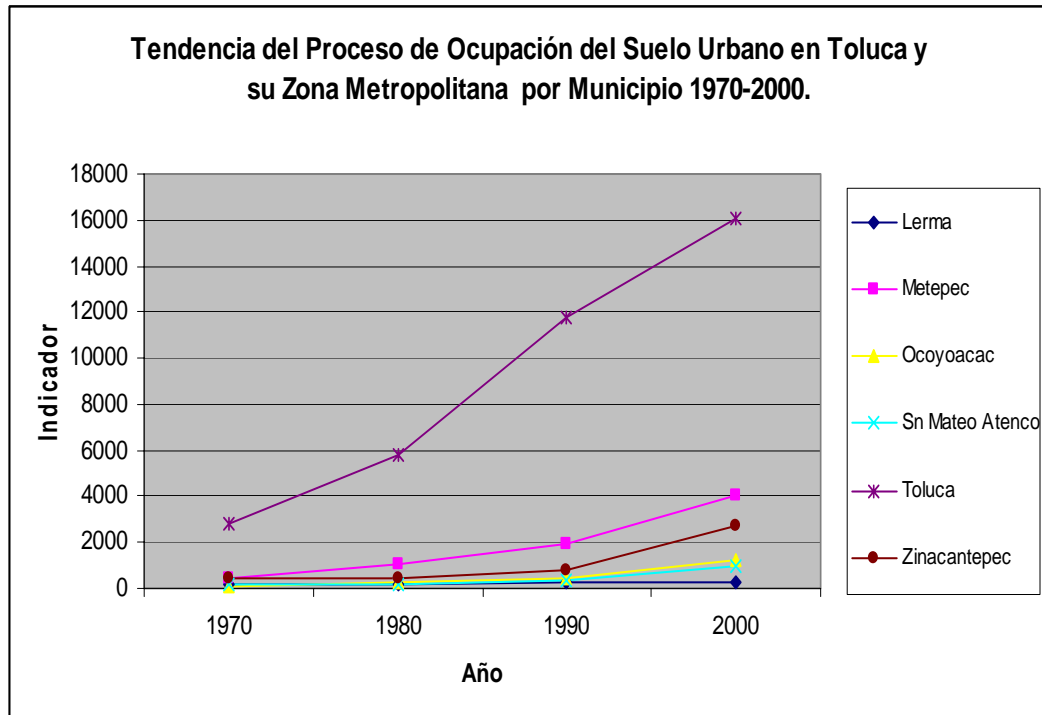
Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000).

⁸ Información obtenida de los planes municipales de desarrollo urbano de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec.

⁹ Información obtenida del INEGI (1970, 1980, 1990 y 2000).

Gráfica 23

Tendencia del proceso de ocupación del suelo urbano



Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 33

En la gráfica 10 se observa que durante 1970 todos los municipios de la zona metropolitana cuentan con el mismo nivel de urbanización, excepto Toluca, el cual tiene un mayor porcentaje por ser la capital del Estado.

Durante 1980 y 1990 se da la misma tendencia, aunque es en este periodo que la población crece de manera acelerada, aunque no de igual forma su urbanización. De 1990 a 2000 se ilustra cómo los municipios que un porcentaje mayor de urbanización son Toluca, Metepec y Zinacantepec, y los municipios con menor índice de urbanización son Ocoyoacac y San

Mateo Atenco. Se destaca el municipio Lerma por tener la menor tendencia de urbanización.

Cuadro 34

Tendencia del proceso de ocupación del suelo urbano

Municipio	Superficie								
	Año	1970	Variación De 1970-1980	1980	Variación De 1980-1990	1990	Variación De 1990-2000	2000	Variación De 1970-2000
Lerma		153.76	130.22	200.23	114.19	228.64	0	228.64	148.70
Metepec		462	227.92	1,053	185.47	1,953	205.99	4,023	870.78
Ocoyoacac		129.53	218.52	283.05	166.03	469.96	260.83	1,225.78	946.33
San Mateo Atenco		176.3	115.31	203.3	162.32	330	290.21	957.69	543.22
Toluca		2,785	208.83	5,816	202.75	11,792	136.02	16,039	575.91
Zinacantepec		445.16	0	445.16	182.04	810.35	334.23	2,708.40	608.41

Fuente: Elaboración propia con base en la información del cuadro 33

A partir del cuadro 34 se puede decir que el creciente aumento de la población, así como la falta de una planeación integral de la zona metropolitana de la ciudad de Toluca, se da bajo un patrón irracional de expansión física, lo que representa un reto para el transporte público urbano. Entre 1970 y 1980 en el municipio de Metepec crece su suelo urbano en 227.92, Ocoyoacac con 218.52 y Toluca con 208.83 por ciento; en el periodo de 1980 a 1990 el suelo urbano de Toluca crece en 202.75, el de Metepec con 185.4 y el de Zinacantepec con 182.04 por ciento; mientras que entre 1990 y 2000 Zinacantepec en 334.23, San Mateo Atenco en 290.21, Ocoyoacac en 260.83 por ciento.

Conclusiones

En este primer capítulo se puede apreciar cómo desde la década de 1970 y 1980 Toluca y los municipios de la zona metropolitana exhiben un alto crecimiento demográfico; para 1970 había una población de 388,742 habitantes, en tanto que en el 2000 llega a 1,192,069. Esta distribución territorial de la población metropolitana, marcada en una concentración extrema en Toluca, Metepec y Zinacantepec, es el fiel reflejo de la gran importancia socioeconómica de la región y, por tanto, genera una amplia demanda de movilización de personas. Como resultado del excesivo crecimiento poblacional en el territorio conurbado con el Distrito Federal se han dado cambios en la estructura urbana, la cual es heterogénea, discontinua y ha rebasado la capacidad de dotar de infraestructura y vialidades a algunas zonas.

Esta situación ha impedido que la empresa del transporte pueda ofrecer su servicio con rutas homogéneas de forma contraria las empresas han entretejiendo una complicada red de rutas y la oferta del servicio no sea equilibrada por la forma de la estructura urbana.

De lo anterior se deriva la presencia de grandes problemas como:

- el crecimiento demográfico y urbano de Toluca y su zona metropolitana de manera discontinua;
- el crecimiento urbano sorprendió a Toluca y a su zona metropolitana, reaccionando ante esta dinámica de manera caótica y, sobre todo, ante sus contradicciones y desequilibrios espaciales;

- estos fenómenos incrementaron y agudizaron la diferencia entre municipios. La consecuencia ha sido una tendencia a la fragmentación de la zona metropolitana y la contribución directa en la conformación actual de una estructura territorial urbana;
- el crecimiento demográfico durante 1970-2000 refleja una urbanización acelerada y desordenada, así como un deterioro de los servicios urbanos en zonas desiguales;
- las actividades económicas de los municipios de Toluca, Metepec y Zinacantepec han cambiado, lo que ha generado profundas diferencias y desigualdades regionales.
- Desplazamientos obligados de la población de un municipio a otro.

Con este primer capítulo se puede apreciar que la relación causal entre la participación de la empresa del transporte y el Estado, a través del otorgamiento de equipamiento urbano y de infraestructura vial, generan el contexto adecuado para la ubicación de los actores principales en la prestación del servicio de transporte urbano. La visión integral de la ciudad de Toluca muestra, por un lado, el área urbana saturada de transporte y, por otro, las zonas periféricas conurbanas -como se ejemplificó con los casos de Metepec y Zinacantepec- confrontada y articulada por medio del transporte público.

CAPÍTULO III	118
EL ESTADO Y LAS POLÍTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE TOLUCA, 1970-2005	118
<i>3.1. Las políticas del transporte público en el Valle de Toluca en los distintos gobiernos</i>	121
<i>3.2. Estructuración orgánica de la administración pública del transporte público en el Valle de Toluca, 1970-2005</i>	133
<i>3.3. Hemerográficos del transporte público del Valle de Toluca, 1990-2005</i>	144
<i>Conclusiones</i>	160

Capítulo III

**El Estado y las políticas del transporte
público en el Valle de Toluca, 1970-2005**

Este capítulo tiene como objetivo analizar la aparición del Estado racional en relación a las políticas del transporte público y su forma sistemática de operar para instrumentar las diversas políticas del transporte público en el Estado de México, durante el periodo 1970-2005, es decir, la burocratización legal racional que permitió de una u otra mantener ciertas constantes para controlar a las empresas del transporte urbano; para tal efecto, se retomó la concepción de Max Weber en relación con la sociología de la dominación, a partir de las categorías conceptuales de Estado racional y la dominación legal racional.

Pues las preguntas que se buscan contestar son las siguientes: ¿a través de los Planes de Desarrollo y las fuentes hemerográficas, de las administraciones de gobierno, se puede dilucidar un patrón sistemático que transforma las decisiones políticas en decisiones de rutina administrativa en el periodo 1970-2005?, ¿cuáles son las relaciones que se establecen entre el Estado y las empresas del transporte?, ¿qué beneficios obtienen estos actores en la prestación del servicio del transporte público?

Para tal efecto, el capítulo lo divido en tres partes: en la primera detallo la actuación sistemática en los distintos gobiernos en torno a las políticas del transporte, a partir de los planes de desarrollo del Estado de México, en la segunda realizo un análisis de cómo los dirigentes políticos han rutinizado la política, es decir, han transformado las decisiones políticas del transporte en decisiones administrativas y cómo se han materializado en el aparato de la administración pública, y en la tercera detallo cómo se subsana el problema relacionado con lo social, para ello se retoma el concepto de Mitchel, pues enfoque propone

una estructura interactiva entre otras estructuras diferentes, sus principios analizan y explican que las relaciones están conformadas por mecanismos intermedios denominados “redes sociales”, para constatar esta actuación se desglosan los hemerográficos que nos permiten reconocer el complicado flujo de mecanismos que reconocen símbolos, valores, objetivos, normas, capacidad de reunión y posición en la organización entre estas dos estructuras sociales.

3.1. Las políticas del transporte público en el Valle de Toluca en los distintos gobiernos

En este apartado se describen algunos rasgos del proceso de racionalización del Estado, a través de dos tipos de funcionarios: los políticos y los administrativos.

Las preguntas a contestar en este capítulo son: ¿cómo se ha manifestado el proceso de racionalización del Estado después de aproximadamente tres décadas en la instrumentación de las políticas de transporte?, ¿cuáles han sido las constantes en el proceso de racionalización del Estado?, y ¿el dirigente político ha rutinizado la política?, ¿qué función ha desempeñado el funcionario burocrático?

Para dar respuesta a las interrogantes, esquematicé los periodos gubernamentales de las últimas tres décadas, empiezo con Carlos Hank González y finalizo con el de Arturo Montiel Rojas, para así reflejar cómo se han mantenido importantes constantes en el proceso de racionalización.

Cuadro 1

La política del transporte público en el Gobierno de Carlos Hank González (1969-1975)

Plan de desarrollo del Estado de México	Área encargada del transporte público	Diagnóstico	Políticas	Objetivos	Propuestas
No existe	Dirección de Seguridad Pública y Tránsito		1. Descentralizar la terminal de autobuses foránea que se encontraba en el centro de la ciudad de Toluca	Descongestionar el centro de la ciudad de Toluca y el transporte foráneo	
			2. Construir infraestructura: carreteras y vialidades	Dotar a las localidades y municipios de servicios e infraestructura	Política Macro La construcción de obra pública está dirigida hacia los municipios menos urbanizados del Estado

Fuente: Elaboración propia con base en la obra *Panorámica de la ciudad de Toluca, 1976*, tomos I, II y III

Durante el periodo de Carlos Hank González (1969-1975) no se contaba con un plan de desarrollo; en esta etapa se dio la creación de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito; se preponderó la construcción de obra pública y la descentralización de la terminal de autobuses foráneos de Toluca, con el fin de descongestionar el centro de la ciudad.

Con este cuadro se puede apreciar la forma de actuar del Estado a través de su gobierno, es decir, a partir de esta administración se tomaron los parámetros adecuados para llevar a cabo la rutinización de la política, es decir, para transformar las decisiones políticas en decisiones de rutina administrativa. Las constantes que se observaron, son las siguientes:

1. Realización de un diagnóstico por parte de la administración gubernamental.
2. Interpretación de las demandas del transporte público.

3. Creación de una dirección o departamento para que ciertos funcionarios puedan operar bajo un esquema legal.
4. Participación del burócrata, a través de tareas rutinarias.

Cuadro 2

La política del transporte público en el Gobierno de Jorge Jiménez Cantú (1975-1981)

Plan de desarrollo del Estado de México	Área encargada del transporte público	Diagnóstico	Políticas	Objetivos	Propuestas
No existe	Comunicaciones y Obras Públicas		Construir infraestructura: carreteras vialidades		Política Macro La construcción de obra pública está dirigida hacia los municipios menos urbanizados del Estado.

Fuente: Elaboración propia con base en la obra *Panorámica de la ciudad de Toluca, 1976*, tomos I, II y III

Como la anterior administración, con esta se observa que mantiene las constantes en la forma de actuar del gobierno, sin embargo la administración de Jorge Jiménez Cantú realiza un diagnóstico del transporte público para interpretar las demandas del transporte como una expansión burocrática. En este periodo se continuó con la misma Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, además de que se reorganizó la Administración Pública, es decir, se mantienen las mismas constantes.

Durante este periodo, Toluca y su zona metropolitana tienen un crecimiento acelerado de la población, un proceso de urbanización a gran escala, lo que trajo consigo demandas de empleo, vivienda, equipamiento urbano, infraestructura, servicios, entre ellos el transporte,

por lo que se tuvieron que adecuar los mecanismos y engranajes de la Dirección de Seguridad Pública y Transportes a las realidades sociales. A pesar de esto la dependencia no fue capaz de reaccionar ante la dinámica de los procesos de crecimiento y las demandas del transporte público de los usuarios, lo que originó una crisis espacial y un déficit del transporte público.

Cuadro 3

La política del transporte público en los Gobiernos de Alfredo del Mazo y Alfredo Baranda García (1984-1987)

Plan de desarrollo del Estado de México	Área encargada del transporte público	Diagnóstico	Políticas	Objetivos	Modalidad de cambios
"Al principio de la administración se presentó el primer Plan de Desarrollo del Estado de México" (p.9)	Subsector Transporte	"En el diagnóstico del transporte urbano se destaca el tiempo excesivo que realizan los pasajeros en transportarse, así como la falta de control en los servicios concesionados" (p. 133)	1. Establecer el Sistema Troncal para el Valle de Toluca y Lerma	Reordenar el transporte urbano del Valle Toluca y Lerma (p.133)	Política Macro Pretende un reordenamiento de la zona Toluca –Lerma. Sin embargo, no analiza los municipios
		"En cuanto al transporte foráneo, se señala la deficiencia de infraestructura para comunicar a los diferentes centros de población. Toluca es el único municipio que cuenta con una Terminal de autobuses foráneos, debido a ello presenta serios conflictos porque se registra un movimiento cada 15 segundos" (p. 133)	No se presenta ninguna política, solamente se realiza un diagnóstico		

Fuente: Elaboración propia con base en el *Plan de desarrollo del Estado de México 1984-1987*

Al llegar el año de 1981 las políticas del transporte toman un camino definido, pues el primer plan de desarrollo estuvo dirigido e inducido por el gobierno a través de un

documento que tenía una concepción global, metodológica y un matiz eminentemente descriptivo. Durante estas gestiones, el programa de transporte establece una política a partir de un diagnóstico del espacio geoeconómico del Valle de Toluca y Lerma, (con lo que mantiene las mismas constantes y la expansión burocrática) y se pone en marcha el Sistema Troncal de Transporte.

Cuadro 4

La política del transporte público en el Gobierno de Mario Ramón Beteta (1987-1993)

Plan de Desarrollo del Estado de México	Área encargada del transporte público	Diagnóstico	Políticas	Objetivos	Modalidad de propuesta
<p>"Este plan está enmarcado en las disposiciones de la Constitución General de la República y en las leyes de planeación federal y estatal, que lo reglamentan y norman; responde a los requerimientos del sistema nacional de planeación, que da sustento a sus líneas de acción: da origen a los programas estatales de desarrollo sectorial y regional" (p. III)</p> <p>Establece el programa del sector transporte</p>	<p>Sector Transportes</p> <p>"Comprende varios servicios que son de importancia fundamental para la integración económica, social y cultural de las sociedades modernas, tales como correos, telégrafos, teléfonos; carreteras, ferrocarriles y el transporte interurbano de personas" (p.212)</p>	<p>"En lo que corresponde al servicio de transporte interurbano de pasajeros, en lo general se observan grandes deficiencias, que se agudizan en la zona conurbada con el Distrito Federal. Si bien no hay estadísticas que confirmen la aseveración, la opinión pública es unánime al señalar los graves problemas de insuficiencia, inseguridad, insalubridad e incomodidad de la mayor parte de los vehículos asignados a este servicio. En el resto del estado, la situación no es tan crítica, pero de ninguna manera puede afirmarse que el servicio sea satisfactorio"</p>	<p>Propone:</p> <p>1. La construcción de nuevas terminales de autobuses foráneas en: Toluca, Atlacomulco, Lerma, Jilotepec, Tianguistenco, Ixtlahuaca, Ixtapan de la Sal y Valle de Bravo (pp. 214, 215)</p>	<p>"El objetivo del programa de las Terminales Foráneas, era lograr una correspondencia adecuada entre dichos servicios y el desarrollo económico y social del estado" (p.212)</p>	<p>La construcción de terminales foráneas sólo fue una propuesta</p>
		<p>"el plan señala, las necesidades de transporte de personas en las zonas conurbadas con el</p>	<p>Propone:</p> <p>2. La construcción del metro en las</p>		<p>No se construyó el metro, sólo fue una propuesta</p>

		Distrito Federal ha llegado a dimensiones tales que requieren de sistemas como el metro o el tren suburbano, cuyos costos de inversión y operación son tan altos que no pueden gravitar sobre los ingresos ordinarios del Gobierno del Estado” (p.217)	zonas conurbadas con el Distrito Federal. 3. Continuar con el Sistema Troncal de Transporte en los municipios de: Nezahualcóyotl Ecatepec Tlalnepantla Cuauhtitlán Izcalli Naucalpan		
--	--	--	---	--	--

Fuente: Elaboración propia con base en el *Plan de desarrollo del Estado de México 1987-1993*

En el periodo del Mario Ramón Beteta, se observa un criterio de expansión administrativa y de adecuaciones jurídicas; a través del diagnóstico se reconoce que hay una deficiencia en el servicio, pues no ofrece a la población seguridad, salubridad ni comodidad en el servicio.

En esta administración también se observa la rutinización administrativa, por medio de los funcionarios burócratas y su lógica operacional legal, para mantener las mismas constantes.

Al iniciar el gobierno se propone la construcción de nuevas terminales de autobuses foráneas en distintas partes del Estado de México, sin embargo, se quedó en mera propuesta, pues nunca se inició la construcción de dichas terminales.

Cuadro 5

**La política del transporte público en el
Gobierno de Ignacio Pichardo Pagaza (1990-1993)**

Plan de Desarrollo del Estado de México	Área encargada del transporte público	Diagnóstico	Políticas	Objetivos	Modalidad de propuesta
“El Plan de desarrollo del Estado para el periodo 1990-1993, que de ese proceso deriva, reafirma la preocupación del Ejecutivo Estatal para atender las demandas sociales, económicas y políticas y las concretiza en el Sector Transporte” (p. V)	Sector Transportes Se describe el transporte del Valle de Toluca: “El parque vehicular con el que se ofrece el servicio de transporte urbano de pasajeros es anticuado, no recibe buen mantenimiento y por tanto, contamina y no cumple sus funciones eficazmente. No se cuenta con el suficiente número de talleres y los que hay, no están bien equipados, lo cual no permite a las unidades operar al nivel que se requieren” “Existe, además, un rezago en cuanto al equipamiento y mobiliario urbano que responda a las necesidades de los usuarios y que facilite el funcionamiento y operación del sistema de transporte de pasajeros, principalmente en los municipios conurbados” (p. 25)	“En el Valle de Toluca existe una demanda diaria de 440 mil viajes, atendidos en un 90% por 568 autobuses; en un 2% atendido por 1,500 taxis y el 8% restante en automóviles particulares” (p. 24)	Se publica en la <i>Gaceta del Gobierno del Estado de México</i> , el miércoles 8 de abril de 1992 un acuerdo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes mediante el cual: 1. Se emite la declaratoria de existencia de necesidad pública de transporte de pasajeros en la Región I Valle de Toluca. 2. Se continúa con el Sistema Troncal de Transporte del Valle de Toluca	Dotar de servicio de transporte público al Valle de Toluca	Política Macro Propuesta de un reordenamiento del transporte en el Valle de Toluca y Lerma, sin analizar de manera individual la problemática de los municipios de esta región
			3. Se continúa con el Sistema Troncal en los municipios de: Nezahualcóyotl. Ecatepec Tlalnepantla Naucalpan Cuatitlán Izcalli		

Fuente: Elaboración propia con base en el *Plan de desarrollo del Estado de México 1990-1993* y la *Gaceta del Gobierno del Estado de México* del 8 de abril de 1992.

Con Ignacio Pichardo Pagaza las políticas del transporte son replanteadas, toman como base un nuevo perfil del Estado mexicano, buscan concretar objetivos gubernamentales que se concentren en el mejoramiento de la calidad de vida, y por ende, el del transporte. Sin

embargo todo esto fue realizado bajo un esquema racional del estado a través de su burocracia.

En 1992, Ignacio Pichardo Pagaza publica una convocatoria de concesiones para el transporte público. La gestión de este sexenio denota la intención de dar respuesta a las demandas de la población al establecer la única política que ha impactado al Valle de Toluca, aunque habría que apuntar los problemas urbanos que trajo consigo dicha política.

Con esto se constata que las acciones del gobierno se legitiman a través de la publicación de las convocatorias en periodos sistemáticos.

Cuadro 6

La política del transporte público en el Gobierno de Emilio Chuayffet y César Camacho (1993-1999)

Plan de Desarrollo del Estado de México	Área encargada del transporte público	Diagnóstico	Políticas	Objetivos	Modalidad de propuesta
<p>El Plan de desarrollo del Estado de México realiza un diagnóstico (p. II.1)</p> <p>Al transporte lo ubica dentro de su sector en la problemática social</p>	<p>Sector Transportes</p> <p>“El sistema de transporte es un elemento esencial para el desarrollo de la entidad.</p> <p>La problemática más aguda se refiere al transporte urbano en las áreas metropolitanas. Su ineficiencia deteriora la calidad de vida de las ciudades. Un sistema eficiente, seguro, que no afecte al ambiente y moderno es indispensable para dignificar la vida urbana” (pp. IV-48)</p>	<p>La calidad del servicio de transporte urbano es deficiente, existe anarquía y sobresaturación de rutas; casi 52% del parque vehicular tiene antigüedad mayor de 8 años y 46% es de modelos entre tres y siete años, lo que agrava el problema de la contaminación del aire (pp. IV-48)</p> <p>Existe falta de coordinación, persisten múltiples problemas, como insuficiencia del parque vehicular, conflictos entre grupos de concesionarios, incompatibilidad de vialidades y falta de articulación de rutas.</p> <p>La regulación del servicio presenta lagunas y deficiencias; por ejemplo la falta de normas claras para expedir licencias y la escasa capacidad para vigilar que se cumpla la normatividad.</p> <p>La dispersión de las agrupaciones de transportistas dificulta la planeación y coordinación, muchos operan en la ilegalidad; el resultado es desorden e ineficiencia del servicio (pp. IV-48)</p>	<p>Otorgamiento de concesiones (pp. IV-48)</p>	<p>1. Modernizar el sistema de transporte urbano, mediante la planeación y coordinación de los servicios existentes</p> <p>2. Crear estímulos para la renovación del parque vehicular</p> <p>3. Mejorar la calidad del servicio, a fin de dignificar la vida de las ciudades (pp. IV-48)</p>	<p>Política Macro</p> <p>No especifica la normatividad para los concesionarios, ni los procedimientos para otorgar concesiones</p>

Fuente: Elaboración propia con base en el *Plan de desarrollo del Estado de México 1993-1999*

En los periodos de Emilio Chuayffet Chemor y César Camacho se llevaron a cabo políticas en el Valle de Toluca, como la desincorporación del Sistema de Transporte Troncal. Es importante mencionar que en esta etapa se incrementó el número de concesiones, a pesar que ya se había otorgado en el gobierno anterior, lo que trae como consecuencia que el transporte público de Toluca se sature como nunca.

Cuadro 7

**La política del transporte público en el
Gobierno de Arturo Montiel Rojas 1999-2005**

Plan de Desarrollo del Estado de México	Diagnóstico	Políticas	Estrategias	Objetivos	Modalidad de propuesta
<p>“El Plan de Desarrollo del Estado de México da origen al programa sectorial de transporte” (p. 3)</p>	<p>“El transporte público de pasajeros ha enfrentado una problemática compleja con características, tales como la excesiva oferta en zona urbanas y la falta de atención en áreas rurales de difícil acceso; la proliferación de bases ilegales en las cabeceras municipales e incumplimiento de requisitos legales para la prestación del servicio concesionado. Además se observa la descapitalización de muchos concesionarios para renovar su flota vehicular, en consecuencia, la falta de esquemas de financiamiento para dicha renovación. Lo anterior afecta la calidad del servicio, además de generar serios problemas de saturación vial y contaminación ambiental” (pp. 210-211)</p> <p>“Por lo que respecta a la zona metropolitana del Valle de Toluca es necesaria la instauración de un sistema de cuatro líneas de trolebuses para esta región que agilice los traslados” (p. 212)</p>	<p>1. Se pone en marcha un Programa de reordenamiento integral del transporte en el Valle de Toluca (<i>Gaceta del Gobierno del Estado de México</i>)</p> <p>2. Un programa de identificación de los vehículos destinados a las concesiones del servicio público (<i>Gaceta del Gobierno del Estado de México</i> :2003)</p> <p>3. Se aplicará de manera estricta la normatividad para el funcionamiento del transporte público y el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones (p. 214)</p> <p>4. Se incrementarán los programas para capacitar a los operadores del transporte público de pasajeros, carga y mixto</p> <p>5. El gobierno estatal impulsará el sistema de transporte masivo para que la población mexiquense cuente con un transporte de pasajeros ágil, eficiente, cómodo y seguro</p>	<p>1. Actualizar y rehabilitar la señalización para las vías urbanas de la entidad.</p> <p>2. Instalar y modernizar dispositivos para el control del tránsito a fin de garantizar la seguridad en vialidades urbanas.</p> <p>3. Instaurar el programa de construcción y descentralización de terminales de transporte público estatal y federal en aquellas zonas que lo justifiquen, con el apoyo de los ayuntamientos y de la iniciativa privada.</p> <p>4. Fortalecer las acciones para garantizar la seguridad peatonal y tránsito de los discapacitados.</p> <p>5. Instaurar un programa de mantenimiento integral de la red vial, así como la construcción de infraestructura prioritaria complementaria para el transporte.</p> <p>6. Instrumentar acciones de bajo costo y alto impacto de minimizar los congestionamientos vehiculares (p. 215).</p>		<p>Políticas Macro</p> <p>El programa es muy general, no especifica la identificación para cada municipio</p>

Fuente: Elaboración propia con base en el *Plan de desarrollo del Estado de México 1999-2005*

Después de describir las diversas políticas del transporte que se han implementado desde 1970, podemos observar que en el contexto urbano han tenido continuidad, dada la ventaja de contar con iguales marcos operacionales y administrativos, y sí han logrado, en la medida de lo posible, continuar con el manejo del servicio de transporte urbano, es decir, se da la burocratización que sostiene las relaciones Estado-empresas del transporte. Prosiguiendo, podemos notar que con el gobierno de Alfredo del Mazo se establece el Sistema de Transporte de Toluca, esto permitió un juego de relaciones entre el Estado y las empresas, para llegar a cabo ciertas estrategias entre estas partes.

En el sexenio de Ignacio Pichardo Pagaza se publicó, en 1992, una convocatoria para ofrecer concesiones a los empresarios del transporte público de Toluca, pero tampoco se instrumentó un reglamento; con Emilio Chuayffet Chemor y César Camacho se incrementó el número de concesiones, esta política es la que más ha impactado la estructura urbana de Toluca y su zona metropolitana, pues ya se había otorgado en el periodo anterior. En este tiempo se desincorpora el Sistema de Transporte Troncal de Toluca, las demás empresas compran los autobuses y las rutas; se establecen nuevas rutas y se supervisa la operación de las empresas y asociaciones civiles que prestaban el servicio concesionado. Esto trajo como resultado que durante 1995 el transporte público tuviera un incremento de autobuses y de rutas como nunca lo había tenido en su historia, pero durante este periodo tampoco se instrumenta ningún reglamento para los concesionarios, lo que da como resultado el proceso sistemático racional burocrático legal que ha llevado el Estado en todo este periodo.

Con Arturo Montiel Rojas se ponen en marcha dos programas para el Valle de Toluca: Programa de reordenamiento integral del transporte público y Programa de identificación de los vehículos destinados a las concesiones del transporte público. Efectivamente, también llevó a cabo el mismo proceso, los mismos parámetros para mantener el proceso de racionalización del Estado

3.2. Estructuración orgánica de la administración pública del transporte público en el Valle de Toluca, 1970-2005

En este apartado toca el turno de presentar las políticas aplicadas en cada uno de los gobiernos del Estado de México, que más tarde se convierten en decisiones de rutina administrativa; para ello, se describen las propuestas en la administración pública para el servicio de transporte a partir del sexenio de Carlos Hank González y hasta el de Arturo Montiel Rojas.

Cuadro 8

Carlos Hank González Cambio social y reestructuración de la administración pública

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1969	Dirección de Seguridad Pública y Tránsito	Reestructuración orgánica del Poder Ejecutivo(Velasco:1999,338-371)	Responder a los requerimientos de la nueva planeación	Macro administrativo	Creación de un órgano técnico operativo en la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito (Velasco:1999,338-371)

Fuente: Elaboración propia con base en la obra *Panorámica de la ciudad de Toluca, 1976*, tomos I, II y III

A partir de este periodo el cambio administrativo en la dirección de transporte público es impulsado con el propósito de responder a las demandas de la sociedad. A partir de 1969 la política del transporte que se instrumentó fue la creación de un órgano técnico dentro de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito.

Cuadro 9

Jorge Jiménez Cantú

Adecuación de la administración pública y estructura sectorial

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1976	Comunicaciones y Obras Públicas	Reestructuración orgánica del Poder Ejecutivo	Concertar acciones para un desarrollo más equilibrado en el territorio y ordenado al interior de los centros de la población	Macro Administrativo	Continúa la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito

Fuente: Elaboración propia con base en el libro *Panorámica del Estado de México 1976*, tomos I, II y III

Durante este periodo, Toluca y su zona metropolitana tienen un crecimiento acelerado de la población, un proceso de urbanización a gran escala y por consiguiente, de demandas de transporte público, por lo que se crea un malestar social en términos de planeación y política urbana.

Ante ello, Jorge Jiménez Cantú activa un proceso en la reforma administrativa: la expedición de la *Ley Orgánica del Poder Ejecutivo*, con el objetivo de evitar la duplicidad de funciones en las secretarías y departamentos. En general, el cambio administrativo se vincula con la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, orientada a generar sistemas operativos en el sector transporte, sin embargo, los resultados no son evidentes pues se tiene un déficit en el transporte público, las frecuencias del transporte público son irregulares, los camiones viejos se mezclan con los nuevos, existen zonas sin servicios, los recorridos son largos, el tiempo para esperar un autobús es excesivo y el transporte presta un servicio deficiente.

Cuadro 10

Alfredo del Mazo González y Alfredo Baranda García Cambios estructurales en la administración pública y desarrollo social

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1983	Subsector Transporte	Incrementar la eficiencia y eficacia de la Administración Estatal, para encontrar respuestas a las demandas de la población (<i>Gaceta del Gobierno del Estado de México</i>)	Elevar la Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito al rango de Secretaría de Transportes	Macro administrativo	Creación de: 1. Secretaría de Transportes 2. Dirección de Vialidad y Transporte 3. Dirección de Tránsito y Vialidad 4. Dirección de Vialidad y Transporte 5. Dirección para el Sistema de Transporte Troncal en Toluca

Fuente: Elaboración propia con base en los *planes de desarrollo del Estado de México 1981, 1984, 1987* y el *Código administrativo del Estado de México* del 13 de diciembre de 2001

Al llegar el año de 1981 el cambio administrativo es definido, dirigido e inducido por una perspectiva metodológica, con Alfredo del Mazo y Alfredo Baranda García el transporte público se centró como un instrumento para realizar planes y programas gubernamentales; por primera vez existe formalmente una Dirección de Transportes, es decir, el gobierno actúa desde un marco legal.

El cambio administrativo en este periodo inicia con una reestructuración a fondo de la administración pública a través de la Ley orgánica de la administración pública del Estado de México, expedida en 1981, para redefinir las competencias entre las dependencias del ejecutivo y elevarlas al rango de secretarías, crear algunas otras, eliminar duplicidades, omisiones o traslapes que el crecimiento de la administración pública había provocado.

De esta manera, la Dirección de Transportes se eleva al rango de Secretaría de Transportes, se le asignan competencias y responsabilidades mayores, además de que adquiere una característica: la expansión administrativa.

Cuadro 11

Mario Ramón Beteta

Consolidación funcional y redimensionamiento de la administración pública

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1991	Comunicaciones y Transportes	Racionalización en el aparato administrativo del Gobierno Estatal (<i>Gaceta del Gobierno del Estado de México</i>)	Contar con una dependencia que planee y norme la actividad del transporte público en el Estado de México	Macro Administrativo	Continúan 1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2. La Secretaría de Transportes 3. La Dirección de Vialidad y Transporte 4. La Dirección de Tránsito y Vialidad 5. La Dirección de Vialidad y Transporte

Fuente: Elaboración propia con base en *Plan de desarrollo del Estado de México 1987-1993*

La base para determinar y definir los objetivos gubernamentales y la política administrativa en este periodo es el cambio social, por tanto, el aspecto más importante es la población. Con Mario Ramón Beteta se observa un criterio de expansión administrativa y de adecuaciones jurídicas, sin embargo, esto sólo fue una propuesta, pues no se llevó a cabo.

Cuadro 12

Ignacio Pichardo Pagaza

Cambios estructurales en la administración pública y desarrollo social

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1993	Comunicaciones y Transportes	Racionalización en el aparato administrativo del Gobierno Estatal <i>(Gaceta del Gobierno del Estado de México)</i>	Contar con una dependencia que planee y norme la actividad del transporte público en el Estado de México	Macro Administrativo	<p>Continúa</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2. La Secretaría de Transportes 3. La Dirección de Vialidad y Transporte 4. La Dirección de Tránsito y vialidad 5. La Dirección de Vialidad y Transporte <p>Así como también con los Sistemas de Transporte Troncal en Toluca</p> <p>Se publica una convocatoria para otorgar concesiones; se incrementa el número de concesiones del transporte público en la región I del Valle de Toluca</p>

Fuente: Elaboración propia con base en *Plan de desarrollo del Estado de México 1990-1993*

En este periodo las políticas son replanteadas, toman como base un nuevo perfil del Estado mexicano, de ahí que se concentren en el mejoramiento de la calidad de vida; hay una eficiencia de la administración pública para ofrecer y suministrar servicios. Con esta idea de eficiencia en relación al transporte público se publica en la *Gaceta del Gobierno del Estado de México* la necesidad de transporte, convocando a los concesionarios a prestar servicio en la región de Toluca; para legitimar las acciones del gobierno.

Cuadro 13

Emilio Chuayffet Chemor y César Camacho Consolidación funcional y redimensionamiento de la administración pública

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1970	Comunicaciones y Transportes	Racionalización en el aparato administrativo del Gobierno Estatal, consistente en la consolidación de las funciones de la administración pública <i>(Gaceta del Gobierno del Estado de México)</i>	Contar con varias dependencias que planifiquen y normen la actividad del transporte en el Estado de México	Macro administrativo	Política Macro 1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2. La Dirección de Vialidad y Transporte 3. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Valle de Toluca Incrementa el número de concesiones, el número de dependencias, el Departamento de Tarifas y el Departamento de Autorización de Rutas

Fuente: Elaboración propia con base en *Plan de desarrollo del Estado de México 1987-1999*

En el periodo de Emilio Chuayffet Chemor y César Camacho el cambio de la administración se orienta hacia la eficacia, se emprendió la reestructuración de la administración pública a fin de que sus formas de organización fueran modernas, racionales y con una orientación profundamente social.

Destaca por su trascendencia la puesta en marcha del Programa general de modernización y mejoramiento integral de la administración pública 1995-1999, cuyo objetivo principal fue mejorar la atención al público, en este contexto, se desarrollaron todos los programas sectoriales de modernización administrativa.

La gestión de Emilio Chuayffet y César Camacho observa un crecimiento en la Secretaría del Transporte del Valle de Toluca y en el Valle de México. Al desincorporar el Sistema de Transporte Troncal del Valle de Toluca y el Valle de México los autobuses y las rutas son absorbidos por las empresas del transporte público de Toluca y de la zona conurbada al Distrito Federal, esto trajo como resultado el incremento de las empresas y rutas en el municipio de Toluca y su zona metropolitana; también se dio el incremento de dependencias relacionadas con el transporte público. Durante esta administración tampoco se instrumentaron reglamentos para los concesionarios del transporte público.

A pesar de que la burocracia a tenido que reconstruirse varias veces el proceso de racionalización ha sido el mismo para mantener las constantes y no provocar la ruptura en ese proceso.

Cuadro 14

Arturo Montiel Rojas Cambios estructurales en la administración pública

Año	Sector	Política administrativa que lo guía	Propósitos	Modalidad de Cambio	Resultados
1999	Transportes	Reestructuración orgánica del Poder Ejecutivo (<i>Gaceta del Gobierno del Estado de México</i>)	Contar con varias dependencias que planifiquen y normen la actividad del transporte en el Estado de México	Macro Administrativo Crear dos secretarías Incrementar el número de concesiones del transporte público Establecer un programa de ordenamiento en el Valle de Toluca	Reestructuración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Secretaría de Transportes <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría Particular • Coordinación Administrativa • Coordinación de Estudios y Proyectos Especiales • Contraloría Interna • Coordinación Informática • Dirección General de Asuntos Jurídicos • Dirección General de Servicios al Autotransporte • Subsecretaría de Operación del Transporte • Dirección General de Asuntos Jurídicos
					Reestructuración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: Secretaría de Comunicaciones <ul style="list-style-type: none"> • Secretaría de Transportes • Secretaría Particular • Coordinación Administrativa • Coordinación de Estudios y Proyectos Especiales • Contraloría Interna • Coordinación Informática • Dirección General de Asuntos Jurídicos • Dirección General de Servicios al Autotransporte • Subsecretaría de Operación del Transporte

Fuente: Elaboración propia con base en el *Código administrativo del Estado de México* del 13 de diciembre de 2001

En este periodo se observa un criterio de expansión administrativa que considera la simplificación administrativa, la desconcentración y la descentralización, la prioridad y eficiencia gubernamental, así como las adecuaciones jurídicas y orgánicas.

La Secretaría de Transporte se divide en dos: Secretaría de Transportes y Secretaría de Comunicaciones, además de diversos departamentos y un sin número de dependencias en las diferentes regiones del Estado de México.

En sus resultados, denota la intención de resolver el problema a partir de esos dos programas de reordenamiento del transporte, lo que ha implicado una expansión administración. En esta administración se presenta una excesiva oferta de transporte público urbano, las vialidades se encuentran saturadas, los desplazamientos lentos, existen zonas congestionadas, duplicidad de rutas, entre otros; sin embargo, conviene destacar que hasta el momento no se ha publicado ningún reglamento para los concesionarios del transporte público.

La instrumentación de las políticas del transporte público aplicadas a la ciudad de Toluca y su zona metropolitana, en el periodo 1970-2000, se ha dado a través de la continuidad; la racionalidad política ha prevalecido a la de las empresas; las concesiones otorgadas han sido muchas; hay una expansión en la administración y un vacío en la normatividad y de reglamentos para los concesionarios del transporte público.

El análisis realizado me permite observar que durante el establecimiento del Sistema Troncal de Transporte para Toluca, en el periodo de Alfredo del Mazo (1981-1987), prevaleció la racionalidad política y se incrementó el número de concesiones, autobuses, y rutas. Con el Gobierno de Emilio Chuayffet y César Camacho (1993-1999) se dio como política la desincorporación del Sistema Troncal de Transporte de Toluca, como una acción

gubernamental, sin embargo, de manera contradictoria otorgó concesiones de manera indiscriminada, arrojando como resultado el incremento de empresas y rutas del transporte urbano.

Durante el Gobierno de Arturo Montiel Rojas (1999-2005) se realiza un diagnóstico donde se encuentra que el servicio de transporte enfrenta una problemática compleja con características tales como la excesiva oferta, ante esto, incrementa el número de secretarías y departamentos, así como de dependencias relacionadas con el transporte público; su política fue expandir la administración y poner en marcha dos programas aunque hasta el momento no se han publicado resultados de dicho programa o del eventual mejoramiento del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana. Tampoco se ha publicado ningún reglamento para los concesionarios.

En términos sintéticos, el Estado ha mantenido un proceso racional en el sentido de consecución metódica en la instrumentación de las políticas del transporte, la intervención gubernamental directa en la prestación del servicio y el impulso al crecimiento de concesiones, sin importar la gran diversidad de empresas, poca coordinación en su operación, traslape de empresas y de rutas; mientras que el usuario tiene que lidiar con el incremento de vehículos, zonas congestionadas, desplazamientos vehiculares lentos, recorridos cada vez más largos, pérdidas horas hombre, etc.

Probablemente el Gobierno del Estado de México evitó desembolsos presupuestales inmediatos para la elaboración de un proyecto integral de transporte y para la creación de

un reglamento para la operación de los concesionarios; concentrando únicamente sus energías en la expansión de la organización de la administración pública, actitud que en lugar de brindar beneficios, ha generado costos sociales en la organización de la ciudad de Toluca y su zona metropolitana. Es claro que la racionalización y la eficiencia de las intervenciones gubernamentales no se han traducido en avances significativos para mejorar el servicio de transporte.

A continuación se presenta el enfoque teórico de Mitchel Clyde, que permite analizar las estructuras interactivas entre el Estado y las empresas del transporte público, sus principios analizan y explican cómo las relaciones se conforman por mecanismos intermedios denominados “redes sociales”. La primera estrategia fue solicitar entrevistas con los funcionarios, sin embargo, esto no fue posible, por tal motivo, recurrí a las fuentes hemerográficas para, de una forma objetiva, deducir el complicado flujo de mecanismos que reconocen símbolos, valores, objetivos, normas, capacidad de reunión y posición en la organización entre estas dos estructuras sociales.

3.3. Hemerográficos del transporte público del Valle de Toluca, 1990-2005

Uno de los temas centrales derivado del transporte público, y que debe explicarse, está relacionado con la red tejida por el gobierno y los concesionarios de este servicio. Como se mencionó anteriormente, es muy difícil rescatar y obtener información de primera mano, de tal suerte que tuve que hacer una búsqueda exhaustiva de periódicos locales que mostraran y dieran oportunidad de conocer, de alguna manera, las formas de relación entre el gobierno y las empresas que tienen a su cargo el transporte.

Sin embargo, debo admitir que puede haber un sesgo en la información presentada ya que en su contenido se plasma cierta posición ideológica y de interés por parte de los periódicos, por ejemplo, **El Sol de Toluca** y el **Rumbo** exteriorizan una posición oficialista, por lo que no realizan críticas en torno al transporte.

El estado de México está constituido por dos grandes espacios geo-económicos, identificados como el valle de México y el valle de Toluca, los cuales están separados físicamente por la Sierra de las Cruces, esto ha traído como consecuencia una tendencia a la fragmentación tanto en lo político, económico, social, urbano, como en los servicios, por supuesto, esto también se refleja en el transporte público donde también existen estas dos grandes zonas.

El transporte público del Valle de México, está integrado “por 117 mil concesiones, el 90% de los concesionarios están representados por ex funcionarios del Gobierno del Estado de México. El otro 10% es representado por líderes independientes, los cuales no están de acuerdo con el gobierno del estado de México, debido a ello realizan paros frecuentemente, lo que ocasiona congestionamientos en varios municipios como, Ecatepec, Nezahualcoyotl, Naulcapan, entre otros” (**Reforma**, septiembre 2005’.

Mientras que el transporte del valle de Toluca presenta otro tipo de problemática, que a continuación se describe, con base en datos obtenidos de los periódicos locales.

Cuadro 15

Toluca 1990

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Jueves 18 de octubre	El Rumbo pág. 5	<p style="text-align: center;">“Prevendrán los embotellamientos en “días de muertos””</p> <p>Para el próximo festejo del día de muertos la Dirección General de Fomento Económico del ayuntamiento de Toluca, tomará medidas de prevención, a fin de evitar embotellamientos en las principales calles, comentó Carlos Gómez Hernández titular de ese Departamento.</p>
Viernes 19 de octubre	El Rumbo pág. 3	<p style="text-align: center;">“Campaña en Metepec” A bordo de autobuses, César Camacho dialogó con la gente”</p> <p>Camacho Quiroz llevó a cabo un recorrido tocando puerta por puerta en la cabecera municipal, solicitando el voto de la población; enseguida sostuvo un diálogo con un grupo de vecinos en la propia cabecera y después abordó camiones urbanos, platicando con los pasajeros y pidiéndoles apoyo para su candidatura.</p>

Del cuadro 15 se puede observar que el gobierno tiene una respuesta positiva durante los periodos electorales ante la petición pública, obviamente, lo que aquí se busca en la captación de votos por parte del usuario; también se puede constatar que los políticos utilizan el espacio interior de los autobuses del transporte público para hacer campaña, de tal suerte que aprovechan las redes políticas y familiares en este ámbito, ya que ser juez y parte del problema elimina tensiones y propicia clientelismo.

Cuadro 16

Toluca 1990

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Jueves 25 de octubre	El Rumbo pág. 3	<p>“González Isunza en campaña. Un transporte digno y eficiente demanda la ciudadanía de Toluca”</p> <p>Un transporte digno y eficiente para Toluca, así como una reglamentación que sea congruente con los tiempos y necesidades que vivimos, fueron algunos de los planteamientos presentados en el foro de consulta sobre vialidad y transporte, que se realizó como parte de la campaña electoral del candidato del P.R.I. a la presidencia Municipal de Toluca, Enrique González Isunza.</p>
Viernes 26 de octubre	El Rumbo pág. 20	<p>“La línea de autobuses urbanos y suburbanos de 2 de Marzo”</p> <p>La línea de autobuses 2 de marzo, cubre ya las rutas de los camiones del Sistema Troncal, conocidos como “pitufos”, una vez que esta empresa compró a COTREM la concesión. (aparece solamente la foto de la empresa 2 de marzo)</p>
Martes 30 de octubre	El Rumbo pág. 18	<p>“La solicitud del voto ciudadano”</p> <p>La solicitud del voto ciudadano el 11 de noviembre próximo, lo realiza César Camacho Quiroz, candidato Priista a la Presidencia Municipal de Metepec, en los sitios posibles, abordando a los ciudadanos por ejemplo en los camiones urbanos, recibiendo comentarios de la problemática que viven, y asegurando a la gente que “con su voto vamos a ganar el triunfo para Metepec. (aparece foto).</p>
Domingo 28 de octubre	El Rumbo pág. 8 A	<p>“En un mes más, nuevas rutas del transporte colectivo”</p> <p>En un lapso de un mes deberá de salir a la luz pública, la convocatoria basada en un estudio de necesidad pública para que el transporte urbano amplíen las rutas del servicio colectivo y se regularicen los automóviles de alquiler y se prohíba en forma definitiva los llamados taxis tolerados. Lo anterior lo dio a conocer ayer el Subsecretario del Transporte de la</p>

		Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras públicas, Eusebio Cárdenas, quien señaló que esa convocatoria será sólo para el Valle de Toluca , en donde, además, como modalidad será autorizado el uso del microbús desechando la petición de los taxistas de que se autoricen combis, porque ello sería un serio problema para la circulación y el objetivo es surtir transportes convencionales por microbuses.
--	--	---

A partir del cuadro 16, se puede apreciar que en los periódicos oficialistas subyace la estrecha relación entre las empresas del transporte y el gobierno; hay cotos de poder en este sector pues históricamente controlan la cantidad de empresas extraoficiales. En la práctica se infiere que los concesionarios ofrecen su lealtad a cambio de concesiones y de una posición privilegiada por el número de autobuses y de rutas concesionadas; este intercambio permite a los favorecidos continuar con el control del transporte público.

Cuadro 17

Toluca 1991

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Domingo 6 de octubre	El Sol de Toluca	<p style="text-align: center;">“Renovación Parque Vehicular”</p> <p>El Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, Héctor Hernández Arvizu, anunció la renovación del parque vehicular para Toluca.</p>
Lunes 7 de octubre	El Sol de Toluca pág. 5 A	<p style="text-align: center;">“Estudian el segundo Proyecto de Transportes”</p> <p>La Comisión del Transporte del Estado de México COTREM, en conjunto con una misión del Banco Mundial, trabaja en la revisión y ajuste del estudio correspondiente al segundo proyecto urbano examinando al mejoramiento del Sistema Vial de la zona conurbada y área metropolitana de la ciudad de Toluca, con una inversión estimada a los 240 mil millones de pesos.</p> <p>El titular de la Dependencia Carlos Visoso Espinosa precisó que la inversión de este proyecto está sujeta a la autorización presupuestal de la Secretaría de Finanzas y Planeación proveerán de un crédito externo a contrastarse con la citada Banca de Desarrollo.</p> <p>El funcionario manifestó que los recursos estarían destinados entre otros aspectos a la construcción de vialidades, mantenimiento de</p>

		<p>arterias viales ya existentes, renovación del parque vehicular, adecuación de sistemas de control de tránsito (semaforización y señalamiento) e impartición de cursos de capacitación en la materia a personal Estatal y Municipal del área.</p> <p>Indicó que una vez concluidas las obras y acciones permitirán mejorar los sistemas viales y de transporte en el área conurbada al D.F y a los municipios de Toluca, Zinacantepec, Lerma y San Mateo Atenco.</p>
--	--	--

Con base en la información arriba descrita, se aprecia que el Gobierno, en este periodo, realizó propuestas a través de programas de construcción de vialidades, sin embargo, esto no fue funcional, pues nunca se llevaron a cabo, sólo hubo un cambio en la orientación de las principales avenidas, el resto quedó en el papel.

Cuadro 18

Toluca 1992

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Miercoles 3 de junio	El Sol de Toluca Primera plana	<p>“Nombraron a dos Directores en Comunicaciones”</p> <p>El Secretario de Administración, Rafael Arias Valdez, tomó hoy la protesta de Ley a dos nuevos funcionarios de la Secretaría Estatal de Comunicaciones y Transporte Terrestre y Jorge Rodríguez Córdoba, en la Dirección General de Vialidad.</p> <p>Las nuevas Direcciones asumirán la responsabilidad de la Dirección de Vialidad y Transporte, mismas que hasta hace poco se encontraba bajo la titularidad del Ingeniero Jorge Bernáldez Huerta, quien por acuerdo del jefe del Ejecutivo pasará a formar parte del cuerpo de Asesores de la Gubernatura.</p> <p>La toma de protesta, realizada en las oficinas de la Secretaría, estuvo presidida por el titular de la misma el Ingeniero Héctor Arvizu Hernández.</p> <p>En el mismo acto, se hizo el anuncio que en fecha próxima se incorporará como Director de la Dirección General de planeación Sectorial, el Licenciado René Rivas Rodríguez.</p>

Ya en 1992, el Gobierno dio a conocer la expansión del aparato administrativo relacionado con el transporte público, sin embargo, no se muestran los resultados que esto trajo consigo.

Cuadro 19

Toluca 1992

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Domingo 7 de junio	El Sol de Toluca	<p style="text-align: center;">“Dina Diesel de Oaxaca, Agradece la preferencia de “Autotransportes Urbanos y Suburbano de Toluca”, la nueva adquisición de 33 unidades más”</p> <p>Por medio del Señor Ramiro Téllez Salinas Gerente de ventas especiales y flotillas. Agradece la preferencia de “Autotransporte Urbanos y Suburbanos de Toluca”, la nueva adquisición de 33 unidades más.</p> <p>Así como el Licenciado Ignacio Pichardo Pagaza Gobernador del Estado de México y a las autoridades de vialidad y transporte por el apoyo brindado.</p> <p>La empresa “Urbanos y Suburbanos de Toluca”, agradece al Licenciado Marco Enrique Gálvez Castellanos Gerente Regional de Arrendadora Bancomer las facilidades prestadas para la adquisición de estas unidades que son 100% anticontaminantes cooperando de esta manera con la ecología, siendo estos los primeros motores Navistar que entran al mercado urbano, de esta Capital del Estado de México.</p> <p>El Secretario de comunicaciones y transporte del Estado de México Héctor Arvizu fue el encargado en representación del Gobernador del Estado de México, de dar el banderazo de salida a las 33 nuevas unidades al servicio del transporte público que ayer entraron en circulación por parte de la empresa “Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca”, siempre en busca de mejorar sus servicios para la comunidad Toluqueña. Representante de la línea, Señor Manuel Tapía Díaz.</p>

El cuadro 19 permite apreciar el tipo de relación que llevan las empresas concesionadas y el Gobierno, este es un claro ejemplo de las manifestaciones públicas, tanto de un lado como del otro, de apoyo que dan cuenta de que el Gobierno ofrece concesiones en forma de crédito para que se pueda ofrecer el servicio, el concesionario, a cambio, ofrece su lealtad.

Cuadro 20

Toluca 2002

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Miércoles 24 de julio	El Sol de Toluca Primera plana.	<p>“Ya hay 15 Secretarías. Dividieron Comunicaciones y Transportes”</p> <p>Por unanimidad de votos, los integrantes de la LIV Legislatura mexiquense aprobaron la división de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de México, en la Secretaría de Comunicaciones y en la Secretaría del Transporte.</p> <p>Para tal división se aprobó la modificación a diversos articulados de la Ley Orgánica de la Administración Pública, con lo que ahora la administración pública Estatal está constituida por 15 Secretarías de Estado.</p> <p>Ahora sólo falta que sean designados los secretarios por el Gobernador Arturo Montiel.</p> <p>La Secretaría de Comunicaciones se encargará del desarrollo y administración de la infraestructura vial primaria y de la regulación de las comunicaciones de jurisdicción local.</p> <p>De igual manera se establece que esta Dependencia del Ejecutivo tendrá a su cargo operar, construir, explotar, conservar, rehabilitar y dar mantenimiento a la infraestructura vial primaria de su competencia directamente o a través de particulares mediante el otorgamiento de concesiones y contratos; en este sentido también será la encargada de otorgar, modificar, cancelar, revocar y dar por terminadas las concesiones, permisos o autorizaciones para la construcción, ampliación, rehabilitación, mantenimiento, administración y operación de la infraestructura vial primaria de cuota, ejerciendo los derechos de rescate y reversión.</p> <p>En tanto la Secretaría del Transporte tiene a su cargo la planeación, formulación, dirección, coordinación, evaluación, ejecución y supervisión de las políticas y programas para el desarrollo integral del servicio público.</p>
Miércoles 24 de julio	El Sol de Toluca Primera plana	<p style="text-align: center;">“Arde Transporte Terrestres. Investigan a seis incluidos delegados y directores. AFV Omitieron cobro de derechos por 20 mdp”</p> <p>Por haber cometido irregularidades en el otorgamiento de derroteros y concesiones así como haber sido omisos en el cobro de derechos por 20 millones de pesos, seis servidores públicos de la Dirección General del Transporte Terrestre, entre ellos Directores de área y Delegados, están</p>

		<p>siendo investigados por la contraloría Estatal y se ha pedido su renuncia a varios de ellos.</p> <p>Alejandro Franco Vera, Director General de Responsabilidades y situación Patrimonial en el Estado de México precisó que los servidores públicos presuntamente responsables en estos actos de corrupción son mayoritariamente del Valle de México, aunque también hay de la región de Toluca. No podemos dar nombres todavía porque se está hablando de una presunta responsabilidad, sin embargo están involucrados Directores de área y Delegados de Transporte Terrestre.</p>
--	--	--

Con base en el cuadro 20 se observa la ampliación de la burocracia, pues el gobierno sigue otorgando las concesiones de la misma forma, aunque, a diferencia de 1990, en el 2002 a través del asunto de la transparencia se pueden observar los actos de corrupción y de tolerancia al otorgamiento de concesiones.

Cuadro 21

Toluca 2002

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Lunes 29 de julio	El Sol de Toluca pág. 5 A	<p>Manifestación pacífica de Transportistas. Agradecieron al Gobernador la creación de la Secretaría de Transporte.</p> <p>Alrededor de 100 representantes de 16 empresas del transporte urbano y suburbano del Valle de Toluca se manifestaron pacíficamente y ocuparon la plaza de los mártires de la ciudad de Toluca en señal de agradecimiento al Gobernador del Estado de México por haber promovido la creación de la Secretaría del Transporte, y sobre todo pidieron con cartelones y mantas “no caer en los chantajes de seudolíderes del transporte”, que en días pasados se manifestaron, pero de los que dijeron no son la mayoría y no están de acuerdo como han actuado.</p> <p>Su principal motivo, añadieron, fue la de felicitar al Gobernador Arturo Montiel por la creación de la Secretaría del Transporte, porque con ello habrá mayores beneficios para el usuario”.</p> <p>Los transportistas se consideran una extensión de la autoridad, ya que les concesionaron un servicio y tienen que servir, por eso su objetivo es brindar un apoyo al gobernador por un espacio de cerca de horas así llegaron a retirarse.</p>

<p>Miércoles 2 de octubre</p>	<p>Notimex</p>	<p>“Bloquean Campesinos de Almoloya Palacio de Gobierno en Toluca”</p> <p>Campesinos del municipio de Almoloya de Juárez bloquearon hoy el acceso al palacio de gobierno y las principales calles de esta ciudad, con el fin de exigir concesiones de transporte y servicios públicos. Los inconformes presentaron documentos en donde la Secretaría del Transporte del Estado de México efectuó diversos estudios en donde comprobó la necesidad de otorgar diversas concesiones para brindar el servicio público de pasajeros.</p> <p>El líder del frente amplio de campesinos indígenas, Alfredo González Hernández, estableció que a pesar de los estudios, las concesiones del transporte, sobre todo en la modalidad de taxis, se dan grupos de privilegiados que ya cuentan hasta con cinco concesiones por persona.</p> <p>Resaltó que a pesar de que se tratan de agrupaciones pertenecientes al Partido Revolucionario Institucional (PRI), el gobierno del Estado no ha dado entrada a sus demandas, lo que originó que hoy se presentará el bloqueo en el Palacio de Gobierno.</p>
---------------------------------------	-----------------------	--

El cuadro 21 presenta dos posiciones, una es una muestra más de apoyo por parte de las empresas prestadoras del servicio de transporte urbano hacia el gobierno, con el fin de seguir manteniendo las relaciones clientelares; aquí también se observa la lealtad explícita en sus declaraciones, “Los transportistas se consideran una extensión de la autoridad, ya que les concesionaron un servicio y tienen que servir, y su objetivo es brindar un apoyo al gobernador”, por otro lado, en el mismo cuadro se observa un brote de reacción en contra del monopolio de las concesiones, cabe señalar que la información fue dada a conocer a través de un medio no oficial esto permite que se pueda apreciar la tensión entre la empresa y el gobierno.

Cuadro 22

Toluca 2003

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Lunes 23 de junio	El Sol de Toluca pág. 5 A	<p data-bbox="574 407 1328 438">“Realizará Transporte Terrestre correctivos a conductores”</p> <p data-bbox="493 480 1414 695">En estos días las autoridades de Transporte Terrestre del Gobierno del Estado de México, delegación Toluca estarán realizando operativos en algunos sitios y calles donde ya se han establecido medidas de ordenamiento como por ejemplo a lo largo de la avenida Benito Juárez y sus intersecciones con Lerdo, Independencia, Hidalgo, Morelos e Instituto Literario.</p> <p data-bbox="493 699 1409 989">Sin embargo, apuntó el delegado de Transporte Terrestre en Toluca, Alejandro Mendoza Vilchis, ellos están haciendo su parte pero también otras autoridades tienen que hacer la suya y ya no dejar que los camiones de carga y descarga realicen operaciones en las horas que se les antoje, que se formen bases de taxis frente a cines o centro departamentales o simplemente particulares se estacionen en lugares prohibidos en espera de alguna persona que acude a comprar en las tiendas; ellos son el ayuntamiento y tránsito.</p> <p data-bbox="493 1010 1414 1150">Por parte de la delegación, apuntó, ya no serán visitas de cortesía a las empresas en las calles sino que serán operativos de detención envío al corralón y sanción a todos aquellos autobuses de pasajeros que no cumplan con la norma y la frecuencia a las que deban sujetar.</p>
Lunes 23 de junio	Reforma México pág. 6	<p data-bbox="688 1157 1219 1188">“Padecen Viacrucis en Avenida Morelos”</p> <p data-bbox="493 1230 1393 1371">De las 14:00 a las 16:00 horas, los automovilistas y usuarios del transporte público que transitan por esta avenida, de Pedro Ascencio a Sor Juana Inés de la Cruz, una distancia de 450 metros, se ven rebasados por los mismos peatones.</p> <p data-bbox="493 1392 1414 1533">“En un ejercicio, REFORMA comprobó que para atravesar nueve cuadras de la ciudad de Toluca por esta vialidad es más rápido caminando, pues los vehículos tardan en cruzar este tramo de nueve a 10 minutos, mientras que a pie el recorrido se hace en siete minutos.</p> <p data-bbox="493 1537 1414 1680">A pesar de ser una de las pocas avenidas que tienen los semáforos sincronizados, la fluidez de los automovilistas se ve frenada por la gran cantidad de autobuses del servicio público que impide el libre tránsito de la avenida.</p> <p data-bbox="493 1684 1414 1827">Al cruce de las líneas de camiones, como Tollotzin, Xinantecatl, 2 de marzo y Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, se suma el problema de muchos camiones que esperan pasaje en la esquina, lo que ocasiona el enojo de los automovilistas particulares”.</p>

16 de julio	El Sol de Toluca pág. 3 A	<p style="text-align: center;">Último cuento: en Octubre. Reordenarán el transporte</p> <p>A más tardar en octubre quedará concluido el programa de reordenamiento del transporte público urbano del Valle de Toluca, donde ha sido tal la anarquía imperante que tan sólo en el primer cuadro de la ciudad capital la autoridad en la materia detectó la presencia de 43 rutas de las cuales 22 operaban sin mediar ninguna autorización, por lo que tuvieron que ser retiradas.</p> <p>Alejandro Mendoza Vilchis Delegado Regional del Valle de Toluca de la Secretaría de Transporte, señaló que mientras en “el Valle de México se da la guerra del centavo”, en esta región se da “la guerra del orgullo” entre los transportistas, donde el crecimiento se ha dado sin medir ni razonar realmente hacia donde van, sólo en un afán de competencia...</p>
-------------	-------------------------------------	--

Durante este periodo, según el cuadro 22, se pretende que el transporte urbano sufra una serie de transformaciones, pues se intenta, a través de discursos políticos, poner en uso una serie de correctivos, programas de reordenamiento y de reglamentos; sin embargo, una vez más, todo esto queda como propuesta, pues he constatado, con la investigación realizada que no se instrumentan.

Cuadro 23

Toluca 2004

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Martes 6 de enero	El Sol de Toluca pág. 3 A	<p style="text-align: center;">“Buscará Transporte la forma de convertir a los concesionarios en empresarios”</p> <p>La Secretaría del Transporte del Estado de México buscará la manera para cambiar el sistema de operación en el transporte público concesionado y tratar que los concesionarios se conviertan en empresarios, que ya no persigan el centavo sino el peso, pero también para que ya no sea el chofer quien gane más que ellos, por eso la necesidad de cambiar las formas de cobro y la relación laboral entre transportista y conductores.</p> <p>Lo anterior fue mencionado por el subsecretario del Transporte del Estado de México, Jaime Barrera Velázquez, quien señaló que se dice que los sistemas no funcionan, pero eso se debe no tanto al concesionario sino al chofer del camión o taxi, pues ellos prefieren pagar una cuenta que regirse por los sistemas modernos o por dar boleto, eso evidentemente perjudica a los transportistas, los verdaderos, a los que invierten su dinero en la prestación del servicio.</p>
Lunes 23 de junio	El Sol de Toluca pág. 5 A	<p style="text-align: center;">“Realizará Transporte Terrestre correctivos a conductores”</p> <p>En estos días las autoridades de Transporte Terrestre del Gobierno del Estado de México, delegación Toluca estarán realizando operativos en algunos sitios y calles donde ya se han establecido medidas de ordenamiento como por ejemplo a lo largo de la avenida Benito Juárez y sus intersecciones con Lerdo, Independencia, Hidalgo, Morelos e Instituto Literario.</p> <p>Sin embargo, apuntó el delegado de Transporte Terrestre en Toluca, Alejandro Mendoza Vilchis, ellos están haciendo su parte pero también otras autoridades tienen que hacer la suya y ya no dejar que los camiones de carga y descarga realicen operaciones en las horas que se les antoje, que se formen bases de taxis frente a cines o centro departamentales o simplemente particulares se estacionen en lugares prohibidos en espera de alguna persona que acude a comprar en las tiendas; ellos son el ayuntamiento y tránsito.</p>
16 de julio	El Sol de Toluca pág. 3 A	<p style="text-align: center;">“Último cuento: en Octubre. Reordenarán el transporte”</p> <p>A más tardar en octubre quedará concluido el programa de reordenamiento del transporte público urbano del Valle de Toluca, donde ha sido tal la anarquía imperante que tan sólo en el primer cuadro de la ciudad capital la autoridad en la materia detectó la</p>

		<p>presencia de 43 rutas de las cuales 22 operaban sin mediar ninguna autorización, por lo que tuvieron que ser retiradas.</p> <p>Alejandro Mendoza Vilchis delegado regional del Valle de Toluca de la Secretaría de Transporte, señaló que mientras en “el Valle de México se da la guerra del centavo”, en esta región se da “la guerra del orgullo” entre los transportistas, donde el crecimiento se ha dado sin medir ni razonar realmente hacia donde van, sólo en un afán de competencia...</p>
Miercoles 3 de junio	El Sol de Toluca Primera plana	<p>“Nombraron a dos Directores en Comunicaciones”</p> <p>El Secretario de Administración, Rafael Arias Valdez, tomó hoy la protesta de Ley a dos nuevos funcionarios de la Secretaría Estatal de Comunicaciones y Transporte Terrestre y Jorge Rodríguez Córdoba, en la Dirección General de Vialidad.</p> <p>Las nuevas Direcciones asumirán la responsabilidad de la Dirección de Vialidad y Transporte, mismas que hasta hace poco se encontraba bajo la titularidad del Ingeniero Jorge Bernáldez Huerta, quien por acuerdo del jefe del Ejecutivo pasará a formar parte del cuerpo de Asesores de la Gubernatura.</p> <p>La toma de protesta, realizada en las oficinas de la Secretaría, estuvo presidida por el titular de la misma el Ingeniero Héctor Arvizu Hernández.</p> <p>En el mismo acto, se hizo el anuncio que en fecha próxima se incorporará como Director de la Dirección General de Planeación Sectorial, el Licenciado René Rivas Rodríguez.</p>

En este periodo de 2004, también podemos apreciar que el discurso no cambia de los anteriores, sino que es recurrente.

Cuadro 24

Toluca 2005

Fecha	Fuente	Datos recabados sobre el transporte público urbano
Miércoles 3 de agosto	El Sol de Toluca	<p>“Entregarán estudios sobre la viabilidad del uso de metrobús”</p> <p>Al cierre de la presente administración se contará con los estudios técnicos para la promoción del transporte masivo articulado en carriles confinados en las vialidades más importantes del Estado. “Tenemos 294 sociedades mercantiles que pueden adquirir las unidades, renovar el parque del que se disponen e impulsar el transporte masivo articulado.</p> <p>Fernando Maldonado Hernández, Secretario del transporte en el Estado de México, manifestó lo anterior y agregó que se habrá de consensar con el padrón del Registro público del transporte, a efecto de aprovechar este tipo de servicio y poderlo implementar en los próximos años, que sea eficiente y sobre todo arroje resultados de calidad, seguridad y liquidez para las empresas.</p> <p>Está en la agenda de la entrega este tipo de documentos que contienen estudios preliminares para poner en marcha un metrobús, evidentemente que ello tiene repercusión en varios escenarios, sobre todo los aforos ya que hay que conocer cuántas unidades circulan y la conveniencia de poner en marcha un sistema de transporte público masivo.</p> <p>Finalmente Fernando Maldonado Hernández hizo hincapié que la Ley se debe respetar, aunque hay una tendencia de la Administración del gobernador Arturo Montiel para que seamos tolerantes influyentes, abramos causas de negociación y de conocimiento de los procesos, pero debemos aplicar la Ley, no podemos in en contra de la Ley.</p>
Jueves 15 de Septiembre	El Sol de Toluca	<p>“Presentan a integrantes del Gabinete de Enrique Peña Nieto”</p> <p>Ratifican a cinco, entre ellos los titulares de Transporte y PGEM.</p> <p>David López Gutiérrez, nuevo coordinador de Comunicación Social del gobernador electo Enrique Peña Nieto, dio a conocer los nombres de quienes integrarán el gabinete del gobierno entrante, entre los que destacan cinco funcionarios que forman parte del equipo del aún gobernador Arturo Montiel Rojas.</p>
		“Que Auditen a Maldonado”

		<p>Es necesario que auditan a Maldonado, por haber cometido irregularidades en el otorgamiento de derroteros y concesiones así como haber sido omisos en el cobro de derechos por 20 millones de pesos, seis servidores públicos de la Dirección General del Transporte Terrestre, entre ellos Directores de área y Delegados, están siendo investigados por la contraloría Estatal y se ha pedido su renuncia a varios de ellos.</p> <p>Alejandro Franco Vera, Director General de Responsabilidades y situación Patrimonial en el Estado de México precisó que los servidores públicos presuntamente responsables en estos actos de corrupción son mayoritariamente del Valle de México, aunque también hay de la región de Toluca. No podemos dar nombres todavía porque se está hablando de una presunta responsabilidad, sin embargo están involucrados Directores de área y Delegados de Transporte Terrestre</p>
Martes 18 de octubre	<p>Amanecer del Estado de México.</p> <p>Lo nuevo en periodismo</p> <p>Primera plana</p>	<p>“Investigarán a Maldonado. PRI, PAN Y PVEM lo protegen”</p> <p>Toluca, Méx, investigaran a fondo la situación de la Secretaría de Transporte, pues se han detectado diversas irregularidades en la administración del titular de la dependencia, Fernando Maldonado, de las cuales no ha dado explicación alguna, toda vez que, curiosamente, que cuando se le solicita su comparecencia, nunca hay “quórum” y la cita se cancela, quedando al aire su ineptitud para atender el problema del transporte.</p> <p>Así lo dio a conocer Rogelio Velázquez Vieyra, Legislador perredista, quien aseguró que ello se debe a que las fracciones del PRI, PAN y PVEM protegen al funcionario.</p>

Una vez más, podemos apreciar que la política del transporte viene funcionando de la misma manera, es de resaltar que en los últimos meses se ratificó el cargo de Secretario de Transporte, es decir, se quedó el que funcionaba con este cargo en el periodo gubernamental anterior, a pesar de que los partidos de oposición están pidiendo que se investigue su administración anterior.

Con la información obtenida de los cuadros 15 al 24, se puede constatar que las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte público se han establecido redes sociales constituidas en virtud de objetivo, principios, normas y posiciones de cada uno de los actores.

En esta relación se percibe claramente un “patrón”:

1. respuesta positiva de la petición pública en tiempos de campaña, pues hay captación de votos del usuario.
2. la constatación de que en periodos electorales los políticos utilizan el espacio interior de los autobuses del transporte público para hacer campaña y aprovechan las redes políticas y familiares. Ser juez y parte elimina las tensiones y propicia clientelismo.
3. que en periodos de campaña los periódicos soslayan las noticias; en los oficialistas subyace la estrecha relación entre las empresas del transporte y el gobierno. En la práctica se puede inferir que los concesionarios ofrecen un recurso social pues hay de por medio un interés político, por tanto, la lealtad de los concesionario se da a cambio de una posición privilegiada para así cumplir sus negocios.
4. que haya cotos de poder en el transporte por empresas que históricamente controlan la cantidad de autobuses y empresas estratégicas. En este contexto la posibilidad de que un crecimiento determine su ámbito de control del transporte público.

Conclusiones

1. Conceptuación de Max Weber

En este capítulo retomé la conceptualización de Max Weber (1998,339-396) sobre la sociología de la dominación, los elementos de su enfoque guiaron el camino para explicar, en primer término, cómo en las diferentes administraciones del gobierno del Estado de México en el periodo 1970-2005 el Estado, en su lógica de operación, ha mantenido algunas constantes, es decir, el mismo proceso de racionalización, con el afán de mantener la dominación sobre las empresas del transporte público; y, en segundo lugar, cómo el Estado ha desempeñado un papel esencial en el desarrollo del orden legítimo del Estado racional, con su cuerpo de funcionarios expertos: los administrativos y los políticos. En este sentido, se analizaron las tareas de los funcionarios burocráticos y la de los políticos bajo las premisas de que el poder de mando ejercido por el Estado supone el cumplimiento de un orden burocrático y de operación dentro de un sistema de orden jurídico.

El trabajo desarrollado por Weber acerca de la racionalidad de los sistemas burocráticos ignoró la interacción de las relaciones, así como algunos mecanismos intermedios: las “redes sociales” que hacen posible la dominación.

Las categorías conceptuales de Weber

a) El Estado racional como asociación de dominio Institucional

Weber establece que “desde la consideración sociológica, una asociación “política” y en particular un “*Estado*” no se pueden definir por el contenido de lo que hacen” (1998,428). En efecto, no existe apenas tarea alguna que una asociación política no haya tomado alguna vez en sus manos, ni tampoco puede decirse de ninguna, por otra parte, que la política haya sido siempre exclusivamente propia de aquellas asociaciones que se designan como políticas, y hoy, como Estados, o que fueron históricamente las precursoras del Estado moderno. Antes bien, sociológicamente, el Estado moderno sólo puede decirse en última instancia a partir de un *medio* específico que, lo mismo que a toda asociación política, le es propio, a saber: el de la coacción física legítima.

Bajo esta concepción de Max Weber, he podido constatar cómo el Estado, a través de sus diferentes gobiernos, en el periodo 1970-2005 llevó a cabo un proceso de racionalización y su forma de operación sistemática en las diferentes administraciones de gobierno. Esto se observa en las diferentes administraciones: a) la de Carlos Hank González (1969-1975), b) la de Jorge Jiménez Cantú (1975-1981), c) la de Alfredo del Mazo y Alfredo Baranda (1984-1987), d) la de Mario Ramón Beteta (1987-1993), e) la de Ignacio Pichardo Pagaza (1990-1993), f) la de Emilio Chuayffet Chemor (1993-1999), y g) la de Arturo Montiel Rojas (1999-2005).

Del estudio realizado se puede decir que el Estado en sus diferentes administraciones y en su proceso de racionalización, a través de su lógica de operación, ha mantenido las siguientes constantes:

- la racionalidad de las diferentes administraciones de gobierno en primer lugar ha identificado la problemática del transporte de manera general.
- asimismo, para procesar la demanda del transporte, se ha dado una rutina en la política, es decir, se han tomado decisiones administrativas a través de los funcionarios burocráticos, quienes se fundamentan en el derecho para crear programas y acciones políticas;
- la forma de actuación ha sido la misma; todas las administraciones han expandido la burocracia a través de nuevos nombramientos, y han creado nuevas instituciones en la administración pública, como resultado, dicha administración cada día es más grande y compleja;
- el poder del Estado se ha ejercido de la misma forma, pues han legitimado cada una de sus acciones, a través de la publicación de todas sus acciones en el diario oficial de Gobierno, denominado *Gaceta de Gobierno del Estado de México*, con las convocatorias: a) para el otorgamiento de concesiones para nuevas empresas y rutas; b) para informar de los nombramientos de los burócratas; c) para realizar reformas a las Leyes o a los códigos del Estado de México.

De lo anterior se concluye que los dirigentes políticos del Estado de México han seguido una “rutina”, las decisiones políticas las han pasado a las decisiones de la rutina administrativa.

b) Dominación legal

En relación a la categoría de la dominación, Weber nos dice: “la dominación legal en virtud de estatuto. Su tipo más puro es la dominación burocrática” (1998, 350). Su idea básica es que cualquier derecho puede crearse y modificarse por medio de un estatuto sancionado correctamente en cuanto a la forma.

Siguiendo los principales componentes de esta concepción metodológica de Weber en relación a la dominación legal, se ha mostrado cómo en cada una de las administraciones el Estado ha desempeñado un papel esencial en el desarrollo del orden legítimo del Estado racional, pues ha intensificado profundos efectos en el plano de la instrumentación de políticas del transporte. Del análisis realizado en las diferentes administraciones, durante el periodo 1970-2005, se pueden extraer las siguientes aseveraciones:

- el Estado ha ejercido su tipo más puro de dominación burocrática;
- el Estado se ha fundamentado en el derecho de crear y modificar, por medio de programas y acciones políticas;
- el Estado ha incrementado el sistema burocrático a partir de un orden legítimo del Estado racional;

- los funcionarios burocráticos han construido estrategias para la relación Estado-empresas del transporte, (lo que obliga a las empresas a cambiar de figura administrativa, si quieren créditos para cambiar sus autobuses);
- los funcionarios burocráticos han desarrollado sus labores con base en normas de carácter legal, es decir, en la rutina administrativa.

Sin embargo, la perspectiva teórica de Weber presenta insuficiencias en cuanto a ciertos mecanismos que hacen posible la relación entre actores, Mitchell los llama *red social*.

2. Las relaciones entre el Estado y las empresas del transporte.

En busca de un esquema explicativo dinámico

Retomo la concepción teórica de Mitchell (1969) sobre “redes sociales” para explicar, en primer término, que las relaciones sociales del Estado y las empresas del transporte están conformadas por un complicado flujo de mecanismos que reconoce símbolos, valores e indicaciones que permite llevar a cabo una relación. El enfoque propone una estructura interactiva entre actores; como anteriormente se ha mencionado, una de las grandes limitaciones del planteamiento de Weber es que con todo y que logra de manera precisa proporcionar el concepto de una relación de dominación a partir de un proceso racional- en este caso el ser dominante y dominado- no permite, de ninguna manera, analizar las relaciones que se establecen entre ellos a partir de algunos mecanismos como los símbolos y valores, pues la interacción es un elemento fundamental en las relaciones sociales.

Las categorías conceptuales de Mitchell

Para Weber las relaciones, al igual que para Mitchell, presuponen la existencia de una jerarquía en las relaciones sociales. Sin embargo, el último considera que el espacio de los mecanismos afirma la interacción en las relaciones sociales.

Según Mitchell, en toda relación social existen ciertos principios de orden: a) criterios de reconocimiento, b) objetivos, c) normas y reglas, d) capacidad de reunir miembros, e) división del trabajo, y f) posición en la organización del grupo; además de mecanismos que hacen posible la interacción. Lo que queda claro es que el espacio del flujo de mecanismos es fundamental para entender las relaciones. Sin este análisis difícilmente podría entenderse el proceso de las relaciones sociales.

Bajo la perspectiva conceptual de Mitchell se estudió la relación entre el Estado y las empresas del transporte público, a partir de las diferentes administraciones de gobierno del Estado de México en el periodo 1970-2005, del que se pudo extraer lo siguiente:

- el Estado y las empresas del transporte han establecido criterios de reconocimiento para determinar cada uno su posición dentro de la relación;
- el Estado y las empresas han determinado objetivos comunes para que se lleve a cabo la relación;
- el Estado han concreto normas jurídicas y ha legitimado sus acciones. Las empresas deben cumplir esas normas para que se lleve a cabo la relación;
- el Estado ha señalado lugares y tiempos para llevar a cabo las reuniones;

- El Estado ha otorgado el poder legal a los burócratas y ha creado nuevas instituciones, para realizar los diferentes trámites, como la autorización de concesiones para las nuevas empresas y rutas. El Estado ha llevado a cabo una división del trabajo.

Consideraciones y sugerencias

La política del transporte no debe olvidar que el transporte de Toluca y su zona metropolitana beneficia a una gran parte de la población de este territorio; a pesar de todos los inconvenientes de la situación actual se deben definir estrategias para el transporte que permita, entre otras cosas, evitar la desigualdad social en el territorio de Toluca y su zona metropolitana; del mismo modo, se debe considerar la compleja dinámica de la distribución espacial y dotar de manera equilibrada este servicio, ya que en la lógica que define a cada individuo no existen límites espaciales, cada uno forma sus propias cadenas de viajes utilizando diferentes empresas del transporte y rutas, urbanas y suburbanas.

Tal como se ha manifestado en las últimas décadas, la dinámica física y poblacional del crecimiento del área urbana de Toluca exige actualizar las políticas del transporte público urbano, con una visión metropolitana y en un futuro inmediato, es por ello que en el siguiente capítulo analizo la relación con las empresas del transporte público en los últimos treinta años, con el fin de conocer la otra cara de la moneda, la racionalización en su lógica de operación cotidiana de las empresas que ofrecen el servicio de transporte urbano, y su irresponsabilidad con el usuario y con el urbanismo.

En el cuarto capítulo se desarrolla la investigación etnográfica empírica de las relaciones reales, para constatar dos componentes de la empresa siendo estos, a) la estructura organizacional, b) la estructura operativa. El primer punto se refiere al proceso racional de la empresa, y el segundo a la estructura operativa como un marco de significados cultivados, negociados, reproducidos y manifestados en el comportamiento de los trabajadores, bajo la perspectiva teórica conceptual de Allen Batteau, complementándose con el enfoque de Larissa Adler, quien hace distinción de las actividades formales e informales, haciendo hincapié en las segundas.

CAPÍTULO IV	168
LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU ACTUACIÓN SISTEMÁTICA VISTA DESDE ADENTRO: CULTURA ORGANIZACIONAL	168
4.1. Historia de las empresas (1970-2005)	171
4.2. Cultura organizacional de las empresas del transporte	184
4.2.1. Estructura administrativa	194
4.2.2. Estructura de trabajo	195
4.2.3. Análisis comparativo de la empresa Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V. y la empresa Autotransportes 2 de marzo, S.A. de C.V.	210
4.2.4. Historia de la empresa 2 de Marzo, S.A. de C.V.	210
4.2.5. Estructura administrativa	212
4.3. Acercamiento etnográfico del proceso de racionalización en la operación sistemática de las empresas del transporte público: la cultura como un marco de significados	219
Conclusiones	229

Capítulo IV

**Las empresas del transporte público y su
actuación sistemática vista desde adentro:
Cultura organizacional**

El presente capítulo tiene como objetivo detallar la cultura organizacional de las empresas del transporte y su operación cotidiana en Toluca y su zona Metropolitana, con base en el estudio de dos importantes empresas, cuyos resultados advierten que para asegurar la prestación eficiente y de calidad, las empresas en general requieren optimizar el grado de coordinación, logística y cohesión administrativa. Sin embargo, la realidad es otra, pues existe una actuación sistemática, en donde las empresas prestan un servicio de manera irresponsable, en la que hay un objetivo (ganancias económicas) y para alcanzarlo no toman en cuenta al usuario, ni a los mismos trabajadores del transporte, tampoco el contexto propio de la ciudad.

Asimismo, se precisan los términos y las formas en que se lleva la conceptualización de la **cultura organizacional** desarrollada por Batteau, y el proceso de racionalización en el interior de las empresas por su propia lógica de operación, además, se explica cómo las **redes informales** operan de manera entrelazada en la operación cotidiana de las empresas **formales** del transporte público urbano.

Ahora bien, ¿con la concepción de la cultura organizacional, se pueden conocer los comportamientos enraizados en los trabajadores del transporte en la práctica cotidiana?, ¿qué consecuencias trae consigo esta cultura organizacional?, ¿qué tipo de reproducción organizacional ha generado las empresas del transporte público?, ¿de acuerdo con los conceptos de Allen Batteau, cuáles son las organización que integran a las empresas del

transporte?, ¿cuál es el ámbito donde aprenden los trabajadores las normas del trabajo? además, de acuerdo a la concepción de Larissa Adler ¿cómo se da las actividades formales e informales en la práctica cotidiana de los trabajadores del transporte público?

Actualmente el servicio de transporte en Toluca y su zona metropolitana está conformado por 26 empresas, 269 rutas y 3, 477 unidades¹⁰; no obstante, para esta investigación etnográfica he tomado como objetos de observación y estudio sólo dos compañías: **Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V.**¹¹, por ser una de las fundadoras, porque tiene el mayor número de autobuses y rutas y porque en su organización se encuentra la empresa más pequeña, y **Autotransportes 2 de Marzo, S.A. de C.V.**, por ser de reciente creación, ejemplo de modernidad y significar una interesante competencia para la primera.

Debido a que se pretende explicar la organización y la práctica cotidiana del servicio del transporte, el capítulo concentra los siguientes tres temas: primero se describe el origen y la organización de las empresas, con la intención de colocar el acento en la estructura y el proceso laboral, así como en las relaciones de trabajo, de tal forma que el análisis se ubica en el terreno de la sociología, y adopta una actitud distante de los estudios de ingenieros y economistas; posteriormente se presenta un ejercicio comparativo que reúne las divergencias de organización y operación de las empresas antes señaladas; y finalmente, se ofrece una semblanza que detalla la marcha cotidiana de este servicio público, con base en

¹⁰ Ver resúmenes de Apéndice 1, que refieren las empresas del transporte público en Toluca, 1970-2005.

¹¹ La empresa sufre diversas modificaciones nominativas que se explicarán en su momento.

el acercamiento etnográfico de una ruta, pues mi intención fue colocar el acento en cómo las empresas asumen un modelo sistemático, controlado por una estructura formal e informal que promueve una **cultura organizacional** compleja del transporte.

Las preguntas que buscaban respuesta de diversas inquietudes eran variadas, por lo que se recurrió, además de la revisión bibliohemerográfica, a la observación directa de los objetos de estudio, así como a la aplicación de sondeos y entrevistas personalizadas con diferentes actores que participan en el sistema del transporte público. Por cuestiones obvias, se anotarán tan sólo algunas de ellas: ¿cómo se manifiesta el proceso de racionalización y su operación sistemática en las empresas Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V y la empresa Autotransportes 2 de Marzo, S.A. de C.V.?, ¿cómo es su estructura administrativa y su estructura laboral?, ¿cuáles son las responsabilidades de cada uno de sus integrantes?, ¿que relación existe entre el personal administrativo y los que trabajan en la operación en terreno?, ¿cómo surgen y cuáles son las redes informales en dichas empresas? Tales interrogantes se abordarán en el curso del presente apartado.

4.1. Historia de las empresas (1970-2005)

La historia del transporte público urbano de la ciudad de Toluca comienza a partir de 1949, con la operación de la Línea de Autobuses Colón Nacional, cuyos fundadores fueron los señores Benjamín Ávila, Miguel Miranda y Mariano Camacho (padre de un ex-Gobernador

del Estado de México¹²). Como nota cultural, es importante mencionar que se llamaba *línea*, porque en ese entonces había dos: la de ferrocarriles y la de autobuses.

En ese año, Alfredo del Mazo Vélez, gobernador del Estado de México¹³, aprueba la modalidad del transporte concesionado como un esquema de colaboración entre particulares y el Estado, que desde entonces ha mantenido la organización del transporte urbano¹⁴. De manera específica, la participación del Gobierno consiste en invertir en la infraestructura que se requiere para el desarrollo de dicho servicio.

En 1970, el Sr. Mariano Camacho y otros concesionarios se separan de la línea Colón Nacional y establecen la línea Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisionarios, S.A. Conviene destacar que durante esta década, la ciudad de Toluca tenía una estructura urbana nuclear y dependía fundamentalmente de su centro histórico; sin embargo, poco a poco la expansión física de la ciudad ocurrió en todas direcciones: hacia el poniente, el sur y sobre todo hacia el oriente, debido, entre muchos factores, a las condiciones topográficas del suelo que favorecieron el proceso de urbanización y el crecimiento de la población, en zonas reconocidas como área urbana, definida por las siguientes calles: al norte, por Circunvalación, donde se encuentra el cerro del “Toloche”, considerado una limitante geográfica que no permite el crecimiento; al sur, por Paseo

¹² Información obtenida del C. Pablo Gastón Ayala, actual secretario de la empresa, Julio 2005.

¹³ Alfredo del Mazo Vélez, Gobernador constitucional del Estado de México, 1947-1952.

¹⁴ Información obtenida del C. Pablo Gastón Ayala, actual secretario de la empresa, Julio 2005.

Tollocan; al oriente, por el Monumento a la Bandera; y al poniente, por el Monumento a la Cama de piedra¹⁵.

En 1970, la población de la ciudad de Toluca y su zona metropolitana es de 239,261 habitantes (INEGI:1970), de los cuales 80 % utilizaba el autobús como medio de transporte¹⁶. Durante este periodo, uno de los mayores retos que tiene el Gobierno del Estado de México es, precisamente, brindar el servicio de transporte que la sociedad demanda para satisfacer sus necesidades de movilidad. Para ello, el transporte público concesionado de pasajeros estaba integrado por 173 unidades¹⁷, que tenían la obligación de cumplir y observar los ordenamientos jurídicos y administrativos.

Debido a que los dueños de la línea Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisionarios, S.A. contaban con la experiencia de haber trabajado en trailers y el transporte foráneo decidieron agruparse, porque la categoría de “Sindicato de Permisionarios” les permitía pagar menos impuestos. En este periodo los dueños compran sus autobuses directamente y no requieren de ninguna arrendadora que les financie la adquisición de las unidades.

Aunque los concesionarios registran 173 autobuses, esta cifra es falsa, debido a que hubo manipulación de datos, ya que la empresa ocultó la mitad de sus autobuses. Por supuesto,

¹⁵ Ver Apéndice 7 que refiere los planos de crecimiento de Toluca y su zona metropolitana 1970-2005.

¹⁶ Información obtenida del C. Jefe de servicio de la Línea de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de permisionarios, 1970.

¹⁷ Información oficial obtenida en la Dirección de Tránsito; no obstante, de acuerdo con el trabajo de campo la cifra refería casi el doble de autobuses (309), ver resúmenes del Apéndice 1.

dicha manipulación tuvo como objetivo la evasión de impuestos. Los autobuses “ilegales” circulaban con placas oficiales, otorgadas por la Dirección de Tránsito; pero el Gobierno del Estado de México, en su afán de controlar y encontrar garantías sobre la prestación del servicio y operación de los autobuses, estableció un esquema que exigía el trámite de las placas, el cual, lejos de garantizar que se controlaran las condiciones de operación, provocaba de manera involuntaria el espacio propicio para la discrecionalidad y actos de corrupción.

Durante la primera década, la imagen corporativa se representa por sus autobuses de color verde claro, mientras que el nombre de la empresa estaba pintado a mano con letras de color negro, en ambos lados. En este periodo la terminal de autobuses foráneos se encontraba en el centro de la ciudad. El Gobierno del Estado de México la descentraliza y la ubica en la periferia. Como respuesta a ello, la línea Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisarios, S.A. de C.V. además de ofrecer su servicio en 18 rutas dentro de la ciudad, lo amplía con dos rutas de acercamiento¹⁸: Terminal – Santiago Miltepec y Terminal - Colonia Sánchez.

Con respecto a la segunda ruta, es importante mencionar que los autobuses pasaban por el centro histórico de la ciudad, justamente frente al Palacio de Gobierno, donde podían distinguirse fácilmente por el color verde claro que contrastaba con la fachada de este

¹⁸ **Rutas de acercamiento.** La ciudad de Toluca, durante 1970, tiene un singular proceso de expansión y crecimiento urbano, lo que provoca la descentralización de la terminal de autobuses; para ello, se diseñan las rutas de acercamiento, las cuales permitían acercar a las diferentes colonias localizadas dentro del área urbana con la terminal. Ver Resumen 1 del Apéndice 1, que refiere las empresas del transporte urbano, 1970-2005.

edificio público, que era de cantera café; los autobuses giraban a la derecha para llegar a la calle de Pedro Ascencio, esquina con 5 de febrero, donde se encontraba el Teatro Morelos, en cuya parada se hacía un nodo conflictivo, pues los autobuses al ir sobre Pedro Ascencio giraban a la izquierda, para salir a la calle Ezequiel Ordóñez, donde se encontraba la Alameda, y finalmente los autobuses circulaban por Andrés Quintana Roo, para llegar a la Colonia Sánchez. El regreso se hacía por la calle de Morelos, hasta llegar a la Avenida Juárez, y después se dirigían a la terminal de autobuses foráneos, donde volvían a empezar los recorridos.

En las paradas de los autobuses, los usuarios tenían que esperar de 10 a 15 minutos, dado que las frecuencias eran irregulares. Cuando se subían, inmediatamente percibían cómo algunos de los autobuses estaban deteriorados, con vidrios rotos, forros de los asientos destruidos y, para colmo, emitían gases contaminantes. La gente sabía que era común que los autobuses se descompusieran en medio de la calle. Cuando esto sucedía, tenían que bajar y esperar de 10 a 15 minutos para que pasara el siguiente autobús y los pudiera recoger, pero si éste no tenía cupo debían esperar mucho más tiempo. Los autobuses descompuestos ocasionaban congestionamientos, por lo que los agentes de tránsito hacían acto de presencia y los choferes tenían que dar alguna “gratificación” para que no les quitaran las placas o para que ayudaran a descongestionar la zona, hasta que llegara algún mecánico y lo arreglara. Resultaba obvio que si los autobuses eran de los no registrados, la “gratificación” era mucho mayor.

A finales de la década de 1970, la ciudad de Toluca y su zona metropolitana tuvieron un crecimiento poblacional acelerado y una expansión del área urbana¹⁹. Mientras tanto el equipamiento urbano –los servicios médicos, oficinas, mercados, tianguis, escuelas, la preparatoria y la UAEM– se concentraba en la ciudad de Toluca, por lo que la sociedad tenía que desplazarse hacia la ciudad, lo que trajo como consecuencia una gran demanda del transporte público. Con la expansión del área urbana, los recorridos de los autobuses de la línea se hicieron más largos y la frecuencia oscilaba de entre 15 y 25 minutos. Como era obvio, las unidades siempre estaban llenas. Si algunos de los usuarios tenían prisa y ciertas posibilidades económicas –como era el caso de los profesores, enfermeras o burócratas– trataban de utilizar un taxi, pero también tenían que esperar entre 5 hasta 15 minutos porque dicho servicio era limitado. Durante 1970, el costo del boleto tiene un valor de 80 centavos y el salario mínimo es de \$27.93, lo que significa que el usuario invierte 3% de su salario en el transporte²⁰.

En 1980, la línea Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisarios, S.A. modifica su nombre, agregando las siglas de capital variable (C.V.). De nueva cuenta, Toluca y su zona metropolitana presentan un fenómeno de crecimiento demográfico y urbano; su población se incrementa a casi el doble, es decir a 25,223 habitantes (INEGI:1980), quienes demandan vivienda, educación, salud y, por supuesto, el servicio de transporte público. Durante 1982, el Gobierno del Estado trata de reaccionar

¹⁹ Ver Apéndice 7, que contiene mapas del crecimiento de la población durante el periodo 1970-2005.

²⁰ Dato obtenido del Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada del 1° de enero al 3 de junio de 1985.

ante la dinámica del incremento demográfico y, a través de sus políticas de transporte público, otorga concesiones para establecer nuevas empresas de transporte²¹.

Las siglas de C.V. permiten a la línea realizar trámites con las arrendadoras bancarias y tener acceso a los financiamientos, aunque también exigen el nombre de una figura más compleja, de ahí que los concesionarios deciden registrar la empresa bajo el nombre Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, S.A de C.V. El nominativo de permisionario se cambia por el del Sindicato de la empresa y queda incluido dentro de su organigrama, como se verá más adelante. El costo del boleto durante este periodo es de \$9.00 y el salario mínimo es de \$140.69²². Durante esta década, los usuarios invierten 6% de su salario en el transporte, lo que revela que el costo del transporte incrementó de manera considerable.

Durante 1985, el transporte público es regulado por un conjunto de normas y procesos de gestión más complejos, lo que condiciona diferentes relaciones de colaboración y de tensión entre el gobierno y las concesionarias. Veamos algunos ejemplos:

1. Muchas empresas, de manera permanente, ocultan el registro total de sus autobuses al realizar los trámites.
2. Muchas empresas realizan trámites a como de lugar, ya que depende de ello para continuar con su actividad laboral.

²¹ Lic. Alfredo del Mazo González, Gobernador constitucional del Estado de México, 1981-1983.

²² Dato obtenido del Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada del 1° de enero al 3 de junio de 1985.

3. Las autoridades se ven en la necesidad de tardar autorizaciones de placas, tarifas y rutas.
4. Los líderes de las empresas no respetan el cumplimiento de las normas.
5. Por diversos actos de corrupción, existen varios “recomendados” a quienes se les aprueban trámites sin importar las condiciones que presten sus autobuses y sus empresas.

Resulta importante anotar que a finales de los 80 (1989), y de acuerdo con las cifras oficiales, la empresa Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, S.A de C.V. es la más grande, con el mayor número de autobuses (178) y de rutas (21)²³; le sigue Colón Nacional, con 170 autobuses y 19 rutas; mientras que en tercer lugar se encuentra “Autrotransportes 2 de Marzo”, con 127 autobuses y 10 rutas²⁴.

Aunque sea la empresa más grande, conserva varios de sus distintivos: el color verde claro y el nombre pintado a mano con letras de color negro, en ambos lados, autobuses deteriorados, con cristales rotos y asientos destruidos, que contaminan el ambiente. Las unidades se siguen descomponiendo, pero los usuarios ya no tienen que esperar de 10 a 20 minutos para que llegue el siguiente autobús, porque existen más empresas que cuentan con autobuses nuevos, con frecuencias regulares de 5 a 10 minutos y choferes con uniformes y corbatas. Ello detona una inquietante competencia entre las empresas, en la que lamentablemente el Gobierno no interviene para buscar una solución, al contrario, otorga

²³ Ver Resumen 1 del Apéndice 1, que refiere las empresas del transporte público en Toluca, 1970-2005.

²⁴ Conviene destacar que los registros oficiales no coinciden con la información obtenida del trabajo de campo, ver resúmenes 2 y 3 del Apéndice 1, que refiere las empresas de transporte, durante 1970-2005.

permisos sin criterios justificados. Los choferes compiten en las calles para ganar el pasaje, lo que trae como consecuencia el agravio de las malas prácticas de manejo y múltiples conflictos viales.

La empresa Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, S.A. de C.V. ofrece su servicio en la ciudad de Toluca con 178 autobuses y 21 rutas; pero sus dos rutas de acercamiento son absorbidas rápidamente por la nueva área urbana²⁵. Los recorridos son más largos y lentos, debido a la expansión urbana y el caos vial, por lo que la empresa decide dividir las rutas en urbanas y suburbanas (estas últimas sustituyen a las de acercamiento). Sin embargo, su servicio es polarizado, existen zonas sin servicios porque no hay calles pavimentadas y porque la empresa atiende sólo aquellas donde hay mayor demanda, en tanto que la zona centro de la ciudad se encuentra saturada por las diferentes empresas. A finales de 1989, la empresa empieza a cambiar sus autobuses por unos más modernos y algunos de ellos son nuevos.

²⁵ Ver Resumen 1 del Apéndice 1, que refiere las empresas de transporte público, durante 1970-2005.

Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, S.A. de C.V., crecimiento disfrazado a partir de 1990

Durante la década de 1990, la concentración poblacional y el dinámico proceso de urbanización ocasionan que el área urbana de Toluca se expanda a los municipios de Lerma, San Mateo Atenco, Metepec y Zinacantepec²⁶. Nuevamente se da una creciente demanda de necesidades sociales. En 1992, el Gobierno del Estado de México, a través de la Secretaría de Transportes, publica en la *Gaceta del Gobierno*, una convocatoria donde se emite la necesidad de incorporar transporte público en la Región I Toluca (miércoles 8 de abril de 1982). Como respuesta a esta convocatoria, la empresa Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, S.A. de C.V. solicita una concesión para una nueva empresa, con el objetivo de crecer, obtener todas las concesiones de las nuevas empresas y, por ende, tener mayor número de autobuses y de rutas. En 1990 el costo del boleto es \$900.00, mientras que el salario mínimo es \$9,138.89²⁷, lo que significa que durante este periodo los usuarios invierten 10% de su salario en transporte.

A partir de 1995, la empresa apuesta, en su estructura administrativa y laboral, por un modelo de expansión, conformado por dos empresas: Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A de C.V. y Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan S. A. de C.V. La primera es la fundadora y sus autobuses continúan pintados con verde claro, pero las unidades ahora son nuevas y ofrece su servicio con 280 autobuses y 14

²⁶ Ver Apéndice 7, que concentra los planos de crecimiento de Toluca y su zona metropolitana, 1970-2005.

²⁷ Dato obtenido del Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada del 1° de enero al 3 de junio de 1985.

rutas; la segunda cuenta con autobuses nuevos, pintados de blanco, en ambos lados tienen dos franjas, una azul marino y otra verde olivo, y el nombre de la empresa.

En el año 2000, la empresa continúa con el modelo de expansión, y de nueva cuenta solicita una concesión para otra empresa, Autotransportes Corsarios del Norte, S.A. de C.V., con clave 01-A 168²⁸. Ésta es la más pequeña en Toluca y su zona metropolitana, ya que cuenta con tan sólo 19 autobuses y 5 rutas. Una ruta es de microbuses, que opera con 3 unidades. Durante este periodo, Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, S.A. de C.V. desarrolla una estructura organizativa para las tres empresas. Para las dos primeras asigna el costo del boleto a \$ 4.00 y el salario mínimo es de \$35.12. Los usuarios ahora invierten 11.38 por ciento; periódicamente el transporte ocupa un mayor porcentaje, pero justo en este periodo es el más alto. Tres años después, el costo del boleto asciende a \$4.50, pero como el salario es de \$41.53, los usuarios invierten 10 por ciento. Actualmente, se mantiene el último porcentaje porque los usuarios pagan \$5.00 por el transporte y el salario mínimo es de \$46.80²⁹. En el 2005 esta gran empresa se conforma de la siguiente manera:

1. Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V., con 280 autobuses y 14 rutas.
2. Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V., conformado por 180 autobuses, 12 rutas y 142 microbuses.

²⁸ Clave otorgada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), 2000.

²⁹ Dato obtenido del Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada del 1° de enero al 3 de junio de 1985.

3. Autotransportes Corsarios del Norte, S.A. de C.V., con 5 rutas y 19 autobuses y 1 ruta con 3 microbuses; en total: 6 rutas y 22 autobuses.

De tal forma que la empresa se ha convertido en la más grande de Toluca y su zona metropolitana, ya que concentra 479 autobuses y 27 rutas; 245 microbuses y 7 rutas, que suman un total de 724 autobuses y 34 rutas. Con estos datos podemos afirmar que la empresa ha crecido de manera disfrazada ante los usuarios, quienes ignoran que tres empresas pertenecen a la misma organización. Sin embargo, la competencia y el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Transporte Terrestre, sí lo saben. Esta empresa, que engloba a otras, utiliza más espacio público, elimina la competencia entre empresas y estimula la competencia entre los choferes.

Aunque el origen de la línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A. y la consecuente evolución de la empresa muestran conveniencia para sacar mayor provecho de su situación legal, su organización y operación cotidiana han tenido que:

- a) moldearse y hacerse más flexibles por el impacto del crecimiento demográfico y la expansión urbana, sin embargo, esto no significa que la empresa se ha adaptado de forma mecánica, sino más bien ha tenido la capacidad de adecuarse y ajustarse progresivamente a las circunstancias del crecimiento de la ciudad, fusionándose con las prácticas cotidianas, de tal forma que la flexibilidad se manifiesta al tratar de mejorar el servicio.

- b) adoptar mayor flexibilidad interna para aceptar a otras empresas. Esta característica se expresa en su estructura organizativa interior.
- c) apropiarse del espacio urbano, ya que requiere múltiples lugares para su práctica cotidiana: las bases para los autobuses, paradas, calles, vialidades, etc.

4.2. Cultura organizacional de las empresas del transporte

En 1970, la línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A. está integrada por 70 concesionarios, quienes eran propietarios de uno o más autobuses y aportaban al inicio una cantidad de \$5,000.00. Los concesionarios no guardan relaciones familiares entre ellos y se dividen en mayoritarios, medianos y menores, como se muestra a continuación.

Cuadro 1. Clasificación de los Concesionarios de la Línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A., 1970.

Concesionarios	Propietario	Clasificación de concesionario	Total de autobuses de la empresa
1 concesionario	15 autobuses	Mayoritario	15
2 concesionarios	8 autobuses	Mediano	16
1 concesionario	7 autobuses	Mediano	7
4 concesionarios	6 autobuses	Mediano	24
4 concesionarios	5 autobuses	Mediano	20
3 concesionarios	4 autobuses	Mediano	12
6 concesionarios	3 autobuses	Mediano	18
12 concesionarios	2 autobuses	Mediano	24
37 concesionarios	1 autobús	Menor	37
Total: 70 concesionarios			173 autobuses

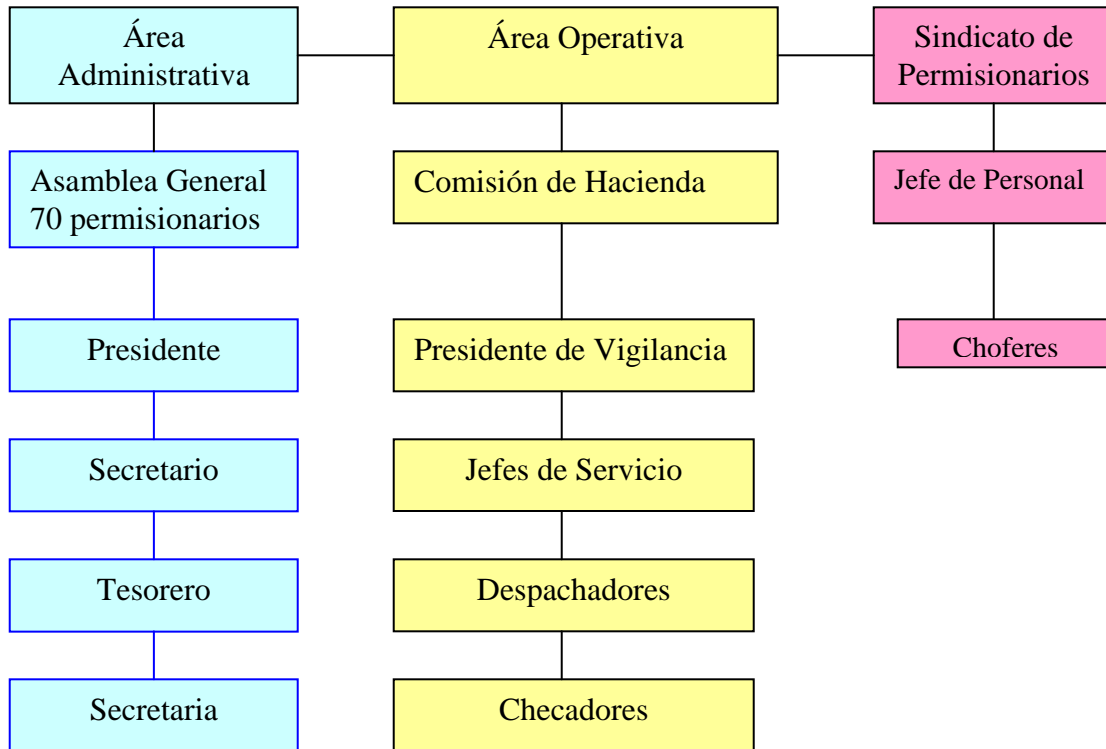
Fuente: Presidente de vigilancia.

- Concesionarios mayoritarios: Sr. Mariano Camacho (padre del ex-gobernador César Camacho), quien tiene 15 autobuses.
- Concesionarios medianos (los que tienen de 2 a 8 autobuses): Sr. Gabriel Ayala, porque tiene 8 autobuses (en el 2005, funge como presidente de la empresa)
- Concesionarios menores (los que tienen 1 autobús³⁰).

³⁰ Información obtenida por el jefe de servicio, 1980.

La línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A. tiene una organización que se divide en tres áreas específicas, de acuerdo con el siguiente organigrama:

Organigrama 1. Estructura de trabajo de la Línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A. de C.V., 1970.



En el área administrativa (primera columna de izquierda a derecha), se observa que en la cúspide se encuentra la Asamblea General, la cual está conformada por 70 concesionarios; en el siguiente escalafón está el Presidente, en quien recae toda la responsabilidad. Le sigue el Secretario, quien tiene como principal función realizar todos los trámites de la empresa. Después se encuentra el Tesorero, quien se encarga de la administración del dinero; y al final se encuentra la secretaria que asiste al tesorero.

En el área de operación de la empresa (columna del centro) se aprecia en la parte superior a la Comisión de Hacienda, la cual da legalidad a los acuerdos y trámites de la línea. En el siguiente nivel se encuentra el Presidente de Vigilancia, quien, como su nombre indica, tiene la responsabilidad de vigilar al Jefe de Servicio, que se encarga de supervisar diariamente todas las rutas, además de los despachadores de rutas. Los despachadores se encuentran en las bases de los autobuses y tienen la función de programar las salidas y llegadas de los choferes. El Jefe de Servicio también supervisa a los checadores que se encuentran localizados en diferentes lugares estratégicos de los recorridos de las rutas y cuya tarea consiste en registrar las tarjetas de los choferes en cada vuelta que realizan, con el objetivo de que la salida consecutiva entre un autobús y otro tengan el mismo tiempo, de forma contraria, el servicio presentaría frecuencias irregulares.

La última columna (de izquierda a derecha en color rosa) se refiere a la contratación del personal; en la parte superior se encuentra el Jefe de Personal, quien asume el cargo de contratar a los choferes.

Forma de contratación de los choferes de la línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisionarios, S.A., 1970

El jefe de Personal se entrevista directamente con los choferes y les solicita los requisitos siguientes:

- Tener licencia de autobús
- Tarjeta de salud
- Carta de antecedentes no penales
- Fianza de 4 mil pesos

- 2 cartas de recomendación expedidas por la empresa donde estuvo trabajando (eso para constatar que los choferes tienen experiencia previa y que no tienen problema con ninguna empresa).

En 1970, el salario mínimo es de \$27.93³¹. Si los choferes cumplen con los requisitos, la línea los contrata y les ofrece un salario de \$135.00 por día, es decir cinco salarios mínimos, bajo un horario de 8 horas y media. Los choferes deben vender en cada turno 800 boletos, de lo contrario pagan de su salario la diferencia. La empresa establece ese mecanismo de control porque algunos de los choferes, en ocasiones, no dan boletos y se quedan con el dinero del pasaje; no obstante, lo anterior originó una competencia entre los choferes, quienes para obtener sus 800 boletos, arriesgan a los pasajeros.

De acuerdo con información de primera mano, la línea les ofrece un seguro contra accidentes. Si por alguna razón un autobús de “los registrados” sufre un accidente a gran escala, los gastos se prorratan entre todos los concesionarios, aunque no todos tengan el mismo número de autobuses. Pero si un autobús de los “ilegales” sufre un accidente, lo solucionan a través de actos de corrupción. Si un autobús registra un accidente menor, el costo de los daños se dividen: una parte la paga el dueño del autobús y la otra el chofer. Dicho seguro tiene como propósito evitar que un accidente lleve a la quiebra a un concesionario. Un chofer tiene derecho a un accidente de gran escala, pero si tiene más de

³¹ Información obtenida del Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada, 1970-1971.

dos, lo despiden inmediatamente porque representa pérdidas para la línea. Durante este periodo, en la línea, no se registra ningún caso donde un chofer sea concesionario.

Forma de programar los autobuses de la línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisionarios, S.A. de C.V., 1970

El Jefe de Servicio programa los autobuses, en relación con la observación directa de lo que sucede en el terreno; por ello, divide la semana en:

- 2 días buenos, lunes y viernes.
- 3 días regulares, martes, miércoles y jueves, y
- 2 días malos, sábados y domingos.

De acuerdo al dictamen anterior, la empresa establece otro mecanismo de “control” para la operación de la empresa. El Jefe de Servicio, con base en su experiencia, conoce todas las rutas y con esta información realiza “un rol de rutas”, el cual tiene como objetivo que todos los choferes trabajen en las 20 rutas y que a todos les toquen días malos y días buenos. A los choferes que les toque operar en una ruta mala en un día malo se les establece acuerdos específicos, como vender menos boletos.

Forma de operar de la línea Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisionarios, S.A., 1970

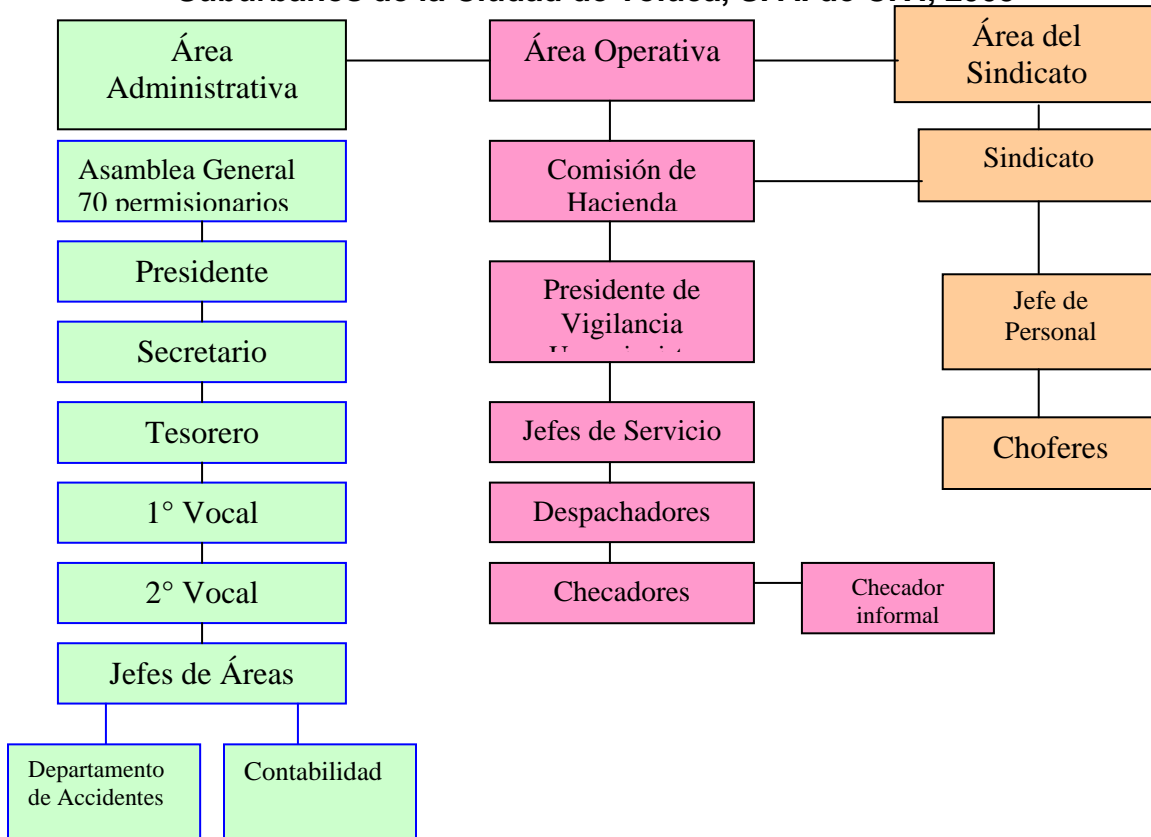
La línea realiza observaciones directas en el terreno de operación de los autobuses; con dicha información clasifica a las rutas en urbanas y suburbanas; las primeras tienen 9 kilómetros y las segundas son de 12 kilómetros. Para que se lleve a cabo la operación de los autobuses, la línea también diseña algunos controles formales. El primero es poner en las

bases “un despachador de rutas”, quien tiene la función de programar los tiempos de salida de los autobuses; el segundo control se sustenta en “los checadores”, que se encuentran localizados en diferentes lugares estratégicos en los recorridos de las rutas; éstos tienen la función de que los choferes pasen sus tarjetas en un reloj “checador” para registrar el tiempo en el recorrido de sus rutas.

A partir de la década de los 80, como ya se mencionó en los antecedentes históricos, la empresa cambia su nombre y comienza a transformarse con la compra de sus autobuses nuevos.

Durante 1990-1995, presenta un modelo de crecimiento y expansión al incorporar una nueva empresa. Para el 2000, integra otra más. Actualmente la estructura de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca, S. A. de C.V. contempla tres empresas, de acuerdo al siguiente organigrama:

Organigrama 2. Estructura de trabajo del Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca, S. A. de C.V., 2005



Los organigramas de 1970 y del 2005 son similares, salvo que en el último, la organización tiene forma vertical; la Asamblea es el órgano de máxima jerarquía y está regida por un reglamento interno. Los cargos se cambian cada tres años, menos los del Presidente y el Secretario. Actualmente, la Asamblea está conformada por 70 accionistas. Si alguno de los accionistas muere, hereda las acciones a sus familiares. Para ser accionista de la empresa se requiere tener un autobús de modelo 2000 al 2005, y entregar \$300, 000.00. Esta cantidad excluye a un gran número de interesados.

Es conveniente señalar que la organización de la empresa en el 2005 es más sofisticada que en 1970, pues en cada área hay personal especializado. En este último organigrama también

se aprecian tres áreas: de izquierda a derecha se ubica la relacionada con la administración, la del centro tiene que ver con la operación de la empresa y la última con el sindicato, aunque en el 2005 se incluyen otras, como la del 1° y 2° vocal, los jefes de áreas, los departamentos de Accidentes y el de Contabilidad. El área operativa de la empresa también es semejante, las diferencias estriban sólo en que en 1970 el sindicato se llamaba “Sindicato de Permisarios” y se integraba por los concesionarios de la línea; en el 2005, la empresa está registrada como S.A. de C.V., y hay un sindicato que vigila todo lo relativo a la contratación del personal, el cual está compuesto por familiares del Presidente de la empresa.

En la primera columna destaca la Asamblea general, conformada por accionistas. En el siguiente escalafón se encuentra el Presidente de la empresa; en él se concentran todas las responsabilidades de organización y operación. Le sigue el Secretario, encargado de vigilar la operación cotidiana de la empresa, realizar todos los trámites ante la Secretaría de Transporte Terrestre (una ruta nueva o la ampliación de rutas) y convocar a todas las asambleas. El Tesorero administra el dinero de las aportaciones de los accionistas. Los vocales tienen la función de auxiliar al Secretario. En el siguiente nivel se encuentran el Departamento de Accidentes y el Departamento de Contabilidad. El primero resuelve los problemas de los choferes cuando tienen un accidente a gran escala, y el segundo administra el dinero de las aportaciones diarias de los accionistas.

En la columna central se ubica el área relacionada con la operación la empresa; en la parte superior se encuentra el Presidente de vigilancia, quien es un accionista y se cambia cada

tres años; entre sus responsabilidades están que los autobuses operen diariamente sin problemas y supervisar a los jefes de servicio, es decir, las personas que diariamente inspeccionan los recorridos y las bases de las rutas, donde se encuentran los despachadores.

En la parte inferior del organigrama se encuentra el despachador, quien da las órdenes de salida a los choferes para que todos los autobuses tengan las mismas frecuencias de tiempo. Por último, están los checadores, que se localizan en lugares estratégicos en los recorridos de las rutas, cuya responsabilidad es registrar las tarjetas de los choferes para que no se atrasen en el recorrido. La última columna del organigrama, que se refiere al Sindicato, tiene un Departamento de personal que, como su nombre indica, contrata a los choferes, los despachadores de las rutas y los checadores.

Como he mencionado, los esquemas organizativos de la empresa de 1970 y 2005 son similares. De hecho, el número de concesionarios sigue siendo el mismo, debido a que los accionistas no permiten que otras personas se sumen a su estructura; la única opción posible es dar una aportación costosa y contar con autobuses seminuevos, pero aun así los posibles concesionarios no tienen voz ni voto en la empresa.

Forma de contratación de los choferes de la línea Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V., 2005

Desde 1970 al 2005, se conservan los mismos requisitos, a excepción de que se modificó el costo de la fianza, que ahora consta de \$1,200.00. La empresa contrata a los choferes si cumplen con los requisitos, les asigna un autobús y los pone a prueba durante dos o tres

meses; en este periodo a los choferes se les conoce como “costureros” y se les cambia constantemente de autobús. Después, la empresa les asigna “un autobús de planta” con el cual trabajan todos los días en las diferentes rutas. El chofer es un asalariado que absorbe ciertos costos que tienen que ver con el mantenimiento al autobús: el ajuste de frenos (\$150.00), llenar el tanque de *diesel* cada que considere conveniente (éste debe salir de la cuenta diaria y es de \$300.00).

Es importante mencionar que la empresa no capacita a su personal porque considera que los choferes no son mano de obra calificada y en cualquier momento podrían dejar el trabajo. Su salario oscila entre \$300.00 y \$400.00 diarios. Actualmente el salario mínimo es de \$46.80³², lo que indica que el chofer gana 6.5 salarios mínimos por día, mientras que el Jefe de Servicio percibe \$1,300; el despachador de las rutas, \$600 y el checador, \$500 .00, a la quincena.

Forma de programar los autobuses de Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la ciudad de Toluca, S.A. de C.V., 2005

Hoy por hoy, la empresa considera que ofrece un servicio de calidad para los usuarios a través de autobuses nuevos; bajo esta idea, realiza una programación con base en la demanda cotidiana, la cual es variable en el transcurso del día y en los diferentes días de la semana; por ello, la empresa al reconocer que el ritmo de la ciudad ha cambiado, diagnostica lo siguiente: 1 día de tráfico, el viernes, por el tianguis tradicional de Toluca; 5

³² Información obtenida del Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada del 3 de enero del 2005.

días buenos: lunes, martes, miércoles, jueves y sábado; y 1 día malo, domingo.

El Jefe de Servicio realiza un rol de los autobuses, con el objetivo de que los choferes conozcan todas las rutas; en términos generales el mecanismo consiste en que los choferes deben regresar a la misma ruta cada quince días.

Forma de operar de Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la ciudad de Toluca, S.A. de C.V., 2005

Actualmente, los presidentes de las diferentes empresas del transporte urbano se reúnen cada dos meses, con el fin de establecer acuerdos de operación. En Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la ciudad de Toluca, S.A de C.V., el Secretario, el Presidente de Vigilancia y el Jefe de Servicio tienen reuniones frecuentes para clasificar las rutas en urbanas y suburbanas; las primeras tienen 12 kilómetros y las segundas son de 23 kilómetros aproximadamente. El tiempo de recorrido de la ruta urbana se realiza en 60 minutos y el de las rutas suburbanas es de 30 a 40 minutos. Conviene mencionar que la empresa sanciona a los choferes que no checan a tiempo sus tarjetas, pero esto se analizará con mayor precisión en el siguiente apartado referente a la estructura laboral.

4.2.1. Estructura administrativa

Una de las características que distingue a la empresa del transporte público urbano es la ubicación dispersa de las “bases de los autobuses”, es decir, en las zonas periféricas, donde los despachadores de rutas realizan su actividad. En cada ruta se tiene que montar una base

“del origen de la ruta” y otra “en el destino de la ruta”, cuya inversión es mínima, ya que se limita un área provisional que normalmente tiene una cubierta de hule o de plástico que permite a los despachadores de las rutas y a los relojes checadores protegerse del sol y de la lluvia. Otra parte de la infraestructura de la empresa son los relojes checadores, que se localizan en lugares estratégicos de las principales vialidades y calles de la ciudad en donde pasan las rutas del transporte. Ahí se encuentran los trabajadores a quienes se les conoce con el nombre de “checadores”; la mayoría de los relojes checadores son protegidos por una caja de metal, al finalizar el día les ponen un candado, y los dejan en la calle; sin embargo, la empresa cuenta también con relojes checadores portátiles, que recogen los checadores al término de la jornada de trabajo y se los llevan a su casa; al siguiente día por la mañana, antes de comenzar su trabajo, los ajustan y los instalan en un poste o en un árbol de las calles de la ciudad.

4.2.2. Estructura de trabajo

La estructura de trabajo de Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A de C.V. se puede definir de la siguiente manera: en la cúspide se encuentra el Jefe de Servicio. Él tiene la responsabilidad de programar la operación de los autobuses, realiza recorridos diariamente en las rutas urbanas y suburbanas, con base en la observación directa del terreno, diseña un rol de rutas y de autobuses, cada tercer día asigna a los choferes una tarjeta que contiene datos personales como el nombre del conductor y la información del recorrido de la ruta y el número de vueltas o de viajes que deben realizar durante el día, supervisa las “bases de las rutas” y los “relojes checadores”, donde se encuentran respectivamente los despachadores de rutas y los “checadores”.

Después están los choferes, quienes a través de la práctica han obtenido un conocimiento integral de su actividad. Este trabajador goza de estatus dentro de la empresa, pues tiene la responsabilidad total sobre la labor que desempeña, realiza recorridos en las rutas urbanas y suburbanas, lo cual le otorga cierta autoridad en la estructura de trabajo, dado que algunas veces adiestra a otros choferes. Para demostrar su capacidad en el oficio, tiene que exponer sus destrezas ante choferes de las demás empresas. Sus habilidades se convierten en una especie de título que acredita su conocimiento, pues se enfrentan a una serie de situaciones que deben superar de la mejor manera:

1. Manejar, cobrar, dar cambio y ofrecer atención a los usuarios.
2. Enfrentar la competencia interna y externa, por la demanda de los usuarios; resulta normal que traten de ganar el mayor número de usuarios, porque deben entregar diariamente \$1,200 a la empresa, \$300.00 para el *diesel*, así como lo de su salario. A veces se les complica la situación porque actualmente existe un exceso de empresas y rutas, y cada uno trata de ganar pasajeros en sus unidades; por otro lado, los usuarios hacen paradas en lugares donde no deben (como a mitad de las calles) y los choferes imprudentemente se detienen. Con estos datos podemos apreciar que el servicio no es de calidad como aseguran las empresas, pues existe una competencia atroz por el exceso de autobuses que origina actitudes violentas en las calles entre operadores de autobuses, taxis y particulares.

3. Los usuarios son foráneos y urbanos. Los primeros viven en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca y se dirigen al centro de la ciudad para realizar diversas actividades, como trabajo, escuela, trámites burocráticos, etc. Normalmente los usuarios urbanos presionan al chofer con el tiempo y le hacen comentarios para que maneje apropiadamente y “no pierda el tiempo en las paradas”.

4. Para cumplir el recorrido de su ruta en un tiempo ya programado, debe pasar por una serie de “controles formales” que se encuentran localizados en lugares estratégicos del recorrido de las rutas, donde se encuentran los “checadores”, quienes reciben una tarjeta blanca que contiene el nombre y la dirección del chofer, así como información del recorrido; éstos tienen la responsabilidad de checar la tarjeta, para vigilar la frecuencia de los autobuses.

5. Si los choferes no checan en el tiempo programado, se hacen acreedores a una sanción, la cual consiste en pagar, de su salario, la cantidad de \$10.00 por cada minuto de retraso; esto trae como resultado que mantengan una competencia contra el reloj. Aunque conviene señalar que si los autobuses comienzan a llegar tarde a los “checadores” y a las bases, la empresa percibe un indicador de que existe un problema y no le descuenta a nadie porque todos están retrasados (pudo haber una manifestación o una tormenta).

6. En su recorrido, los choferes deben medir el tiempo en cada parada y tratar de subir al pasaje de la manera más rápida posible; si se detienen mucho, les implica retraso y multa; así que deben conocer cada parada de autobús, los horarios de las escuelas, centros

comerciales, mercados, ferrocarriles, etc. para no perder tiempo, ya que no les conviene en absoluto.

8. En ocasiones, los choferes dan permiso para que la gente desempleada –como artistas, payasos y vendedores–, suba al autobús, a conseguir algunas monedas.

9. Los choferes tienen diferentes presiones en el recorrido de la ruta, especialmente cuando llevan el autobús lleno. En teoría, se supone que el autobús tiene capacidad para 43 personas sentadas y 35 paradas, es decir 78 personas, pero muchas veces los usuarios van colgándose de las puertas.

10. Durante el recorrido de las rutas, los choferes se auxilian de “controles informales”, personas mejor conocidas como los “gritones”, quienes se encuentran localizadas aproximadamente a la mitad de entre dos checadores formales. Los choferes les pagan un peso o dos por la información que les proporcionen.

11. Los choferes utilizan un lenguaje particular con las personas que llevan “los controles formales”, y otro tipo de lenguaje con los usuarios. Veamos el siguiente diálogo común, cuando el chofer entrega su tarjeta al checador:

–¿cómo voy, güey?

el checador: – vas tres atrás; el “Buqui” va adelante y va como loco, además el “Pollo” viene detrás de ti, no se te olvide que siempre anda corriendo.

El chofer entrega tres o cuatro pesos al checador y continúa su recorrido.

En el siguiente escalafón están los despachadores de rutas. Ellos se encuentran localizados en las diferentes bases de la empresa. Debido a que son ex-choferes, conocen perfectamente las rutas: saben donde están las zonas de congestionamiento, los cruces de ferrocarriles, los nodos de tráfico, los horarios de las escuelas, la entrada de trabajo de los burócratas, de los maestros, de las enfermeras, de los obreros, etc. Con esta información, los despachadores programan las frecuencias y éstas pueden ser continuas con espacios de 5 minutos o frecuencias largas de cada 10 minutos. También detectan de una manera sencilla cuando hay manifestaciones en el centro de la ciudad, pues notan el retrasado de los autobuses a la base, y lo afirman cuando los choferes les cuentan la situación, así que el despachador debe cambiar las frecuencias de los autobuses.

En la base de dicha estructura se ubican los “checadores”, quienes se localizan en diferentes lugares de la ciudad, y cuya responsabilidad consiste en marcar las tarjetas de los choferes. Difícilmente pueden ocupar el nivel de los despachadores porque ellos no dejan sus puestos. Los checadores son los que tienen menor salario, lo que denota su estatus marginal en esta estructura laboral. Para ocupar este cargo no se requiere de ningún conocimiento en la operación de los autobuses, ni tampoco se exige ningún requisito de ingreso, además de que las personas que realizan esta actividad son las más jóvenes de la empresa.

Aunque toda esta estructura laboral forma parte de Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V., en realidad ejemplifica el *modus operandi* de las demás empresas que ofrecen el servicio de transporte público en la ciudad de Toluca

y su zona cunurbada. Uno de los roles importantes dentro de esta organización es el de Jefe de Servicio, quien tiene como función la supervisión de las rutas. Debido a que los jefes de servicio son accionistas de la empresa, el control es constante.

Otro de los roles importantes es el del Secretario de la empresa; él tiene la responsabilidad de realizar los trámites para el establecimiento de las nuevas empresas y rutas, con el objetivo de que la empresa controle la oferta del transporte público. En este sentido, el Secretario es el representante de la empresa ante la Dirección de Transporte Terrestre y tiene la obligación de responder ante las demandas legales y fiscales impuestas por el Gobierno del Estado de México; es decir, él debe cumplir con los permisos y pagos de impuestos, además de llevar a cabo “arreglos informales” con los funcionarios de Gobierno.

Gestión para la concesión de una nueva empresa ante la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)

Para que una empresa gestione o amplíe sus concesiones, debe estar al pendiente de la convocatoria que emita la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), en la *Gaceta de Gobierno*. Para ello, el Secretario General necesita recoger la convocatoria y un formato. El formato se llena y se registra ante un notario y posteriormente ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de Toluca. Ésta determina el costo y la duración del permiso de la nueva empresa. Una vez que se ha realizado este pago, se debe acudir al Registro Público de Comercio a hacer otro pago y regresar a la Secretaría del Transporte, donde se otorga la concesión de la nueva empresa como sociedad anónima. Los accionistas ponen sus autobuses en las rutas autorizadas por la Secretaría de Transporte.

La empresa y la gestión para una nueva ruta

Según se crea pertinente, el Gobierno del Estado de México publica convocatorias para abrir nuevas rutas. Las empresas interesadas acuden a la Dirección General de Transporte Terrestre para conocer los criterios exactos de la convocatoria. Para ello, la empresa tiene personal especializado –como son los Jefes de Servicio– que realiza recorridos constantemente en la periferia de la ciudad, e identifica la construcción de nuevas viviendas de interés social. Una vez detectadas las nuevas colonias, realiza encuestas con los colonos, a quienes les preguntan si requieren el servicio de transporte público y recolecta mil firmas. La empresa acude a la Secretaría del Transporte, con la solicitud, la encuesta y las firmas de los colonos.

La Dirección General del Transporte Terrestre (DGTT)

Los empleados de esta dependencia recogen los documentos y realizan su propia investigación, con el fin de evitar que las rutas se traslapen y determinar si la ruta es urbana o suburbana. Los parámetros que estipulan la clasificación se fundamentan en las carreteras federales; si la ruta está fuera de la carretera federal es suburbana; de lo contrario, es urbana. Los resultados los entregan en 15 días hábiles.

El Gobierno del Estado de México tiene ante sí la difícil tarea de planear, ordenar, regular y establecer convocatorias que otorgan concesiones para la formación de nuevas empresas; con el afán de controlar la prestación del servicio y operación de los autobuses,

contradictoriamente se ha originado un espacio propicio para la discrecionalidad y actos de corrupción, que involucra intereses y actores diversos:

1. El surgimiento de promotores, personas capaces de conseguir las cosas sin mayor esfuerzo y el camino más fácil; lamentablemente han proliferado sobre todo entre los concesionarios del servicio público, bien por las circunstancias económicas por las que atraviesa el país, por el manejo que de ellos han hecho sus líderes, o bien porque es ya un estilo de vida. Los promotores establecen relaciones directas con los empleados de las dependencias, y con los empresarios, lo que les facilita realizar cualquier gestión de manera fácil y a través del “soborno”.

2. Los gestores, que no siempre cuentan con la personalidad jurídica correspondiente y consiguen su cometido por caminos diversos que, en ocasiones, son un tanto desconocidos.

3. Los estafadores profesionales, que comercializan todo tipo de documentos (engomados, láminas, etc.).

4. Los servidores públicos, quienes con sus bajas percepciones, han encontrado en esta actividad un medio para tener recursos adicionales a su salario.

Resulta lógico que la existencia, coexistencia y confluencia de tantos intereses genera prácticas viciadas desde el inicio del proceso de tramitación y origina lentitud e ineficiencia del aparato administrativo. Aunque se reconoce una importante cantidad de servidores

públicos honestos, con vocación de servicio, comprometidos con la sociedad, que se esfuerzan por cumplir con las disposiciones jurídico-administrativas y prestar servicios de calidad a las empresas, por desgracia, la imagen generalizada del proceso de tramitación de las nuevas empresas y rutas está envuelta de fraude y corrupción, que sólo desprestigia al Gobierno, quien pierde la confianza de la ciudadanía, ya que finalmente es quien recibe el servicio de transporte público urbano.

Las disposiciones del Gobierno del Estado de México: armas de doble filo

El Gobierno del Estado de México ha caído en un juego que lo ha convertido a la vez en juez y parte del proceso, ya que, por un lado, determina qué empresas y qué autobuses aprueban los trámites y, por el otro, impide el establecimiento de las empresas que no cumplan con ellos. La Secretaría de Transportes tiene una gran responsabilidad y es tal la complejidad para regular el servicio de transporte público que, hasta el momento, no ha publicado ningún reglamento para la empresa del transporte público urbano, dando oportunidad a todo tipo de influyentismo.

Por otra parte, la empresa cuenta con 20 empleados contratados formalmente para cubrir labores administrativas en apoyo a la operación cotidiana de los autobuses. Estas labores hacen referencia a todo el seguimiento contable, legal y financiero; por ejemplo, al contador le corresponde adquirir material para la oficina, mandar a imprimir las tarjetas para el control de los choferes y administrar los recursos de la empresa; el sindicato, a

través del jefe de personal, contrata a las secretarias, al personal que hace el aseo de las oficinas de la empresa, a los jefes de servicio, choferes, despachadores y checadores.

Debido a que el sindicato está conformado por familiares del Presidente de la empresa, ha podido establecer una relación directa con el sindicato de los burócratas del Estado de México. Esta relación se da a partir de que el Secretario del Sindicato de los burócratas solicita autobuses al Presidente de la empresa, para diferentes actos políticos.

Aunque resulte ilógico, los accionistas de la empresa del transporte no se preocupan por la operación cotidiana de los autobuses, ni del reclutamiento de los trabajadores, ya que la operación de la empresa se debe, en primer lugar, a la supervisión de los jefes de servicio, quienes también son accionistas y realizan un control constante; y en segundo lugar, a la estructura laboral, la cual ha generado una red de relaciones entre los choferes (por ejemplo en la empresa Urbanos y Suburbanos Tolloca, la mayoría de los choferes proviene de San Mateo Otzacatipan y considera que la empresa al ofrecerles un trabajo, le debe lealtad y realiza sus tareas de la mejor manera, para que la frecuencia de los autobuses no sea irregular).

Conclusiones

En términos generales, y siguiendo la concepción de weber, sus principios nos permiten analizar que la empresa urbanos y suburbanos de Toluca ha mantenido importantes y constantes en la cultura organizacional durante el periodo 1970-2005.

Las constantes de la cultura organizacional pueden sintetizarse en los siguientes aspectos:

1. cultura de racionalidad, su estructura de trabajo es la misma el numero de concesionarios no ha cambiado de 1970-2005

2. la cultura de inclusión, el proceso de la operación de los autobuses se caracteriza por tener dos tipos de contrataciones: los eventuales, que son los choferes que entran y salen de la empresa en los dos periodos de vacaciones, verano e invierno, porque la demanda disminuye; y los trabajadores de planta que firman un contrato por tiempo indefinido. El primer arreglo contractual se da de manera directa entre el jefe del personal y el trabajador. El chofer debe cumplir con algunos requisitos (licencia de chofer de autobús, dos cartas de recomendación, certificado médico, carta de antecedentes no penales, copia de la cartilla y dos fotografías). El jefe del personal, a través del contrato, estipula la cantidad de \$300 a \$ 400 por día, además de la prestación del IMSS para el chofer y su familia. Una vez concluido su trabajo, lleva al chofer con el jefe de servicio, quien le asigna un autobús y lo pone a prueba durante dos o tres meses y lo llamara “costurero”. Si el chofer pasa la prueba de tres meses, se le asigna un autobús de planta. El chofer trabaja de 16 a 17 horas diarias, es decir de las 5:00 a las 21:00 o 22 hrs. Cuando termina su último recorrido debe ir a las oficinas de la empresa, que se encuentran localizadas en la carretera a San Felipe Tlalmimilolpan, a entregar el dinero de la cuenta a una ventanilla especial; si el chofer no lo hace, no le dan tarjeta para que trabaje al siguiente día.

3. cultura de orden y de autoridad, los jefes de servicio realizan la programación de los autobuses, con base en la demanda. Semanalmente diseñan un rol de rutas donde especifican la ruta que le toca a cada chofer, si se trata de una ruta urbana o suburbana, el horario y las vueltas que tienen que dar durante el día y el número de veces que tienen que checar.

4. cultura de adaptación y resistencia, la responsabilidad del chofer es estudiar las rutas para saber los lugares por donde tiene que hacer su recorrido. Si la ruta es urbana se ocupan aproximadamente 60 minutos. El chofer empieza sus recorridos a las 6:00 hrs. y terminan a las 21:00 hrs., tiempo en que dan de 9 a 10 vueltas en la ruta. En cada vuelta que realiza, debe pasar tres veces con los “checadores formales” y dos con los “informales”. Si la ruta es suburbana, empieza a las 4:30 hrs. y termina a las 22:00 hrs. El tiempo de recorrido de la ruta es de 1 hora con 45 minutos y dará de 7 a 8 vueltas. En cada vuelta, tiene que pasar cuatro veces con los “checadores formales” y tres con “los informales”.

A diferencia de los otros trabajos, la cuota apropiada de los despachadores en calidad y cantidad no es tan fácil de obtener, ya que esta labor requiere de conocimientos específicos sobre las rutas; se debe conocer que durante el día se presentan diferentes problemas, como congestionamientos, manifestaciones, etc. y debido a ello hay que realizar cambios en las frecuencias de las rutas para que el servicio sea continuo.

La decisión de los tiempos de las frecuencias de los autobuses está, en gran medida, bajo el control de los checadores, quienes, junto con los despachadores, realizan un cálculo del tiempo de las frecuencias de los autobuses para que los choferes registren sus tarjetas. El

checador debe dar frecuencias iguales a todos los choferes. Si da mayor tiempo a un autobús, el servicio se vuelve irregular.

Los resultados de la investigación muestran que la empresa tiene una estructura de controles formales que permiten su operación; aunque por las diferentes actividades que se realizan, también se puede observar que los trabajadores no se reconocen a sí mismos como iguales. Por ejemplo, un checador nunca será reconocido como chofer o como jefe de servicio, lo que significa que existe una relación de subordinación, derivada de la rígida verticalidad de la estructura.

Relaciones de trabajo

Aquí se hace referencia a la manera en cómo se regulan las relaciones laborales dentro de una empresa del transporte. La contratación de algunos trabajadores, como los despachadores y checadores, es eventual. La de los choferes se hace de la manera siguiente: el Jefe de Personal realiza un examen a los choferes; si aprueban, los pasa al sindicato, quien les asegura tiempo indefinido, lo cual equivale a una contratación de “planta”, que oscila entre 20 y 25 años; el contrato es el único control directo que tiene la empresa sobre los choferes.

Organización gremial de los choferes

Actualmente, la empresa tiene un contrato formal entre el sindicato y los choferes: El primero, integrado por los familiares del Presidente, es una extensión del sindicato de los

burócratas del Estado de México, el SUTEYM, cuyas siglas significan: Solidaridad, Unión, Trabajo, Equidad en el Estado de México. El sindicato de la empresa del transporte afilia a los choferes de la empresa a través de contratos colectivos, donde se estipulan los salarios vigentes y la observancia de la prestación del servicio médico del IMSS para él y su familia.

Los choferes aseguran que el sindicato nunca les ha dado uniformes, becas para sus hijos, ni fiestas de fin de año; al contrario lejos de resolver o dar algo, sólo tiene interés por cobrar la cuota diaria, que es de \$10.00.

El rol desempeñado por el sindicato de la empresa del transporte obedece a una serie de factores: por un lado, es la empresa que, a través del SUTEYM, ha impulsado la creación del gremio y así lo incorpora al sistema político sobre el cual conserva el control. Esta relación evidentemente crea estrechos lazos entre el Estado y los intereses de la empresa. El Gobierno apoya la imposición de ciertas tarifas salariales y hace caso omiso de las prestaciones y bienestar social de los choferes, en tanto que la empresa del transporte apoya al Gobierno en sus diversos actos políticos, los cuales además de inhibir el cambio radical en el servicio, provocan la subordinación del Sindicato al Estado, por lo que carece de representatividad y, por tanto, de legitimidad ante los agremiados.

Las oportunidades de empleo que ofrece la empresa del transporte se circunscriben básicamente a dos: choferes eventuales y choferes de planta. Ambas categorías se

caracterizan por mantener una relación contractual con relativa flexibilidad laboral. Dicha flexibilidad se da porque los choferes son contratados por periodos o por tiempo indefinido. Algunos de ellos renuncian y se cambian de empresa, lo que significa que las condiciones laborales son muy similares. Aunque en dicho ámbito laboral, todas las reglas están basadas en la costumbre y tienen un peso absoluto en el cumplimiento de los roles ocupacionales, es importante destacar que a pesar de que la empresa contrata diversos tipos de trabajadores – jefes de servicio, despachadores, choferes y checadores–, sólo unos cuantos asumen el carácter de grupo, es decir, los choferes, por venir de la misma localidad y relacionarse con en el sindicato de la empresa.

4.2.3. Análisis comparativo de la empresa Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V. y la empresa Autotransportes 2 de marzo, S.A. de C.V.

Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A de C.V. y Autotransportes 2 de Marzo, S.A. de C.V.

Como se señaló al inicio del capítulo, en este apartado, realizaré un ejercicio comparativo entre la línea de Transportes Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A. de C.V; y la empresa Autotransportes 2 de Marzo U.CH.P, S.A. de C.V. que ofrece su servicio con autobuses nuevos y choferes uniformados.

4.2.4. Historia de la empresa 2 de Marzo, S.A. de C.V.

La línea de Transportes Urbanos y Suburbanos, Sindicato de Permisarios, S.A. de C.V. es ejemplo de una empresa fundadora del transporte. En 1970 se agrupan diversos concesionarios que compran autobuses y empiezan a operar. Su organización está integrada bajo la forma de sociedad civil y, por ende, no tienen acceso al crédito de una arrendadora bancaria que les permita comprar autobuses. Una década después cambian su nombre y consiguen el crédito y empiezan a cambiar sus autobuses y expandir su modelo organizacional. Actualmente es una de las empresas más grandes de Toluca por el número de autobuses.

Autotransportes 2 de Marzo, U.CH.P, S.A. de C.V. es ejemplo del establecimiento de una empresa moderna. En 1982, en el periodo de Alfredo del Mazo³³, se registró uno de los cambios estructurales más trascendentes ocurridos en las políticas del transporte en Toluca y su zona metropolitana: el Gobierno del Estado de México otorga concesiones para nuevas empresas, lo que significó el crecimiento de dicho ramo. A raíz de esta política, surge la empresa 2 de Marzo U.CH.P. S.A., cuyas siglas significan Unión de Choferes Permisarios. Bajo este registro, se le permite pagar menos impuestos ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

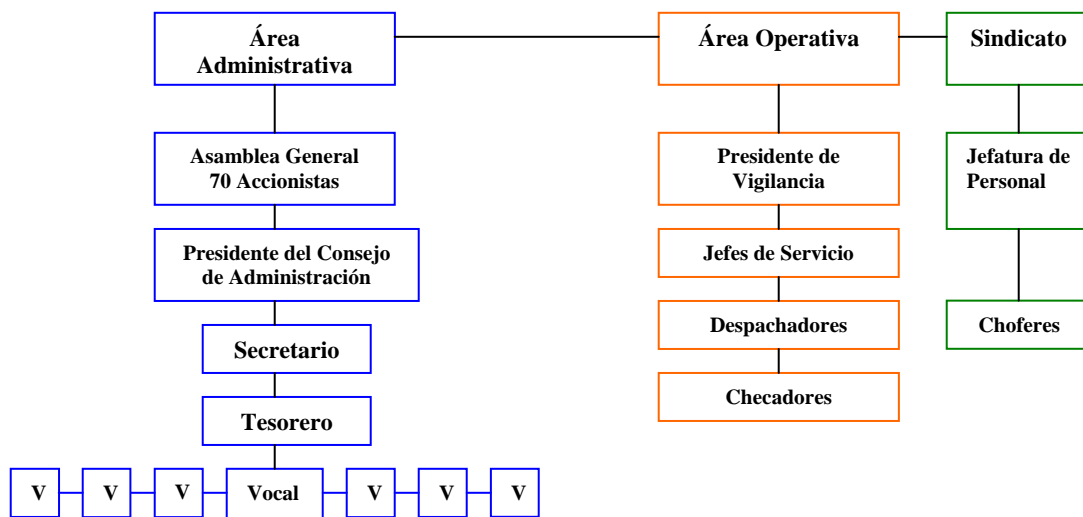
Esta empresa se había previsto desde los años 80, con una estructura que contemplaba una racionalidad técnica y una estrategia diferente a la empresa fundadora, la cual a partir de este momento llamaré S.T.U.T. Su estructura inicial aseguraba un servicio eficiente con autobuses nuevos y muy vistosos, pintados de color blanco, que en cada lado tenían franjas de color naranja y azul, así como choferes uniformados con corbata y bien peinados.

³³ Gobernador Constitucional del Estado de México, 1981-1983.

4.2.5. Estructura administrativa

La empresa 2 de Marzo U.C.H.P. S.A. surge en 1982; sus instalaciones son cuatro veces más grandes que las de S.T.U.T., y se encuentran localizadas en la periferia de la ciudad de Toluca, en un rancho de San Martín Totoltepec, en el que resguarda las oficinas y un taller para reparar los autobuses. En las oficinas hay tres áreas: la administrativa, la de operación y la del sindicato, como se observa en el organigrama siguiente:

Organigrama 2. Estructura de trabajo Empresa 2 de Marzo U.C.H.P., S.A. de C.V., 1982



En este organigrama, se observa que ambas empresas tienen organizaciones similares, pues las dos cuentan con un área administrativa y una de operación. La similitud es porque los presidentes de las empresas tienen reuniones cada dos meses. De izquierda a derecha, en la primera columna, se encuentra el área administrativa, donde se aprecia en la cúspide la Asamblea general, conformada por los 70 accionistas; ambas empresas cuentan con el

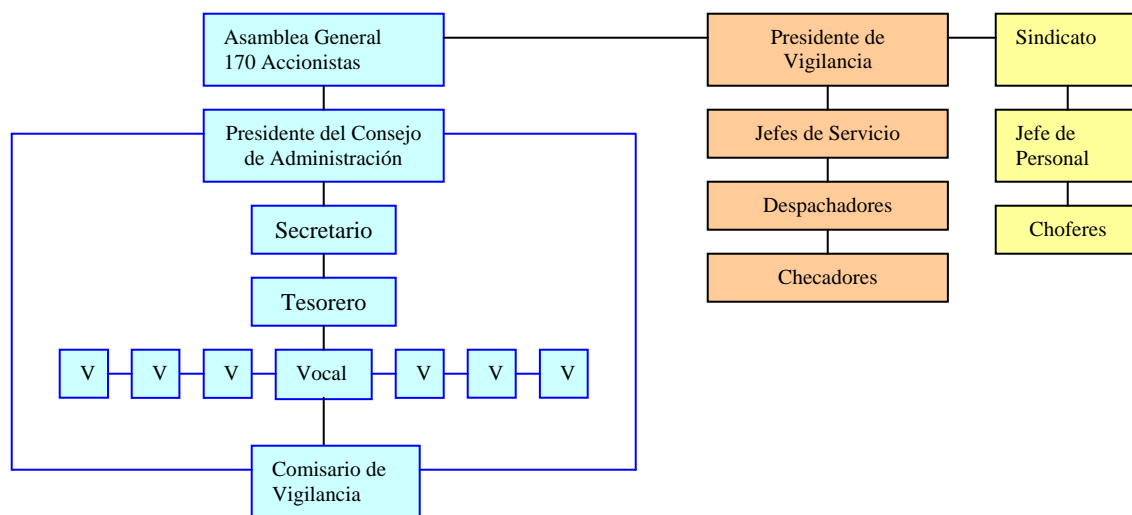
mismo número de accionistas, sin embargo la S.T.U.T. tiene 173 autobuses y la 2 de Marzo 210 autobuses, lo que nos indica que los accionistas no tienen el mismo número de autobuses. También en el área administrativa se observa que en la 2 de Marzo, en el último escalafón, existen 7 vocales, los cuales son accionistas pequeños, con uno o dos autobuses y la misma jerarquía, mientras que S.T.U.T no cuenta con vocales. Tanto el área de operación como el área del sindicato son similares.

Durante 1990, la empresa Autotransportes 2 de Marzo U.C.H.P., S.A. de C.V. sufrió una fuerte crisis, ocasionada por la mala administración de parte del Presidente de la empresa, quien nunca realizó los pagos a la arrendadora. Con la deuda que se generó, el banco embarga los autobuses que se encuentran dentro del Rancho de San Martín Totoltepec, el Presidente huye y la empresa tiene que abandonar el Rancho; posteriormente se cambian a la ciudad de Toluca.

En 1991, se nombra un nuevo Presidente, y se reubican las oficinas en un edificio muy pequeño de dos niveles en la esquina de Paseo Tollocan y Paseo Universidad. Para evitar una mala administración, los concesionarios cambian el organigrama y la nominación de la empresa, desapareciendo las siglas U.C.H.P. (Unión de Choferes Permisarios). Ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se registra como Autotransportes 2 de Marzo, S.A de C.V. Este nuevo nombre les da la ventaja de registrarse como una sociedad mercantil, que les facilita la obtención de crédito para comprar autobuses nuevos. Paralelamente, los concesionarios empiezan a construir en la periferia de Toluca un nuevo edificio para la empresa que, a partir de ahora, llamaré 2 de Marzo.

En el 2005, la empresa se encuentra en su propio edificio, localizado en la colonia del Parque Nacional, también es pequeño y de dos niveles; el segundo piso alberga el área administrativa y su organigrama es el siguiente:

Organigrama 3. Estructura de trabajo Empresa 2 de Marzo, S.A. de C.V., 2005



Resulta evidente que la organización ha cambiado. La Asamblea es el órgano de máxima jerarquía, está regida por un reglamento interno e integrada por 170 accionistas. Para ser accionista se requiere tener un autobús de modelo 2000 al 2005 y aportar \$300,000.00. Las áreas que existen son: administración, operación de la empresa y el sindicato.

En el siguiente escalafón se encuentra el Presidente del Consejo de la Administración; en él se concentran todas las funciones de organización y operación. Le sigue el Secretario, encargado de vigilar que la empresa funcione adecuadamente, mediante la realización de

todos los trámites ante la Dirección General de Transporte Terrestre. Le sigue el Tesorero, quien es responsable de administrar el dinero de las aportaciones de los accionistas.

En el siguiente nivel hay 7 vocales que gozan de la misma jerarquía. En el último nivel se encuentra el Comisario de Vigilancia, quien, como su nombre indica, vigila las responsabilidades de cada uno de los integrantes de la empresa, con el propósito de evitar la mala administración que tuvieron durante el periodo 1982-1990.

En cuanto a la operación la empresa, en la parte superior se encuentra el Presidente de Vigilancia, quien es un accionista y se cambia cada tres años; su función consiste en supervisar al Jefe de Servicio, que vigila el recorrido de las rutas diariamente y las bases de las rutas (donde se encuentran los despachadores). En la parte inferior del organigrama está el despachador, que programa el tiempo en que deben salir los autobuses. Al final se encuentran los chocadores, que se localizan en lugares estratégicos en los recorridos de las rutas. El sindicato, mientras tanto, cuenta con un departamento de personal donde se contrata a los choferes, los despachadores de las rutas y los checadores.

La diferencia del actual organigrama de la empresa 2 de Marzo estriba en que incluye un Comisario de Vigilancia, que supervisa al Presidente del Consejo de la administración, pero el control de rutas es similar.

Estructura laboral de las empresas

Ambos ejemplos representan casos similares de organización laboral. La empresa 2 de Marzo no requiere de inversiones cuantiosas para la compra de instrumentos de vigilancia, aunque los autobuses son una inversión fuerte, y el componente humano es el que rige la operación del transporte.

Proceso laboral de la operación de los autobuses

Aunque la empresa 2 de Marzo solicita mayor número de requisitos para el cargo de chofer (licencia de chofer de autobús, dos cartas de recomendación, certificado médico expedido por una institución pública, un examen psicológico aplicado por un médico de la empresa, carta de antecedentes no penales, copia de la cartilla y dos fotografías), también ofrece mejores salarios a los operadores de sus unidades, es decir, entre \$400.00 a \$450.00 diarios, además de la prestación del IMSS para ellos y su familia. El salario mínimo actual es de \$46.80³⁴, lo que significa que ellos perciben 9.6 salarios mínimos por día. Cada quincena, el Jefe de Servicio percibe \$1,300.00; el despachador de las rutas, \$600.00 y el checador \$500.00.

Los choferes tienen la opción de entregar la cuenta por día o por semana, en las oficinas ubicadas en la carretera rumbo a Zinacantepec. La empresa proporciona a los choferes un

³⁴ Información obtenida en el Salario mínimo general promedio de los Estados Unidos Mexicanos, 1964-2003, ponderado con la población asalariada del 1° de noviembre al 31 de diciembre de 1982.

catálogo con la información de rutas para que las estudien. Posteriormente el Jefe de Personal les aplica un examen en alguna ruta seleccionada al azar.

El horario de los choferes en las empresas oscila entre 16 y 18 horas diarias. Las rutas suburbanas empiezan a las 4.30 a.m. y terminan a las 22:00 hrs. Las rutas urbanas tienen un horario de 5.30 a.m. hasta las 21.00 hrs.

Operación de las empresas

La operación de las empresas difiere en algunos aspectos; por ejemplo, la 2 de Marzo ofrece el servicio con autobuses nuevos y frecuencias regulares, choferes uniformados, mayor estabilidad en las rutas y con una importante cobertura en los municipios de Metepec y San Mateo Atenco.

Conclusiones

En términos generales, los resultados de este esbozo comparativo pueden sintetizarse en tres aspectos: en primer lugar, la cultura organizacional de las empresas ha mantenido importantes constantes; en segundo lugar, para la operación de las empresas ha sido sistemática en las últimas tres décadas; y en tercer lugar, las empresas han mantenido las mismas relaciones con el Gobierno en torno a la gestión de las concesiones.

A continuación, se ofrece una mirada a un recorrido en una ruta, lo que permite tener una visión detallada de la operación cotidiana de los trabajadores y el marco de significados. Se rescataron vivencias que pueden presenciarse en cualquiera de las empresas, pues se trata

de descripciones de distintos momentos que comparten los actores involucrados: choferes, checadores y usuarios, manifestadas en los comportamientos conductuales.

4.3. Acercamiento etnográfico del proceso de racionalización en la operación sistemática de las empresas del transporte público: la cultura como un marco de significados

Lo cotidiano de un recorrido en la ruta Sauces-Seminario de la empresa Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V., 2005

Con la idea de conocer de manera directa el *modus operandi* de la empresa del transporte público urbano de Toluca, realicé un recorrido por Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V. Me encuentro en un fraccionamiento de interés social llamado “Los Sauces”, ubicado en la periferia de la ciudad; estoy parada en la esquina donde comienza la ruta, en medio de autobuses de varias empresas, busco el autobús que tenga un letrero que diga “Colonia Centro”. Es viernes, el día de mayor tráfico; son las 8:00 a.m., inicio el recorrido.

En el lugar de partida había una fila de estudiantes con uniformes escolares, profesionistas con traje y portafolios; vamos recorriendo las calles del fraccionamiento y la vida cotidiana ya ha empezado, señoras con recipientes llenos de atole y bolsas de pan se dirigen rápidamente a sus casas, en las esquinas hay puestos de tamales y atole, en la parada se suben tres señoras con sus hijos y sus mochilas, y otras señoras con bolsas y canastas del mandado. El autobús recorre las calles del fraccionamiento; en otra esquina se suben algunas señoritas que tienen aproximadamente entre 20-25 años, me da la impresión de que son burócratas, el autobús está completamente lleno: hay 42 personas sentadas y 33 paradas.

El autobús sigue su trayecto, todas las casas y las calles son iguales, aunque de pronto cambia el pavimento de la calle, lo que me indica que hemos dejado el fraccionamiento. Estamos en una esquina donde se cruzan la carretera federal que va al municipio de Xonacatlán, y la carretera que conduce al aeropuerto de Toluca. El ruido del tráfico aumenta. El chofer gira a la derecha, estamos en un carril de la vialidad José López Portillo que conecta a Villa Santín con Toluca, la cual es una vía rápida.

En el carril que vamos la vialidad se encuentra saturada por diferentes empresas de transporte público y foráneo, así como de camiones de carga, porque en esta zona se localiza la Central de abastos. La vialidad es muy larga; durante el traslado los usuarios han empezado a utilizar su tiempo, y han hecho del autobús una extensión de su recámara, desayunador y biblioteca; dos señoritas en diferentes asientos se pintan los ojos y maquillan la cara, un señor duerme, un niño desayuna un yogurt y un plátano, un joven lee un trabajo engargolado, de repente el chofer se frena y una señora embarazada, que va de pie, se sujeta de las personas para no caer; inmediatamente hay una respuesta de dos señoras “¡chofer idiota!, ¡fíjate, no llevas animales!”, el chofer no responde a los insultos. Él tuvo que maniobrar de esa forma porque otro chofer, de la misma empresa, quiere ganar terreno.

Llegamos a una parada importante, la Central de abastos, donde descienden cinco o seis señoras, quienes bajan con bolsas y canastas; de nueva cuenta la gente se dirige hacia el chofer, pero esta vez con un “muévete, no tenemos tú tiempo”; los usuarios que protestan por el tiempo, por su apariencia, pueden ser burócratas o profesores. El chofer no contesta,

más bien se concentra en la gran tensión del recorrido, originada por la competencia entre los choferes y la demanda de los usuarios.

En general, los usuarios son urbanos y algunos que vienen de las zonas periféricas como San Mateo Oztacatipan, San Pablo Autopan, Villa Santín, San José; los primeros son quienes más presionan con el tiempo y por la manera de manejar; el chofer refleja tensión porque debe llegar al chocador a tiempo, si no lo hace, recibirá una sanción que consiste en pagar \$10.00 por cada minuto de retraso.

Continuamos en el recorrido; el autobús sigue lleno: hay 30 personas sentadas y 35 de pie; en el exterior del autobús se puede apreciar la gran vialidad donde van circulando lentamente carros con frutas, sandías, piñas, melones, todo a bajo precio. Estamos en la zona de la Central de abastos, a su alrededor hay terrenos sembrados de maíz, comercios, tiendas; de repente el chofer acelera la velocidad para tratar de llegar antes que los autobuses de las otras empresas a la parada de la localidad de San José. Ésta es la entrada principal del pueblo, y siempre hay un arco de flores, que indica la celebración importante de algún barrio; en este momento, el arco tiene letras elaboradas con flores de colores que advierten la fiesta de San Lorenzo, las casas que sostienen el arco son de adobe y teja.

La parada es un cruce peligroso, entran y salen automóviles particulares, carros de carga, pipas de gas, etc. En la parada de San José se sube un grupo de 5 o 6 jóvenes con uniformes de secundaria, el chofer por primera vez se dirige a los usuarios, “pasen todos para atrás”; una de las señorita que se está pintando responde “¿quieres que nos subamos al segundo

piso?” El autobús ha quedado completamente lleno, le caben 43 personas sentadas y 37 de pie, es decir 70 personas.

En el exterior del autobús se empieza a percibir el cambio en las fachadas de las casas de abobe y teja por la de casas de fraccionamientos de interés social; también se altera el movimiento, las calles concentran muchísima gente en constante movimiento. Llegamos a la “parada de Chedraui”, donde se encuentra el cruce de las vialidades López Portillo y Alfredo del Mazo. El volumen de tránsito es mayor que en la Central de abastos; esta zona es un nodo en el cual confluyen el transporte urbano, el foráneo, los camiones de carga, automóviles particulares y taxis.

En la siguiente parada, un joven pide al chofer su tarjeta; vestido con un pantalón deportivo azul marino, una sudadera roja y una gorra blanca, el joven checa la tarjeta en un “reloj checador” que se encuentra debajo de un árbol e indica al chofer que lleva 3 minutos atrás. Debido a ello el chofer acelera la velocidad; nuevamente la gente se molesta y una señora que parece ser maestra de escuela primaria, lo insulta, ¡no sabes manejar, *&, estúpido! En la avenida López Portillo el chofer tiene una tensión mayor, ya que en esta vialidad siempre existe una confrontación con otras empresas, y por ello acelera para tratar de rebasar a los autobuses.

Llegamos a la parada de “La Maquinita”, ahora descienden 5 o 6 jóvenes y suben 2; en esta área se localiza la Escuela Preparatoria No. 3. El ruido se hace mayor en esta zona, logro percibir otro nodo conflictivo, pues aquí confluyen diversas empresas con diferentes rutas

como la de Calixtlahuaca, San Marcos Yachihuacaltepec, Santa Cruz Atzacapotzaltongo, Santiago Miltepec; aquí el claxon de los autobuses suena constantemente.

Ahora estamos en la vialidad Isidro Fabela, el chofer acelera cada vez; en esta zona empieza otra competencia con diferentes empresas, como la Xinantécatl, Flecha Roja, Estrella de Oro, Autotransportes del Valle de Toluca, Urbanos y Suburbanos Hormicar, Autobuses Toluca - Tlachaloya y Ramales, Línea de Autotransportes San José de Lomas - San Diego Alcalá, Autotransportes de Segunda Ala de Oro, Autotransporte Temoayense, Autotransporte de Pasajeros Estrella Dorada, Autotransportes Primero de Mayo y Autobuses Flecha Blanca de Toluca.

Llegamos a la parada de la Normal del Estado, donde descienden 4 de los jóvenes uniformados y ahí mismo se suben 2 señoras con vestidos formales y de zapatillas y 2 señores vestidos de traje y con portafolios, quienes, por su apariencia, pueden ser burócratas, el autobús ahora viene semilleno. En la vialidad Isidro Fabela y en la esquina de Lerdo de Tejada descienden los niños de las mochilas que venían desde “Sauces” porque aquí se encuentra la Escuela Primaria Miguel Alemán, ahora el camión ha quedado casi a la mitad.

Nos encontramos sobre la calle de Lerdo de Tejada; en esta zona la competencia se da con las empresas 2 de marzo, Zinacantepec y Ramales, Colón Nacional, Flecha Roja, Xinantécatl, Urbanos y suburbanos, Autotransportes Urbanos y Suburbanos de Toluca y Zona Conurbada, Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca, Adolfo

López Mateos. Aquí, el desplazamiento se vuelve lento, la calle presenta diferentes dimensiones; se vuelve muy estrecha desde la Avenida de los Maestros hasta Sor Juana Inés de la Cruz, la calle tiene 8 metros de ancho, lo que dificulta el tránsito. Mientras tanto, el chofer viene compitiendo por la poca demanda, debido a la gran cantidad de empresas que transitan por esta calle; en un alto, donde el autobús no pudo moverse, un payaso pide permiso al chofer para trabajar dentro del autobús, los usuarios no prestan mucha atención al payaso porque apenas algunos instantes atrás bajó un trío de señoritas que venían cantando desde la Normal, y los usuarios ya habían dado dinero. El trío se percató de que el autobús venía muy lento y se bajó, los usuarios comentan que el desempleo cada vez es mayor y que todo está bien mientras no roben. Continuamos en la calle de Lerdo de Tejada esquina con Ignacio Rayón, la sección de la calle es de 12 metros, el tránsito se torna más rápido.

Llegamos al centro de la ciudad de Toluca, el autobús gira a mano izquierda; estamos sobre la avenida Benito Juárez, desciende la mayor parte de los pasajeros, las señoritas que se venían maquillando la cara se quedan en esta parada, también las personas que vestían ropa formal y que se subieron en la Normal del Estado, aquí se encuentra el Palacio de Gobierno del Estado de México y casi todos ellos podrían trabajar ahí. El autobús se ha quedado casi vacío y continúa por la misma avenida Juárez; en las banquetas laterales camina mucha gente, debido a que aquí existe una gran variedad de locales comerciales: papelerías, bancos, zapaterías, tiendas de telas, de aparatos eléctricos, mueblerías, ferreterías, etc.

Continuamos en la avenida Benito Juárez, el ruido del exterior es mayor por los silbatos de los policías de tránsito, el claxon de los autobuses de todas las empresas que se encuentran aquí, así como el de los automóviles particulares. A través de la ventana del autobús observo a la gente que descende de otras empresas de autobuses: señoras que llevan a sus niños en brazos, cantantes y comerciantes que suben y descenden con algunos productos, como paletas de dulce, pequeños recetarios de comida, cacahuates, lapiceros, libros de poesía, agujas, chocolates, etc.

El autobús continúa por la misma avenida y de vez en cuando suben más pasajeros, ahora mismo hay dos personas (una señora y una niña) vestidas de payasas, que pretenden ofrecer un mini espectáculo, su diálogo es muy corto, no se les escucha casi nada por el ruido, los pocos usuarios no muestran interés, pero aún así ellas piden una cooperación y sólo una persona les da algunas monedas, las payasitas descenden del autobús.

Hemos llegado a la esquina de Morelos y Juárez, en el interior del autobús estamos cuatro pasajeros que veníamos desde el fraccionamiento Los Sauces; descenden dos y nos quedamos dos. En el exterior hay una multitud de gente sobre las dos avenidas. Las vialidades están saturadas por las empresas de transporte público, por camiones de carga que están haciendo entrega de sus mercancías a los diversos centros comerciales, restaurantes, cines y bancos. El desplazamiento del autobús es lento, el chofer viene compitiendo ahora con las empresas Xinantécatl, Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca, Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca.

Pasar la calle resulta difícil porque Morelos es la avenida más grande de Toluca, atraviesa la ciudad de oriente a poniente y por esta avenida pasan las empresas 2 de marzo, Autotransportes Colón Nacional, Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca, Adolfo López Mateos, Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca, Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, Autobuses México-Toluca-Zinacantepec y Ramales; después de algunas maniobras, el chofer logra llegar a la avenida Benito Juárez.

Estamos en la avenida Juárez, del lado izquierdo se encuentra una zona comercial importante, conocida como Gran Plaza, donde hay un cine, tiendas como Gigante, Vips, Toks; la gente que viene en unidades de otras empresas desciende en esta área comercial, otras personas llegan en taxis, el descenso de los pasajeros obstaculiza la calle; del lado izquierdo, hay todo tipo de comercios: zapaterías, joyerías, locales de tortas y jugos. El autobús hace una parada a la mitad de la calle porque varias señoras han salido de este centro comercial, cargadas de bolsas de plástico con el logotipo de Gigante; debido a esta parada los demás choferes le han tocado el claxon y lo han insultado, el chofer también ha tocado su claxon y sigue su desplazamiento de manera lenta.

Estamos en la esquina de Juárez e Instituto literario, del lado izquierdo se encuentra el edificio de Rectoría de la UAEM, el ruido es menor, se ven profesores y alumnos entrando y saliendo del edificio, el chofer gira a la derecha y ahora vamos sobre la calle de Gómez Farías, en esta esquina suben señoras que han dejado a sus niños en la escuela José María

Villada, al chofer se le cruza un carro de pan Bimbo, las señoras con sus bolsas se molestan y se dirigen al chofer diciendo: “idiota, deberías aprender a manejar”, “te vamos a reportar”.

El chofer sigue manejando y gira a la izquierda; ahora nos encontramos en la calle Villada, el ruido ha disminuido, nos estamos alejando de la zona centro, en esta vialidad hay menos empresas, porque estamos en una zona residencial, a tres cuadras está “la casa del Gobernador”, sobre la calle de Colón, aquí solamente suben tres personas, el autobús de nueva cuenta se ha llenado, nadie se encuentra de pie y todos estamos sentados, el chofer gira a la derecha y ahora vamos sobre la vialidad Venustiano Carranza, el desplazamiento se vuelve rápido porque la vialidad es muy amplia y acaban de entrar a la escuela los jóvenes de secundaria y primaria. Pero en el horario de 14:00 a 15:00 hrs. no se puede circular porque salen de la escuela.

Llegamos a la esquina de Paseo Tollocan, el cruce de calle es difícil debido al tráfico, pero el chofer lo realiza; el paisaje de la zona residencial ha cambiado, ahora estamos entrando a la Colonia del Seminario, es una colonia marginada de servicios, aunque las principales calles están pavimentadas. Aunque en general las casas son grandes, no están terminadas; conforme el autobús se va adentrando a la colonia, se puede observar que las calles no tienen pavimento, las personas se han ido bajando hasta que el autobús ha quedado vacío.

Hemos llegado a la base de la ruta, son las 9.40 a.m., el recorrido duró 1 hora con 40 minutos. El chofer desciende del autobús y saluda con cordialidad a varios choferes y

entrega su tarjeta al checador, un joven de aproximadamente 20 años, despeinado y vestido con un pantalón deportivo de color negro y una sudadera color rojo.

La base es un área de un metro por uno cincuenta, está cubierta con un hule de plástico color azul celeste con el que el checador se protege del sol y de la lluvia; también se encuentra el despachador de la ruta, cuya tarea consiste en ordenar las salidas de los autobuses de la empresa Sistema de Transportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca.

A grandes rasgos, los resultados del estudio etnográfico permitieron hacer un acercamiento a la operación de la empresa y observar de manera detallada los controles de la misma; sin lugar a dudas, el modelo de autogestión, adoptado y controlado por una estructura formal y una estructura que opera de manera paralela a la primera.

Conclusiones

1. Conceptuación de Allen Batteau

En este capítulo retomé la conceptuación de Allen Batteau (2002,729-739) sobre **la cultura organizacional de las empresas**, los elementos de su enfoque explican de manera precisa los términos y la manera en que se lleva a cabo el proceso de racionalización en la organización administrativa al interior de la empresa. Asimismo, se revisaron otras miradas teóricas conceptuales, con el fin de conocer sobre las redes informales, Larissa Adler explica cómo estas redes operan de manera paralela **a la formalidad**, pues considera que la informalidad es un elemento intrínseco de la formalidad y es una respuesta a las deficiencias de la formalización.

1. Categorías conceptuales de Allen Batteau

a) La cultura organizacional

Allen Batteau comenta que “la cultura organizacional es aprendida como un conjunto de significados compartidos y unidos por una estructura definida, entre los miembros de la organización”(Batteau:2002,727). Con esto he podido constatar cómo, en la operación, la empresa del transporte público urbano de Toluca ha desarrollado una cultura, “*un marco de significados*”, un sistema de referencias que genera un entendimiento común. Estos significados son cultivados, y reproducidos dentro el comportamiento de los choferes y trabajadores de las empresas del transporte público urbano.

Durante el recorrido de una ruta, pude comprobar cómo en la operación de la empresa se desarrolla una cultura de significados, por ejemplo, cuando los choferes checan sus tarjetas en los diferentes relojes ubicados en las paradas de los autobuses, en esos minutos, los choferes y las personas encargadas de los relojes checadores utilizan un sistema de referencias, para preguntar cuáles son los autobús que va adelante y cuáles van atrás de ellos; de igual manera, los choferes utilizan un sistema de referencia cuando hablan con los jefes de servicio, con los despachadores de los autobuses, etc.

b) organización

Batteau, define a la organización como: “una forma social determinada por la racionalidad instrumental orientada por una meta” y desarrolla el concepto de “cultura organizacional” para explicar el proceso de racionalización al interior de las empresas, las nuevas culturas son las siguientes: 1) de racionalidad, 2) la de inclusión, 3) la de orden, 4) de adaptación y resistencia.

Esto, por supuesto, también se aplica a nuestro caso de estudio:

1. La cultura de racionalidad: la empresa del transporte público urbano de Toluca ha mostrado la existencia de una ideología para su organización, esto le ha permitido identificar las relaciones de fuerza y la parte formal de la empresa. Como se pudo constatar a lo largo del capítulo, la empresa desde sus orígenes ha tenido su propio organigrama interno.

2. La cultura de inclusión: los choferes y trabajadores de la empresa tienen bien definidos los lineamientos que les permiten estar dentro de la empresa, es decir, conocen los límites y las normas que la organización marca para ser incluidos o excluidos de la empresa.

3. La cultura de orden y de autoridad: todas las empresas del transporte público tienen una estructura de autoridad, de ahí que comprendan lo que constituye el poder. La autoridad descansa en los símbolos y la habilidad técnica de sus trabajadores, como son los choferes, los jefes de servicio, los despachadores, los chocadores, de tal suerte, que reciben una legitimación por parte de la empresa en el momento en que son contratados, esto, a su vez, marca los límites entre gerentes, jefes de rutas, choferes, despachadores y checadores.

4. La cultura de adaptación y resistencia: los trabajadores conocen aquellos valores que les permite tener una autonomía, es decir, una libertad para poder trabajar, asimismo, tienen establecidos los límites de la autoridad de los jefes,. Cuando los trabajadores no respetan estos límites existen métodos apropiados para señalarlos y corregirlos. Cuando los trabajadores sobrepasan estos entendimientos constituyen la cultura de resistencia.

Con esto, concluimos que la empresa del transporte público ha desarrollado un proceso de racionalización en su interior. En la operación cotidiana de la empresa también existe una racionalidad y una lógica de operación.

También, pude constatar, a través de un recorrido de una ruta, cómo las redes informales operan de modo paralelo a las empresas del transporte público urbano. En el recorrido se

observó cómo entre cada parada donde se encuentran ubicados los relojes checadores de las empresas, existen checadores informales, es decir una red informal que opera de manera paralela a la formal. Dicha red informal permite un mejor control para la organización de la empresa. Las redes informales surgen a partir de que las empresas desarrollan un proceso más racional en la operación.

En relación a los concesionarios de las empresas del transporte público tienen una meta muy definida que se relaciona con lo económico, en este sentido su lógica de operación los lleva a pensar solamente en sus intereses generando que la operación cotidiana de sus chóferes carezca de principios éticos y carentes de normas. Dichos concesionarios han sido irresponsables con los usuarios y el urbanismo.

Conclusiones generales

La presente investigación realizó un análisis cuidadoso de los trabajos elaborados en otros países que han abordado el tema del transporte público, y se encontró que sólo han tocado esta problemática desde la perspectiva de la planificación analítica, con modelos matemáticos, y de las políticas públicas. Sin embargo, ambos grupos no resolvían cuestiones relacionadas al contexto socio-económico, ni consideraban el crecimiento de la población, la polarización socio-espacial, la cultura organizacional o el comportamiento de los trabajadores en la operación cotidiana. Ante tal situación, mi aportación se relaciona, precisamente, con el análisis del transporte público a partir de la perspectiva y métodos de la sociología.

Con esta investigación se procuró rescatar el dinámico y complicado juego de relaciones políticas, culturales y económicas construidas por el Estado y las empresas del transporte público urbano de Toluca durante el periodo 1970-2005.

Las perspectivas analíticas de Max Weber, (1998), Mitchell Clyde (1969), Batteau (2002) y Larissa Adler (1980) fueron los enfoques elementales para conocer los mecanismos que posibilitan la interacción entre el Estado y las empresas del transporte. Fue necesario, en primer lugar, examinar las relaciones entre los actores y sus lógicas de operación en el contexto urbano, tomando en cuenta su crecimiento demográfico y la infraestructura.

De acuerdo con la pregunta inicial del capítulo II, en el contexto urbano la información estadística, los cuadros, gráficas, y mapas del crecimiento urbano de 1970 a 2005 revelan que el proceso de metropolización y sus efectos en la expansión urbana presenta el **patrón de urbanismo de los países subdesarrollados**. Dicho patrón tiene como característica un crecimiento acelerado de la población, segregación y división del espacio urbano, usos del suelo indiscriminado, distribución desigual de vivienda y de **los servicios público** y persistentes patrones heterogéneos socio-espaciales. La visión integral de la ciudad permitió mostrar, por un lado, municipios conurbanos y de gran importancia socioeconómica -como se ejemplificó con los casos de Metepec y Zinacantepec. Por el otro, municipios con una distribución desigual de infraestructura y servicios como San Mateo Atenco, Lerma y Ocoyoacac, los cuales se confrontan y articulan, esto ha traído como resultado una polarización socio-espacial. Los ritmos de crecimiento urbano han sobrepasado las capacidades administrativas públicas para ordenar estos procesos.

El creciente aumento de población, así como la falta de una planificación integral de la zona metropolitana de Toluca que continúa creciendo bajo un patrón irracional de expansión física, serán siempre un reto constante para contar con un transporte eficiente. El acelerado proceso de metropolización ha requerido del transporte público para resolver las necesidades de movilidad entre las periferias y las zonas centrales de la ciudad. El transporte público ha funcionado como un integrador de nuevas áreas urbanas, las cuales, al tener cierto grado de consolidación, vuelven a demandar nuevas necesidades de transporte hacia otras zonas periféricas.

Desde este punto de vista estrictamente urbano, el transporte en la zona metropolitana no ha sido atendido en forma constante ni uniforme territorialmente, los concesionarios de las empresas del transporte han tenido una relativa independencia para prestar su servicio y para tejer complicadas redes de rutas. Se pudo observar cómo **los concesionarios han establecido estrategias de negociación** con el Estado para prestar un servicio polarizado y cómo el **Estado ha participado**, al autorizar rutas heterogéneas a los concesionarios del transporte público de Toluca. Se ilustró, así, la manera en que existe una relación procesal entre las empresas del transporte público y las diferentes administraciones de gobierno, lo que muestra la irresponsabilidad de los concesionarios con el bienestar de vida dentro de la ciudad.

Al seguir la propuesta analítica de Max Weber (1998) se analizó cómo el Estado, para establecer relaciones con las empresas del transporte público, ha desarrollado un proceso de racionalización y una lógica burocrática, a través de **importantes constantes**, durante los diversos periodos gubernamentales del Estado de México.

Efectivamente, como nos preguntábamos en el capítulo III, a partir de los Planes de Desarrollo, de las políticas del transporte y las fuentes hemerográficas, se pudo constatar cómo el Estado ha mantenido esto de forma invariable a través de dos tipos de funcionarios:

1) los políticos y 2) los administrativos:

Los dirigentes políticos del Estado de México, en las diversas administraciones de gobierno, han rutinizado la política, es decir, han transformado las decisiones políticas en

decisiones de rutina administrativa, a través del dominio del funcionario burocrático. Se pudo apreciar cómo las decisiones políticas se reflejan en las estrategias de expansión de la burocracia, y en las permanentes publicaciones en periódicos locales, donde se informa acerca de los nuevos nombramientos de los burócratas para las diversas Secretarías del transporte en el Valle de Toluca, esto ha traído como resultado que la burocracia se vuelva cada vez más amplia y reiterativa. Otra constante es la publicación del periódico oficial del Estado de México, *Gaceta de Gobierno del Estado De México*, donde se informa de los cambios a las Leyes y a los Códigos Administrativos, con el afán de legitimar acciones. Al analizar esta gaceta se observa una repetición en todos los sexenios estudiados, pues no hay una evolución o avance en las políticas para el control del transporte. Estas constantes se han mantenido, desde el gobierno del Profesor Carlos Hank González, hasta la administración del Licenciado Arturo Montiel Rojas, es decir, durante el periodo 1970-2005.

En este mismo capítulo Mitchell (1969), desde una perspectiva diferente pero complementaria, nos proporcionó herramientas teóricas pertinentes para conceptualizar cómo las “**redes sociales**” permiten mecanismos que hacen posible la interacción entre dos estructuras sociales, en este caso el Estado y las empresas del transporte. Con esta perspectiva analítica fue posible ver la **interacción y dinamismo** real entre el Estado y las empresas del transporte.

Esto se pudo verificar a partir de las fuentes hemerográficas locales, en ellas se ilustró cómo en cada administración de gobierno se estableció una estrategia particular para interactuar

con las empresas del transporte, con la premisa de la posición que tienen los gobernantes sobre las empresas.

En esta dirección se comprobó cómo durante los periodos electorales para gobernadores o para presidentes municipales, el Estado, en sus diversos gobiernos, ha determinado la interacción con las empresas otorgando concesiones para nuevas empresas; ha establecido nuevos financiamientos para renovar el parque vehicular de las empresas del transporte público; los políticos han utilizado los autobuses para la propaganda de su partido político, los políticos para su propaganda personal se han subido al transporte público y utilizado los autobuses para transportar a la población a los diferentes eventos políticos.

También en el capítulo III me preguntaba sobre la interacción y los beneficios que obtienen los actores en la prestación del servicio del transporte público, con esto se pudo confirmar que la interacción presenta dos sentidos: 1) del Estado hacia las empresas y 2) de las empresas hacia el Estado. En el primero, el Estado promete respaldo a los grupos de interés, es decir, a los concesionarios, a cambio de lealtad política y apoyo para mantener su poder. El Estado ha mantenido una tolerancia con las empresas con el afán de tener el control del servicio de transporte público, aunque dicho servicio sea caótico por el desordenado crecimiento de rutas y del número de autobuses, aunque solamente algunas empresas concentran los permisos, lo que ha generado monopolios de las empresas. El crecimiento de la burocracia no ha tenido sentido porque no responde a las demandas del transporte público y la normatividad se cancela por la práctica cotidiana de las empresas del transporte.

En el segundo caso, el de las empresas hacia el Estado, las empresas han otorgado sus votos electorales a cada una de las administraciones de gobierno. Han permitido la propaganda en sus autobuses a cambio de detentar la autoridad real de lo que sucede en las vías públicas y de tener cierta autonomía para tejer complicadas redes de rutas en la estructura urbana.

En el capítulo IV me preguntaba si con la concepción de la cultura organizacional se pueden conocer los comportamientos enraizados en los trabajadores del transporte en la práctica cotidiana, qué consecuencias trae consigo esta cultura organizacional, qué tipo de reproducción organizacional ha generado las empresas del transporte público, de acuerdo con los conceptos de Allen Batteau, cuáles son las organización que integran a las empresas del transporte, cuál es el ámbito donde aprenden los trabajadores las normas del trabajo, en este sentido, se obtuvieron los siguientes resultados:

Para entender la empresa del transporte público fue necesaria la perspectiva analítica de Allen Batteau (2002) y su conceptualización de **cultura organizacional**. Se pudo verificar que las empresas del transporte están integradas por dos partes: a) la organización administrativa y b) la organización operativa.

La organización administrativa está integrada por un Presidente, un Gerente y los **concesionarios**, dicha organización ha desarrollado una reproducción generacional. Los concesionarios han construido monopolios, se mueven por intereses prioritariamente lucrativos y han diseñado una forma sistemática para controlar el servicio independientemente de la calidad de servicio que prestan. Su forma de operar

cotidianamente carece de **principios éticos**, porque no les interesa el usuario, ni sus trabajadores, ni el caos de la ciudad.

Bajo la perspectiva analítica de Batteau se observó una fuerte cultura organizacional y su eficiencia a partir de los comportamientos generacionales y enraizados de los trabajadores, en la práctica cotidiana del transporte.

Durante diferentes recorridos en las rutas se probó que los trabajadores de las empresas han desarrollado un marco de significados que son cultivados, negociados, reproducidos y manifestados en la cultura del transporte público, como emblema de la identidad de los trabajadores de las empresas del transporte público.

Durante los recorridos de las rutas también se apreció que las empresas tienen una cultura organizacional, por ejemplo, para los trabajadores: choferes, jefes de servicio y checadores **“la ruta”** es el ámbito donde aprenden las normas y conductas del trabajo. Los choferes han aprendido normas, porque tienen la responsabilidad de realizar un recorrido en un determinado tiempo. Durante el recorrido de su ruta el chofer debe pasar por controles formales e informales. Si checa tarde en los controles formales se le cobrará por cada minuto que tarde en checar. El chofer tiene que aprender cierta conducta, por ejemplo, cómo relacionarse con el usuario y con cada uno de los trabajadores que se encuentran en los controles formales e informales. Los jefes de servicio, en relación a las normas, deben aprender que las supervisiones son las que permiten detectar la problemática de las rutas. Los checadores formales deben conocer que el control del tiempo es el que hace posible la

operación del transporte público y que debe marcar las tarjetas de los choferes con las mismas frecuencias de tiempo igual, de forma contraria, no habría control del tiempo. Los checadores deben aprender cómo comunicarse con cada uno de los choferes durante todas las vueltas que hacen en sus recorridos durante el día y también deben interrelacionarse con los jefes de servicio y con otros checadores. Esta forma de socialización se aprende en la práctica cotidiana, por lo que constituye una parte indispensable para generar el marco de significados, emblemático en el espacio laboral de las empresas del transporte público.

De manera complementaria, se tomó el enfoque teórico de Larissa Adler quien ofreció una distinción de las actividades formales e informales, sobre todo hace hincapié en las segundas. Se observó que a lo largo de las rutas se encuentran algunos relojes, “checadores”, que tienen la función de checar las tarjetas de los choferes para controlar el tiempo de las rutas. Checar el tiempo es una práctica de tradición en las empresas del transporte público. Durante los diversos recorridos por las rutas se constató que de manera paralela a los “checadores formales” opera una red de “checadores informales”, que refuerzan el control formal de las empresas. Las redes informales de los checadores juegan un papel importante porque ellos proporcionan información valiosa para que los choferes mantengan el tiempo de los recorridos de las rutas. Se confirmó cómo la informalidad es una respuesta limitada de la formalidad, de ahí que la informalidad sea un complemento de la formalidad y que el servicio de transporte sea adaptable a las circunstancias del caos urbano. También se comprobó que durante el recorrido existen normas pero no principios.

En los diferentes recorridos de las rutas se apreció que en la práctica cotidiana existe la ilegalidad por los mismos concesionarios, pues duplican el número de autobuses en los recorridos de las rutas. Los concesionarios de las empresas han organizado una red informal pues corre paralela a la misma que ellos registran legalmente, lo que trae como resultado que se incremente su monopolio y el control sobre este servicio.

A manera de conclusión, y **desde un contexto real y palpable**, se puede aseverar que, durante las diferentes administraciones, el gobierno ha tenido una relación formal con los concesionarios del transporte. Dicha relación ha sido de tolerancia con los concesionarios, quienes han actuado de manera ilegal y han duplicado el número de autobuses y han creado monopolios del transporte público.

La burocracia, en las diferentes administraciones de gobierno durante 1970-2005, ha instrumentado las políticas del transporte público y ha controlado las autorizaciones de las concesiones así como la cantidad de autobuses y las tarifas.

El análisis realizado me permite observar que durante el periodo de Alfredo del Mazo (1981-1987), con el establecimiento del Sistema Troncal de Transporte para Toluca, prevaleció la racionalidad política y se incrementó el número de concesiones, autobuses, y rutas; durante esta gestión el modelo neoliberal fue impulsado, como se observó en las políticas neoliberales al tratar de privatizar el transporte público urbano y el establecimiento de una empresa privada. El diseño de esta política aplicada a la ciudad de Toluca y su zona metropolitana fue una expresión del despliegue de los intereses económicos y políticos de

los agentes vinculados a la producción del servicio, privilegiadamente de aquellos capitales dedicados al ensamblaje y producción de equipo automotriz, las empresas Carrocerías Toluca y Mercedes Benz. Con el Gobierno de Emilio Chuayffet y César Camacho (1993-1999) se dio como política la desincorporación del Sistema Troncal de Transporte de Toluca, como una acción gubernamental, sin embargo, de manera contradictoria otorgó concesiones de manera indiscriminada, arrojando como resultado el incremento de empresas y rutas del transporte urbano, así el transporte público se ve sujeto a las inflexiones del proyecto de desarrollo hegemónico prevaleciente, político y económico, que los grupos dominantes logran imponer al conjunto de la sociedad, como contundentemente lo demuestra los fuentes hemerográficas y la información estadística.

Durante el Gobierno de Arturo Montiel Rojas (1999-2005) se realiza un diagnóstico donde se encuentra que el servicio de transporte enfrenta una problemática compleja con características tales como la excesiva oferta, ante esto, incrementa el número de secretarías y departamentos, así como de dependencias relacionadas con el transporte público; su política fue expandir la administración y poner en marcha dos programas aunque hasta el momento no se han publicado resultados de dicho programa o del eventual mejoramiento del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana. Tampoco se ha publicado ningún reglamento para los concesionarios.

En la relación informal entre el gobierno y las empresas, el gobierno se ha desligado de las empresas, éstas han operado con libre albedrío lo que ha traído como resultado el incremento de empresas, de autobuses y de rutas, también de complejas rutas de transporte en los

patrones de urbanización diferenciados tanto en la periferia como en el centro, con la consecuencia lógica de zonas congestionadas, vialidades saturadas de transporte, excesiva oferta de transporte, duplicidad e invasión de rutas, además de pérdidas horas-hombre.

En contraparte, el gobierno probablemente logró evitar desembolsos presupuestales inmediatos que hubiera exigido el mantenimiento de la presencia pública directa, pero solamente los derivó hacia el futuro y los beneficios de los ahorros son, sin duda, mucho menores que los enormes costos sociales, ambientales, e impactos directos en la actividad y la organización misma de la zona metropolitana. **Privatización ineficiente, globalización neoliberal y expansión administrativa** que significó, en concreto tres lustros de los principales instrumentos de la gestión de las políticas del transporte público que han sido una translación, como hemos visto, de los costos sociales generados por la transportación, hacia la población metropolitana. En tanto la “racionalización” y “eficientización”, de las intervenciones gubernamentales no se han traducido en avances significativos que repotenciaran sus capacidades interventoras en el transporte (ni siquiera en términos presupuestales). Enfrentar este entramado en cuestión que hereda la actual administración.

Sugerencias

Al inicio de esta investigación tenía una hipótesis que parecía simple hasta ese momento. Se buscaba respuesta al por qué las relaciones complejas que ha establecido el Estado y las empresas del transporte público de Toluca, no proporcionan un servicio eficiente a los usuarios, ni desplazamientos más rápidos a la población de la zona metropolitana; y sin embargo, el Estado no ha hecho lo suficiente para subsanar esto, ante esta situación se presentan las siguientes **sugerencias**, con el fin de que las personas encargadas de la planeación y operación del transporte lo consideren.

- Revisar y adecuar la legislación federal, estatal y municipal, para establecer con claridad áreas de responsabilidad y concurrencia, mecanismo de coordinación, planeación, programación, operación y financiamiento en materia de transporte urbano, por el vacío de un esquema metropolitano de un plan de desarrollo a nivel metropolitano.
- Instituir una autoridad del transporte para el área metropolitana de la ciudad de Toluca, con atribuciones normativas y ejecutivas sobre la materia.
- Elaborar un plan maestro de transporte, a nivel metropolitano, en donde incidan las rutas y la eficiencia; de tal manera en que no haya traslape de rutas y se eviten los congestionamientos.

El Estado debe evitar monopolios para que haya una competencia entre empresas con el afán de mejorar el servicio de transporte público, verificar las condiciones laborales, para evitar accidentes viales.

En conclusión, el servicio del transporte urbano debe responder a las demandas que una metrópoli, como la de Toluca, requiere, con una perspectiva del siglo XXI.

Apéndices

Apéndice 1. Cuadros resumen de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1970-2005

Apéndice 2. Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1970

Apéndice 3. Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1980

Apéndice 4. Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1990

Apéndice 5. Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1995

Apéndice 6. Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano, de Toluca y su zona metropolitana, 2005

Apéndice 7. Mapas del municipio de Toluca y su zona metropolitana, 1970-2005

Apéndice 1

**Cuadros resumen de las empresas del transporte
público urbano de Toluca y su zona metropolitana,
1970-2005**

Resumen 1

Líneas del transporte público urbano de Toluca en 1970³⁵

Nombre de la línea	Autobuses	Rutas
1. Autotransportes Urbanos y Suburbanos de Santa Ana Colón Nacional, S.A de C.V.	173	18
2. Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisarios	173	18
Total: 2 empresas	346	36
Promedio	173	18

Fuente: Información obtenida del Presidente de Vigilancia de la empresa Colón Nacional

³⁵ En 1970 las empresas del transporte público urbano se autodenominaban **líneas** de transporte, una década después lo cambian por el nombre de **empresas**

Resumen 2

Empresas del transporte público urbano de Toluca en 1980

Nombre de la empresa	Autobuses	Rutas
1. Autotransportes Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A de C.V.	213	17
2. Transporte Urbano y Suburbano de Toluca	159	9
3. Urbanos y Suburbanos Adolfo López Mateos	149	8
4. Urbanos y Suburbanos Tollotzin	52	4
5. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl	77	7
6. Autobuses 2 de Marzo U.C.H.P., S.A de C.V.	126	10
7. Sistema Troncal de Toluca	70	6
8. Urbanos y Suburbanos Zinacantepec	58	5
Total: 8 empresas	904	66
Promedio	113	8.2

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de los checadores de diversas empresas

Resumen 3

Empresas del transporte público urbano de Toluca en 1990

Nombre de la empresa	Autobuses	Rutas
1. Autotransportes Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A de C.V.	74	8
2. Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca	216	13
3. Urbanos y Suburbanos Adolfo López Mateos	74	8
4. Urbanos y Suburbanos Tollotzin	52	6
5. Autobuses 2 de Marzo U.C.H.P., S.A de C.V.	270	19
6. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl	180	14
7. Urbanos y Suburbanos Zinacantepec	113	6
8.-Sistema de Transporte Troncal.	70	6
Total: 8 empresas	1, 049	80
Promedio	131.1	10

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de los checadores de diversas empresas

Resumen 4

Empresas del transporte público urbano de Toluca en 1995

Clave	Nombre de la empresa	rutas	aut.	mic.
01-A134	1. Unión de Choferes para el Servicio Colectivo Autobuses 2 de Marzo	20	270	60
01-A 115	2. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, S.A de C.V.	14	180	
01-A152	3. Transportes Urbanos y Suburbanos	13	271	
01-A138	4. Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin, S.A de C.V.	4	36	40
01-A136	5. Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A de C.V.	3	12	
01-A156	6. Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V.	8		101
01-A085	7. Autotransportes Toluca Capultitlán Triángulo Rojo, S.A de C.V.	15	80	63
01-A026	8. Autobuses México-Toluca-Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	5	68	
01-A137	9. Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S. A. de C.V.	11	130	80
01-A012	10. Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A de C.V.	10		129
01-A83	11. Autotransportes Suburbanos de la Ciudad de Toluca y Zona Industrial, S.A de C.V.	12	33	88
01-A047	12. Autotransportes Ala de Oro, S.A. de C.V.	4		56
01-A125	13. Transportes de Pasajeros de 2ª Clase Flecha de Oro, S.A de C.V.	8	74	16
01-A091	14. Autotransportes Toluca-San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V.	6	15	50
01-A011	15. Autobuses Estrella del Noreste, S.A. de C.V.	21	120	249
01-A84	16. Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V.	15	66	8
01-A160	17. Autotransportes San Pedro Tlanixco, S.A. de C.V.	1		8
01-A157	18. Autotransportes Atlatlahuca-Tenango del Valle, S.A. de C.V.	1		10
01-A 109	19. Autobuses Urbanos y Suburbanos de Valle de Bravo, S.A. de C.V	8		38
01 A162	20. Línea de Autobuses Tenancingo-Zumpahuacán y Anexas, S.A. de C.V.	3	1	5
01-A131	21. Autotransportes Tres Estrellas del Centro, S.A. de C.V.	20	14	41
01-A166	22. Transportes La Concepción de los Baños. S.A. de C.V.	5		11
01-A061	23. Ómnibus Toluca San Pedro de los Baños, .S.A. de C.V.	3	2	6
01-A50	24. Autotransportes Metropolitanos de Atlacomulco, S.A. de C.V.	11	15	
01- A 072	25. Autotransportes Herradura de Plata, S.A de C.V.	6		20
01-A 134	26. Autotransportes Monte Alto y Anexas, S.A de C.V.	8		26
01-A165	27. Servicios Unidos Urbanos y Suburbanos de Jilotepec, S.A. de C.V.	10	3	38
01-A153	28. Autotransportes Primero de Mayo	17	116	
	Total: 28 empresas	262	1,506	1,143
	Promedio	9.3	53.7	40.8

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida en la Secretaría de Transporte, 2004

Resumen 5

Empresas del transporte público urbano de Toluca en 2005

Clave	Nombre de la Empresa	rutas	auto.	mic.
01-A137	1. Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V.	6	88	48
01-A152	2. Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la ciudad de Toluca, S.A. de C.V.	14	280	
01-A115	3. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, S.A. de C.V.	19	263	34
01-A134	4. Autotransportes 2 de Marzo, S.A de C.V.	26	460	38
01-A136	5. Transporte Urbano y Suburbano Tollocan, S.A de C.V.	12	38	142
01-A092	6. Autotransportes Toluca Cuatro Caminos, S.A. de C.V.	5	51	-----
01-A113	7. Línea de Turismo Toluca-Tenango Estrella de Oro, S.A. de C.V.	5	24	34
01-A159	8. Autotransportes del Valle de Toluca, S.A. de C.V.	2	-----	24
S/C	9. Urbanos y Suburbanos Hormicar, S.A. de C.V.	2	-----	16
01-A087	10. Autobuses Toluca-Tlachaloya y Ramales, S.A. de C.V.	7	14	3
01-A091	11. Autotransportes Toluca-San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V.	6	15	50
01-A086	12. Línea de Autotransportes San José de Lomas-San Diego Alcalá, S.A. de C.V.	7	5	33
01-A047	13. Autotransporte de Segunda Clase de Pasajeros Ala de Oro, S.A. de C.V.	3	-----	50
01-A130	14. Transporte Crucero, S.A. de C.V.	10	94	37
01-A084	15. Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V.	16	90	26
01-A158	16. Autotransportes de Pasajeros Estrella Dorada, S.A. de C.V.	1	-----	19
01-A153	17. Autotransporte Primero de Mayo, S.A de C.V.	20	8	119
01-A012	18. Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V.	13	8	147
01-A085	19. Autotransportes Toluca-Capultitlán Triángulo Rojo, S.A. de C.V.	19	149	6
01-A153	20. Autotransportes Suburbanos de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V.	17	91	131
01-A125	21. Transporte de Pasajeros de Segunda Clase Flecha de Oro, S.A de C.V.	12	124	10
01-A168	22. Autotransportes Corsarios del Norte, S.A de C.V.	6	19	3
01-A136	23. Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A. de C.V.	5	39	31
01-A011	24. Autobuses Estrella del Noreste, S.A. de C.V.	20	135	224
01-A026	25. Autobuses México Toluca- Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	6	114	----
01-A215	26. Autotransportes Colón Nacional, S.A de C.V.	8	93	50
	Total: 26 empresas	269	2, 202	1, 275
	Promedio	10.34		

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida en la Secretaría de Transporte, 2004

Apéndice 2

Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1970

Resumen

Líneas del transporte público urbano de Toluca en 1970

Nombre de la Línea	Autobuses	Rutas
1. Autotransportes Urbanos y Suburbanos de Santa Ana Colón Nacional, S.A de C.V.	173	18
2. Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisarios	173	18
Total: 2 empresas	346	36
Promedio	173	18

Fuente: Información obtenida del Presidente de vigilancia de la empresa Colón Nacional

Cuadro 1

Línea Autotransportes Urbanos y Suburbanos de Santa Ana Colón Nacional, S.A. de C.V., 1970

Nombre de la ruta	Autobuses
1. Altamirano – Santa Bárbara	16
2. Américas – Colonia Guadalupe	21
3. Circunvalación norte	2
4. Ciudad Universitaria – Casa Blanca	10
5. Granjas – 5 de mayo	18
6. Hidalgo – San Mateo Ramal – Col. Federal	25
7. Independencia – Colón Ramal – Gómez Farías	32
8. Infonavit – Colonia Centro	21
9. Morelos – Ciudad Universitaria	14
10. Pensiones – Tres Caminos	25
11. Pilares – Colonia Centro	21
12. Preparatoria 5 – Panteón Municipal	5
13. San Buenaventura – Colonia Centro	6
14. Santa Ana – Colonia Centro	18
15. Seminario – Colonia Centro	11
16. Tecnológico – Colonia Centro	8
17. Terminal – Colonia Centro	25
18. Terminal – Colonia Hípico	17
19. Terminal – Santiago Miltepec	9
20. Terminal – Colonia Sánchez	9
Total: 20 rutas	313 autobuses
Promedio	15.65

Fuente: Registro de los jefes de servicio de la empresa mencionada

Cuadro 2
Rutas ordinarias y de acercamiento, 1970

Nombre de la ruta	Kilómetros	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Altamirano – Santa Bárbara	16	60
2. Américas – Colonia Guadalupe	22	30
3. Circunvalación norte	14.5	40
4. Ciudad Universitaria – Casa Blanca	22	65
5. Granjas – 5 de mayo	20	65
6. Hidalgo – San Mateo Ramal – Col. Federal *	22	65
7. Independencia – Colón Ramal – Gómez Farías *	24	60
8. Infonavit – Colonia Centro	17.5	60
9. Morelos – Ciudad Universitaria	23.5	65
10. Pensiones – Tres Caminos	17	65
11. Pilares – Colonia Centro	19	60
12. Preparatoria 5 – Panteón Municipal	14	45
13. San Buenaventura – Colonia Centro	13	50
14. Santa Ana – Colonia Centro	14	60
15. Seminario – Colonia Centro	16	65
16. Tecnológico – Colonia Centro	26	90
17. Terminal – Colonia Centro	14	60
18. Terminal – Colonia Hípico	15	80
19. Terminal – Santiago Miltepec	16	65
20. Terminal – Colonia Sánchez	13	60
Total: 20 rutas	358.5	1, 210
Promedio	17.92 kms	60.5 minutos

Fuente: Elaboración propia con base en el registro de los jefes de servicio de la empresa Colón Nacional

*rutas de acercamiento

Cuadro 3

Línea Urbanos y Suburbanos, 1970

Nombre de la ruta	No. de autobuses	kilómetros	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Altamirano – Santa Bárbara	17	16.0	60
2. Américas – Colonia Guadalupe	22	22.0	30
3. Circunvalación norte	2	14.5	40
4. Ciudad Universitaria – Casa Blanca	10	22.0	65
5. Granjas – 5 de mayo	16	20.0	65
6. Hidalgo – San Mateo Ramal – Col. Federal*	24	22.0	65
7. Independencia – Colón Ramal – Gómez Farías*	39	24.0	60
8. Infonavit – Colonia Centro	14	17.5	60
9. Morelos – Ciudad Universitaria	15	23.5	65
10. Pensiones – Tres Caminos	23	17.0	65
11. Pilares – Colonia Centro	20	19.0	60
12. Preparatoria 5 – Panteón Municipal	5	14.0	45
13. San Buenaventura – Colonia Centro	7	13.0	50
14. Santa Ana – Colonia Centro	18	14.0	60
15. Seminario – Colonia Centro	15	16.0	65
16. Tecnológico – Colonia Centro	6	26.0	90
17. Terminal – Colonia Centro	19	14.0	60
18. Terminal – Colonia Hípico	20	15.0	80
19. Terminal – Santiago Miltepec	9	16.0	65
20. Terminal – Colonia Sánchez	8	13.0	60
Total: 20 rutas	309 autobuses	358.5	1, 210
Promedio	15.45	17.92	60.5

Fuente: Elaboración propia con base en el registro de los jefes de servicio * rutas de acercamiento

Apéndice 3

Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1980

Resumen

Empresas del transporte público urbano de Toluca, 1980

Nombre de la empresa	Número de autobuses	Número de rutas
1. Autotransporte Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A. de C.V.	213	17
2. Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca	159	9
3. Urbanos y Suburbanos Adolfo López Mateos	149	8
4. Urbanos y Suburbanos Tollotzin	52	4
5. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl	77	7
6. Autobuses 2 de Marzo U.C.H.P., S.A. de C.V.	126	10
7. Sistema Troncal de Toluca	70	6
8. Zinacantepec y Ramales	58	5
Total: 8 empresas	904 autobuses	66 rutas
Promedio	113	8.2

Fuente: Elaboración propia con base en los registros de los jefes de servicios de las empresas

Cuadro 1

Autotransportes Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A, 1980

Rutas	No. de autobuses	No. de vueltas	Kms	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Pensiones – Tres Caminos	13	8	12.0	90
2. Santa Ana – Terminal – Colonia Centro	12	8	12.5	60
3. San Buenaventura – Terminal – Colonia Centro	12	10	8.5	90
4. Terminal – San Marcos – Tlaxomulco	15	8	6.0	60
5. Tecnológico – Ciudad Universitaria – Las Torres	12	8	8.9	60
6. San Felipe Tlalmimolpan – Colonia Centro	12	12	13.3	90
7. Morelos – Casa Blanca – Ciudad Universitaria	10	8	13.0	50
8. Hípico – Terminal – Juárez	15	8	10.0	90
9. Hidalgo – San Mateo – Santa María Totoltepec	16	8	6.0	60
10. Seminario – Colonia Centro	12	10	15.0	60
11. Seminario – Terminal – Colonia Centro – Las Torres	10	8	12.0	90
12. Preparatoria 5 – Colonia Centro – Terminal	8	8	12.5	90
13. Terminal – Colonia Centro – Colonia Sánchez	8	10	9.0	60
14. La Asunción – Las Torres – Col. Centro – C. U.	12	8	13.0	90
15. Hípico – Terminal – Col. Centro – C. U.	8	10	15.0	90
16. Infonavit San Francisco – Pilares – Col. Centro – C.U.	21	7	15.0	50
17. Central de abastos – Mercado Juárez – Terminal	17	8	17.0	120
Total: 17 rutas	213 autobuses	177	223.7 kms	1590 minutos
Promedio	12.5	10.4	13.15	93.5

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registros de los jefes de servicio de la empresa

Cuadro 2

Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de Toluca, S.A. de C.V., 1980

Nombre de la ruta	No. de autobuses	Vueltas	kms	Tiempo de recorrido (minutos)
1. Terminal Toluca – Hípico – Ciudad Universitaria	19	12	25	100
2. La Asunción – Ciudad Universitaria por Las Torres	15	9	35	130
3. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Colonia Centro	18	12	20	100
4. Santiago Miltepec – Toluca – Colonia Centro	17	12	23	100
5.-Hípico – Colonia Centro	16	12	19	90
6. Seminario – Santiago Miltepec – Toluca – Colonia Centro	20	12	21	100
7. Metepec - Toluca – Colonia Centro	21	9	27	120
8. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Colonia Centro – Ciudad Universitaria	17	12	23	100
9. San Felipe Tlalmimilolpan – Capultitlán – Toluca – Colonia Centro	16	12	26	100
Total: 9 rutas	159 autobuses	102	219	940
Promedio	17.6	11.3	24.3	1.04

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registro de los checadores de la empresa

Cuadro 3

Urbanos y Suburbanos Adolfo López Mateos, 1980

Rutas	Autobuses	Vueltas	kilómetros	Tiempo del recorrido (minutos)
1. La Cruz Comalco	15	10	16.5	120
2. Terminal – Colonia Sánchez	20	14	12.0	100
3. Las Torres – Colonia Centro	20	10	18.0	120
4. Capultitlán – San Lorenzo	20	10	20.0	120
5. La Pila – Casa Blanca	20	10	24.0	130
6. Seminario – Colonia Centro	15	14	12.0	100
7. Jiménez Gallardo – Colonia Centro	20	12	13.5	100
8. Seminario Calixtlahuaca	19	10	12.0	120
Total: 8 rutas	149 autobuses	90	128	910
Promedio	18.625	11.25	16	113.75

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registros de los checadores de la empresa

Cuadro 4

Urbanos y Suburbanos Tollotzin, 1980

Rutas	Autobuses	Vueltas	Kms	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Tecnológico Regional – Toluca – C. U.	16	8	34.6	150
2. Rancho San Lucas – Infonavit San Francisco	10	8	23.8	120
3. La Pila – Toluca, vía Las Torres	10	8	25.7	120
4. San Mateo Oxtotitlán Hidalgo	16	10	35.0	120
Total : 4 rutas	52 autobuses	34	119.1	510
Promedio.	13	8.5	47.77	127.5

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registros de los checadores de las empresas

Cuadro 5

Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, 1980

Rutas	Autobuses	Vueltas	Kms	Tiempo del recorrido (minutos)
1. San Antonio Acahualco - Pilares	10	7	27.0	120
2. San Cristóbal Tecolot - Pilares	13	7	22.0	100
3. Cacalomacán - Puente Pilares	10	10	20.0	90
4. Santa Ana - Colonia Centro	12	8	8.0	50
5. Calixtlahuaca - Colonia Centro	12	8	11.0	60
6. Zinacantepec - Terminal - San Jerónimo, vía Las Torres	10	8	19.0	110
7. San Antonio - Carranza - San Jerónimo	10	10	19.0	110
Total : 7 rutas	77 autobuses	58	126	640
Promedio.	11	8.28	18	91.42

Fuente: Elaboración propia con base en la información de campo y los registros de los checadores de la empresa

Cuadro 6

2 de Marzo de U.C.H.P., S.A. de C.V., 1980

Rutas	Autobuses	Vueltas	Kms	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Infonavit San Francisco – Pilares – C. U.	16	9	27.0	100
2.-Infonavit San Francisco – Pilares – Metepec	14	8	31.5	110
3. Infonavit San Francisco – Las Torres – Centro	14	10	15.0	80
4. Terminal – Colonia Sánchez	10	10	10.0	70
5. Las Palomas – Centro Cultural – Hípico ISSSTE	14	6	28.0	130
6. San Martín Toltepec – Colonia Centro	4	10	11.0	75
7. La Mora – Centro – La Maquinita– ISSEMYM	12	9	17.0	80
8. Circuito – Tollocan, vía Mercado 16 de Sept.	16	10	20.0	74
9. Circuito – Tollocan, vía Colón	16	10	21.0	74
10. Terminal– Hípico ISSSTE – Las Palomas – Colonia Centro	10	10	17.0	75
Total: 10 Rutas	126 autobuses	92	197.5	868
Promedio	12.6	9.2	19.7	86.8

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registros de los checadores de la empresa

Cuadro 7

Sistema de Transporte Troncal de Toluca, 1980

Rutas	Autobuses	Vueltas	Kms	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Zinacantepec – Pilares	10	7	27.0	120
2. Morelos – Zapata	15	7	22.0	100
3. Venustiano Carranza – Pilares	15	10	20.0	90
4. Santa Ana – Colonia Centro	10	8	9.0	50
5. Calixtlahuaca- Colonia Centro	10	8	11.0	60
6. Zinacantepec – Terminal – San Jerónimo, vía Las Torres	10	8	28.0	130
Total: 6 rutas	70 autobuses	48 vueltas	117	550
Promedio	11.666	8	19.5	91.666

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registro de los checadores de la empresa

Cuadro 8

Autobuses México – Toluca – Zinacantepec y Ramales, S.A de C.V., 1980

Nombre de la ruta	Autobuses	frecuencia
1. Almoloya de Juárez	12	10 minutos
2. San Luis Mextepec	10	5
3. Texacic –Toluca – Colonia Centro, vía Morelos	12	5
4. Colegio Mexiquense – Acahualco – San Francisco Tlalcilalcalpan – San Pedro Tultepec	14	5
5. Santa María del Monte – San Francisco Tlalcilalcalpan – Monumento a Zapata	10	20
Total: 5 rutas	58 autobuses	45 minutos
Promedio	11.6	9

Fuente: Elaboración propia con base en información de campo y los registros de los checadores de la empresa

Apéndice 4

Cuadros estadísticos de las empresas del transporte público urbano de Toluca y su zona metropolitana, 1990

Resumen

Empresas del transporte público urbano de Toluca, 1990

Nombre de la empresa	No. de autobuses	No. de rutas
1. Autotransportes Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A de C.V.	74	8
2. Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca	213	13
3. Urbanos y Suburbanos Adolfo López Mateos	74	8
4. Urbanos y Suburbanos Tollotzin	52	6
5. Autobuses 2 de Marzo U.C.H.P., S.A. de C.V.	270	19
6. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl	180	14
7. Urbanos y Suburbanos Zinacantepec	113	6
8. Sistema de Transporte Troncal	70	6
Total: 8 empresas	1046 autobuses	80 rutas
Promedio.	131	10

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 1

Autotransportes Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A. de C.V., 1990

Rutas	No. de autobuses	No. de vueltas	Kms	Tiempo del recorrido (minutos)
1. Santa Ana – Terminal – Colonia Centro	12	8	12.5	60
2. San Buenaventura – Terminal – Colonia Centro	12	10	8.5	90
3. Terminal – San Marcos – Tlaxomulco	15	8	6.0	60
4. Tecnológico – C. U. – Las Torres	12	8	8.9	60
5. San Felipe Tlalmimilolpan – Colonia Centro	12	12	13.3	90
6. Morelos – Casa Blanca – C. U.	10	8	13.0	50
7. Hípico – Terminal – Juárez	15	8	10.0	90
8. Hidalgo – San Mateo – Santa María Totoltepec	16	8	6.0	60
9. Seminario – Colonia Centro	12	10	15.0	60
10. La Asunción – Las Torres – Colonia Centro – Ciudad Universitaria	12	8	13.0	90
11. Hípico – Terminal – Col. Centro – C. U.	12	10	15.0	90
12. Infonavit San Fco. – Pilares – Colonia Centro – C. U.	20	7	15.0	50
13. Central de abastos – Mercado Juárez–Terminal	17	8	17.0	120
Total : 13 rutas	199 autobuses	113	153.2 Kms	970 minutos
Promedio.	15.3	8.6	11.7	74.6

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 2

Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, 1990

Nombre de la ruta	Autobuses	Frecuencia (minutos)
1. Terminal Toluca – Hípico – Ciudad Universitaria	13	5
2. La Pilita – Toluca – Colonia Centro, vía 5 de mayo	15	5
3. La Asunción – Ciudad Universitaria, vía Las Torres	15	5
4. CODAGEM – Ciudad Universitaria – Metepec – Casa Blanca – Toluca – Colonia Centro	20	5
5. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Centro – Hospital Santa Cruz – Colonia Sor Juana Inés de la Cruz	13	5
6. La Pilita – Pilares – Toluca – Colonia Centro – C. U.	23	5
7. Las Margaritas – Toluca – Colonia Centro – Santiago Miltepec	25	5
8. ISSSTE – Colonia Centro, vía Pino Suárez	15	5
9. Seminario – Santiago Miltepec, vía Colonia 8 Cedros – Toluca – Centro	18	5
10. Colonia Nueva Progreso – Metepec, vía Toluca Centro	19	5
11. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Centro – Ciudad Universitaria	16	5
12. Fracc. Paseos del Valle – Toluca – Centro – Hospital Nicolás San Juan	8	5
13. San Felipe Tlalmimilolpan – Capultitlán – Toluca – Centro – SEP	16	5
Total: 13 rutas	216 autobuses	65 minutos
Promedio	16.6	5

Fuente: Elaboración propia con base en Información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 3

Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V., 1990

Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
1. Terminal – Colonia Sánchez	8		5
2. Santa María Nativitas – Metepec – Toluca – Centro – Colonia Santa Bárbara		20	5
3. Seminario – Colonia Centro	8		5
4. La Pilita – Casa Blanca – Colonia Centro – C.U.	10		5
5. La Pilita – Terminal – Colonia Centro, vía Las Torres	15		5
6. Colonia San Isidro – El Capulín –Almoloya de Juárez – Calixtlahuaca – Terminal – Seminario, vía Isidro Fabela		25	5
7. La Cruz Comalco – Terminal – Las Margaritas		15	5
8. La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro – Capultitlán, vía San Lorenzo y Colonia Independencia	10		5
9. Colonia Jiménez Gallardo – Toluca – Colonia Centro	10		5
10. La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro- Capultitlán, vía Industria Minera	15		5
11. Tecaxic – Terminal – Seminario		20	5
Total: 11 rutas	76 autobuses	80	55
	6.9	7.2	5

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 4

Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin, S.A.de C.V., 1990

Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
1. Tecnológico Regional Toluca (la Pilita) – Las Torres – C. U. – Lerdo – 5 de mayo – Tecnológico	16		5
2. San Salvador Tizantli – Rancho San Lucas – Infonavit San Gabriel – Toluca – Centro	10		5
3. La Pilita – Infonavit San Francisco – Tollocan– Venustiano Carranza – San Buenaventura	-----	40	5
4. La Pilita – Colonia Centro – Toluca, vía Las Torres	10		
Total: 4 rutas	36 autobuses	40	15
Promedio	9	40	3.7 minutos

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 5

2 de Marzo de U.C.H.P, S.A. de C.V., 1990

Nombre de la ruta	Autobuses	Frecuencia (minutos)
1. San Mateo Atenco – Terminal de Autobuses	23	5
2. San Martín Totoltepec – Colonia Centro – Toluca	6	5
3. Infonavit San Francisco – Ciudad Universitaria	23	4
4. Infonavit San Francisco – Centro, vía Las Torres – Ciudad Universitaria	25	5
5. Las Palomas – Colonia Centro – Toluca	14	5
6. Las Palomas – Centro Cultural Mexiquense	19	5
7. San Pablo Autopan – Ciudad Universitaria	16	5
8. San Juan Tilaza – Terminal Toluca	11	5
9. Circuito – Tollocan Sur, vía Monumento a Colón	21	4
10. Rancho la Mora – Tienda ISSSEMYM – Toluca	14	5
11. Circuito – Tollocan Norte, vía Mercado 16 Septiembre	21	4
12. San Pablo Autopan – Terminal Toluca	19	5
13. Terminal – Colonia Centro – Toluca– Mercado Hidalgo.	12	5
14. Metepec – Infonavit San Francisco – C. U.	20	5
15. San Mateo Atenco – San Gaspar – Metepec– Jardín Santa Clara, Toluca	-----	5
16. Parque Sierra Morelos – Jardín Bolívar	-----	5
17. La Pilita – Casa Blanca – Santa Ana – Terminal	-----	5
18. La Pilita – Tollocan – Centro Cultural Mexiquense	15	5
19. San Juan Tilaza – Terminal Toluca	11	6
Total: 19 rutas	270 autobuses	93 minutos
Promedio	10.87	4.65

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 6

Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, 1990

Nombre de la ruta	Autobuses	Frecuencia (minutos)
1. Calixtlahuaca – Terminal Toluca, vía Gasolinera AGA	9	5 minutos
2. Calixtlahuaca – San Marcos Yachihuacaltepec-Independencia – Toluca – Centro	11	5
3. Acahualco – Colonia Centro – Toluca – Puente Pilares	15	5
4. San Marcos Yachihuacaltepec – Centro Cultural	11	5
5. Cacalomacán – Puente Pilares	11	5
6. San Cristóbal Tecolot – Toluca – Centro – Pilares	21	5
7. San Juan de las Huertas –Toluca – Centro – Pilares	15	5
8. San Juan de las Huertas – Toluca – Colonia Centro- Puerta Tolotzin	11	5
9. San Francisco Tlalcilcalpan – Toluca – Colonia Centro – Puente Pilares	12	5
10. San Cristóbal Tecolot –Terminal – Puente Pilares, vía Las Torres	23	5
11. Santa Cruz Cuautenco – Colón – 5 de mayo – San Jerónimo Chicahualco – Puente Pilares	11	5
12. San Felipe Tlalmimilolpan – Preparatoria 5 – Toluca – Centro	9	5
13. San Juan de las Huertas – Puente Pilares, vía Terminal Toluca	11	5
14. Cacalomacán – San Marcos – Toluca – Centro	10	5
Total: 14 rutas	180 autobuses	70 frecuencia
Promedio	12.85	5

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 7

Autobuses México – Toluca – Zinacantepec y Ramales, S.A de C.V., 1990

Nombre de la ruta	Autobuses	Frecuencia (minutos)
1. Almoloya de Juárez – Puente Nuevo, vía Lerdo	28	10
2. Aeropuerto – San Luis Mextepec	25	5
3. Texacic – Toluca – Colonia Centro, vía Morelos	18	5
4. Colegio Mexiquense – Acahualco – San Francisco Tlalcilcalpan – Puente Nuevo – San Pedro Tultepec	28	5
5. Santa María del Monte – San Francisco Tlalcilcalpan – Monumento a Zapata	14	20
Total: 5 rutas	113 autobuses	45 minutos
Promedio	22.6	9

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías

Cuadro 8

Sistema de Transporte Troncal, 1990

Rutas	Autobuses	Vueltas	Kms	Tiempo de recorrido (minutos)
1. Zinacantepec – Pilares	10	7	27.0	120
2. Morelos – Zapata	15	7	22.0	100
3. Venustiano Carranza – Pilares	15	10	20.0	90
4. Santa Ana – Centro	10	8	9.0	50
5. Calixtlahuaca – Centro	10	8	11.0	60
6. Zinacantepec – Terminal – San Jerónimo, Vía Las Torres	10	8	28.0	130
Total: 6 rutas	70 autobuses	48	117	550
Promedio	11.666	8	19.5	91.666

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de empresarios y checadores de diversas compañías.

Apéndice 5

**Cuadros estadísticos de las empresas del transporte
público urbano, 1995**

Resumen

Empresas del Transporte Público Urbano de Toluca, 1995

Clave	Nombre de la empresa	Rutas	Aut.	Micro
01-A134	1. Unión de Chóferes para el Servicio Colectivo Autobuses 2 de Marzo	20	270	60
01-A 115	2. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, S.A. de C.V.	14	180	
01-A152	3. Transportes Urbanos y Suburbanos	13	271	
01-A138	4. Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin, S.A de C.V.	4	36	40
01-A136	5. Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A. de C.V.	3	12	
01-A156	6. Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V.	8		101
01-A085	7. Autotransportes Toluca Capultitlán Triángulo Rojo, S.A de C.V.	15	80	63
01-A026	8. Autobuses México – Toluca - Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	5	68	
01-A137	9. Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S A. de C.V.	11	130	80
01-A012	10. Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V.	10		129
01-A83	11. Autotransportes Suburbanos de la Ciudad de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V.	12	33	88
01-A047	12. Autotransportes Ala de Oro, S.A. de C.V.	4		56
01-A125	13. Transportes de Pasajeros de 2ª Clase Flecha de Oro, S.A de C.V.	8	74	16
01-A091	14. Autotransportes Toluca San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V.	6	15	50
01-A011	15. Autobuses Estrella del Noreste, S.A. de C.V.	21	120	249
01-A84	16. Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V.	15	66	8
01-A160	17. Autotransportes San Pedro Tlanixco, S.A. de C.V.	1		8
01-A157	18. Autotransportes Atlatlahuca Tenango del Valle, S.A. de C.V.	1		10
01-A 109	19. Autobuses Urbanos y Suburbanos de Valle de Bravo, S.A. de C.V.	8		38
01 A162	20. Línea de Autobuses Tenancingo - Zumpahuacan y Anexas, S.A. de C.V.	3	1	5
01-A131	21. Autotransportes Tres Estrellas del Centro, S.A. de C.V.	20	14	41
01-A166	22. Transportes La Concepción de los Baños, S.A. de C.V.	5		11
01-A061	23. Ómnibus Toluca - San Pedro de los Baños, S.A. de C.V.	3	2	6
01-A50	24. Autotransportes Metropolitanos de Atlacomulco, S.A. de C.V.	11	15	
01- A 072	25. Autotransportes Herradura de Plata, S.A. de C.V.	6		20
01-A 134	26. Autotransportes Monte Alto y Anexas, S.A de C.V.	8		26
01-A165	27. Servicios Unidos Urbanos y Suburbanos de Jilotepec, S.A. de C.V.	10	3	38
01-A153	28. Autotransportes Primero de Mayo	17	116	
	Total: 28 empresas	262 rutas	1506 autob	1143 micro
	Promedio	9.3	53.7	40.8

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 1

Autobuses y rutas de Autotransportes 2 de Marzo, S.A de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	autobuses	Micro	Frecuencia (minutos)
01-A134-01	1. San Mateo Atenco – Terminal de Autobuses	23		5
01-A134-02	2. San Martín Totoltepec – Centro – Toluca	6		5
01-A134-03	3. Infonavit San Francisco – C. U.	23		4
01-A134-04	4. Infonavit San Francisco – Colonia Centro, vía Las Torres – Ciudad Universitaria	25		5
01-A134-05	5. Las Palomas – Colonia Centro –Toluca	14		5
01-A134-06	6. Las Palomas – Centro Cultural Mexiquense	19		5
01-A134-07	7. San Pablo Autopan – C. U.	16		5
01-A134-08	8. San Juan Tilapa – Terminal – Toluca	11		5
01-A134-09	9. Circuito – Tollocan Sur, vía Monumento a Colón	21		4
01-A134-10	10. Rancho la Mora – Tienda ISSSEMYM – Toluca	14		5
01-A134-11	11. Circuito – Tollocan Norte, vía Mercado 16 Septiembre	21		4
01-A134-12	12. San Pablo Autopan – Terminal Toluca	19		5
01-A134-13	13. Terminal – Colonia Centro – Toluca – Mercado Hidalgo	12		5
01-A134-14	14. Metepec – Infonavit San Francisco – Ciudad Universitaria	20		5
01-A134-15	15. San Mateo Atenco – San Gaspar – Metepec – Jardín Santa Clara, Toluca	-----	30	5
01-A134-16	16. Parque Sierra Morelos – Jardín Bolívar	-----	15	5
01-A134-17	17. La Pilita – Casa Blanca – Santa Ana – Terminal	-----	15	5
01-A134-18	18. La Pilita – Tollocan – Centro Cultural	15		5
01-A134-19	19. San Juan Tilapa – Terminal Toluca	11		6
Total	19 rutas	270 autobuses	60 micro	93 minutos
Promedio		10.87	20	4.65

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 2

Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl S.A de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Frecuencia (minutos)
01-A115-01	1. Calixtlahuaca – Terminal Toluca, vía Gasolinera AGA	9	5
01-A115-02	2. Calixtlahuaca – San Marcos Yachihuacaltepec – Independencia – Toluca – Colonia Centro	11	5
01-A115-03	3. Acahualco – Centro – Toluca – Puente Pilares	15	5
01-A115-04	4. San Marcos Yachihuacaltepec – Centro Cultural	11	5
01-A115-05	5. Cacalomacán – Puente Pilares	11	5
01-A115-06	6. San Cristóbal Tecolot – Toluca – Centro – Pilares	21	5
01-A115-07	7. San Juan de las Huertas – Toluca – Centro – Pilares	15	5
01-A115-08	8. San Juan de las Huertas – Toluca – Centro – Puerta Tolotzin	11	5
01-A115-09	9. San Francisco Tlalcilalcalpan – Toluca – Centro – Puente Pilares	12	5
01-A115-10	10. San Cristóbal Tecolot – Terminal – Puente Pilares, vía Las Torres	23	5
01-A115-11	11. Santa Cruz Cuautenco – Colón – 5 de mayo – San Jerónimo Chichahualco – Puente Pilares	11	5
01-A115-12	12. San Felipe Tlalmimilolpan – Preparatoria 5 Toluca – Centro	9	5
01-A115-13	13. San Juan de las Huertas – Puente Pilares, vía Terminal Toluca	11	5
01-A115-14	14. Cacalomacan – San Marcos – Toluca – Centro	10	5
	Total: 14 rutas	180 autobuses	70 minutos
	Promedio	12.85	5

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 3

Rutas y autobuses de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A152-01	1. Terminal Toluca – Hípico – Ciudad Universitaria	16	-----
01-A152-02	2. La Pilita – Toluca – Colonia Centro, vía 5 de mayo	18	-----
01-A152-03	3. La Asunción – Ciudad Universitaria, vía Las Torres	18	-----
01-A152-04	4. Casa Blanca – Ciudad Universitaria, vía Morelos	17	-----
01-A152-05	5. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Centro– Hospital Santa Cruz (Colonia Sor Juana Inés de la Cruz)	17	-----
01-A152-06	6. La Pilita – Pilares – Toluca – Centro – C. U.	45	-----
01-A152-07	7. Las Margaritas – Toluca – Colonia Centro – Santiago Miltepec	45	-----
01-A152-08	Cancelada		-----
01-A152-09	8. ISSSTE – Colonia Centro, vía Pino Suárez	16	-----
01-A152-10	9. Seminario – Santiago Miltepec, vía Colonia 8 Cedros – Toluca – Colonia Centro	19	-----
01-A152-11	10. Colonia Nueva Progreso – Metepec, vía Toluca Centro	19	-----
01-A152-12	11. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Colonia Centro – Ciudad Universitaria	17	-----
01-A152-13	12. Fraccionamiento Paseos del Valle – Toluca – Colonia Centro – Hospital Nicolás San Juan	8	-----
01-A152-14	13. San Felipe Tlalmimilolpan – Capultitlán – Toluca – Colonia Centro – SEP	16	-----
	Total: 13 rutas	271 autobuses	
	Promedio	20.84	

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 4

Rutas y autobuses de Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin, S.A de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A138-01	1. Tecnológico Regional –Toluca – La Pilita – Torres – C.U. – Lerdo - 5 de mayo - Tecnológico	16	-----	5
01-A138-02	2. San Salvador Tizatlali - Rancho San Lucas – Infonavit San Gabriel – Toluca – Centro	10	-----	5
01-A138-05	3. La Pilita – Infonavit San Fco. – Tollocan – Venustiano Carranza– San Buenaventura	-----	40 micro	5
01-A138-06	4. La Pilita – Centro, vía Las Torres	10	-----	5
	Total: 4 rutas	36 autobuses	40	20 minutos
	Promedio	9	40	5

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 5

Rutas y autobuses de Autotransportes Urbanos de Toluca y su Zona conurbada, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	autobuses	micro	Frecuencia (minutos)
01-A136-03	1. San Felipe – Capultitlán - Metepec	-----	20	5
01-A136-04	2. Colonia Lázaro Cárdenas – Hípico – Toluca – Centro, vía Rayón	5	-----	5
01-A136-05	3. Las Margaritas – Preparatoria 5 – Toluca – Centro	7	-----	5
	Total: 3 rutas	12 autobuses	20 micro	15 minutos
	Promedio	4	20	5

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 6

Rutas y autobuses de Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A156-01	1. CONALEP – Isidro Fabela – Las Torres – Metepec	-----	15	5
01-A156-02	2. San Marcos Yachihuacaltepec – La Hortaliza, Metepec	-----	14	5
01-A156-03	3. Santiago Tlaxomulco, vía Isidro Fabela – Mercado Juárez – Las Margaritas	-----	16	5
01-A156-04	4. Seminario – Central de Abastos – Hospital San Juan	-----	10	5
01-A156-05	5. La Cruz Comalco – Toluca– Centro, vía 1° de mayo	-----	10	5
01-A156-06	Tlaxomulco Terminal Seminario	-----	14	5
01-A156-07	6. San Marcos – La Pila, vía Puente Pilares	-----	12	5
01-A156-08	7. Seminario – Centro Hospital Nicolás San Juan	-----	10	5
	Total: 8 rutas		101 micro	40 minutos
	Promedio		12.625	5 minutos

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 7

Rutas y autobuses de Autotransportes Toluca Capultitlán Triángulo Rojo, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A085-01	1. San Miguel Toto – Terminal	7	-----	10
01-A085-02	2. Tlacotepec – Terminal	28	-----	4
01-A085-03	3. Ocotitlán – Terminal	-----	6	10
01-A085-04	4. Tlacotepec – Toluca – Colonia Centro, vía Instituto Literario	12	-----	10
01-A085-05	5. Zaragoza – Terminal Toluca	12	-----	10
01-A085-06	6. San Andrés Ocotlan – Terminal Toluca, vía Calimaya	-----	2	10
01-A085-07	7. La Huerta – Terminal	2	-----	10
01-A085-08	8. Calimaya – Colonia Centro	-----	15	10
01-A085-09	9. Balderas – Tetetla - San Isidro- San Fco. Putla - El Rancho - San Diego La Huerta - Zaragoza Calimaya - San Lorenzo Cuautenco –Sta. María Nativitas - San Marcos de la Cruz - San Bartolomé- Tlatelulco - San Felipe Tlalmimilolpan - Terminal Toluca	8	-----	10
01-A085-10	10. El Refugio – Santa María – Terminal	-----	7	15
01-A085-11	11. Ocotitlán – Metepec	-----	7	10
01-A085-12	12. San Bartolomé Tlatelulco– Toluca – Colonia Centro	-----	9	7
01-A085-13	13. Ocotitlán – Toluca – Centro	-----	9	7
01-A085-14	14. San Juan Tilaza – Toluca – Centro	-----	8	10
01-A085-15	15. San Marcos – San Juan Tilaza– Terminal – Toluca, vía Zoológico	11	-----	10
	Total: 15 rutas	80 autobuses	63 micro	143
	Promedio	11.42	7.87	9.533

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 8

Rutas y autobuses de la empresa Autobuses México – Toluca - Zinacantepec y Ramales, S.A de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Frecuencia (minutos)
01-A026-01	1. Almoloya de Juárez – Puente Nuevo, vía Lerdo	19	10
01-A026-02	2. Aeropuerto – San Luis Mextepec	16	5
01-A026-03	3. Texacic – Toluca – Colonia Centro, vía Morelos	9	5
01-A026-04	4. Colegio Mexiquense – Acahualco – San Francisco Tlalcilalcalpan – Puente Nuevo – San Pedro Tultepec	19	5
01-A026-05	5. Santa María del Monte – San Francisco Tlalcilalcalpan – Monumento a Zapata	5	20
	Total: 5 rutas	68 autobuses	45 minutos
	Promedio	13.6	9

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 9

Rutas y autobuses de Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A137-01	1. Terminal – Colonia Sánchez	8	-----	5
01-A137-02	2. Santa María Nativitas – Metepec – Toluca – Colonia Centro – Colonia Santa Bárbara	-----	20	5
01-A137-03	3. Seminario - Colonia Centro	15	-----	5
01-A137-04	4. La Pilita – Casa Blanca– Colonia Centro – C. U.	16	-----	5
01-A137-05	5. La Pilita – Terminal – Centro, vía Las Torres	28	-----	5
01-A137-06	6. Colonia San Isidro – El Capulín – Almoloya de Juárez – Calixtlahuaca – Terminal – Seminario, vía Isidro Fabela	-----	25	5
01-A137-07	7. La Cruz Comalco – Terminal – Las Margaritas	-----	15	5
01-A137-08	8. La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro – Capultitlán, vía San Lorenzo y Colonia Independencia	13	-----	5
01-A137-09	9. Colonia Jiménez Gallardo– Toluca – Colonia Centro	12	-----	5
01-A137-10	10. La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro – Capultitlán, pasando por Industria Minera.	38	-----	5
01-A137-11	11. Tecaxic – Terminal – Seminario	-----	20	5
	Total: 11 rutas	130 autobús	80 micros	55 minutos
	Promedio	18.57	20	5

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 10

Rutas y autobuses de la empresa Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A012-01	1. La Palma – El Salitre – Terminal – Toluca	-----	11	10
01-A012-02	2. Mina México – Santa Juana, Toluca	-----	6	10
01-A012-03	3. Toluca – Colonia Lerdo de Tejada, vía Colonia San Marcos	-----	2	15
01-A012-04	4. San Carlos – Terminal Toluca	-----	4	10
01-A012-05	5. Toluca – CEBETIS, vía La Maquinita – Palmillas	-----	4	10
01-A012-06	6. Toluca – San Diego Linares, vía Villa Seca, municipio de Oztolotepec	-----	17	10
01-A012-07	7. Toluca – San Pablo Autopan, vía San Cristóbal – Terminal Toluca	-----	25	10
01-A012-08	8. Terminal Toluca – San Cristóbal	-----	25	10
01-A012-09	9. Toluca – San Pablo, vía El Tejocote	-----	25	10
01-A012-10	10. San Pablo – Toluca Centro	-----	10	10
	Total: 10 rutas		129	105 minutos
	Promedio		12.9	21

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 11

Rutas y autobuses de Autotransportes Suburbanos de la Ciudad de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A83-01	1. El arbolito – Metepec	-----	17	5
01-A83-02	2. El arbolito – Cerrillo, vía San Pedro – Terminal Toluca	16	-----	10
01-A83-03	3. Terminal – San Pedro – Cerrillo –Parque Industrial, vía Puente Nuevo	17	-----	10
01-A83-04	4. Fraccionamiento Rincón de San Lorenzo, vía Morelia – Terminal Toluca	-----	8	10
01-A83-05	5. Cerrillo – Parque Industrial – Toluca	-----	7	10
01-A83-06	6. Constitución Totoltepec – San Pedro– Terminal Toluca	-----	11	5
01-A83-07	7. Cerrillo – San Pedro – Rafael M. Hidalgo	-----	10	10
01-A83-08	8. La Crespa –Terminal	-----	10	10
01-A83-09	9. Colonia San Angelín – Terminal Toluca	-----	10	10
01-A83-10	10. Toluca – Fraccionamiento Rincón de San Lorenzo	-----	8	10
01-A83-11	11. Cerrillo, vía Naucalpan – Terminal Toluca	-----	11	10
01-A83-12	12. El arbolito –Villa Cuauhtémoc	-----	6	15
	Total: 12 rutas	33	88	115
	Promedio	16.5	8.8	9.58

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 12

Rutas y autobuses de Autotransportes Ala de Oro, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A047-01	1. San Diego de los Padres – Terminal Toluca	-----	16	10
01-A047-02	2. Cerrillo – Vista Hermosa – Terminal Toluca, vía El arbolito	-----	14	10
01-A047-03	3. San Nicolás Tolentino – Terminal Toluca, vía San Mateo Otzacatipan	-----	16	10
01-A047-04	4. San Pedro Totoltepec – Terminal Toluca, vía La Cruz Comalco	-----	20	10
	Total: 4 rutas	-----	56	40
	Promedio		9	10

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 13

Rutas y autobuses de Transportes de pasajeros de 2ª Clase Flecha de Oro, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A125-01	1. San Mateo Capulhuac, vía Fábrica María – Toluca	-----	6	10
01-A125-02	2. San Mateo Capulhuac, vía La Concepción de Hidalgo – Toluca	6	-----	10
01-A125-03	3. Toluca – Fábrica María – Terminal Toluca	40	-----	10
01-A125-04	4. San Agustín Mimbres – Terminal Toluca	-----	10	10
01-A125-05	5. Villa Cuauhtémoc – Terminal Toluca	10	-----	10
01-A125-06	6. San Pedro Arriba – Oyame, Toluca	8	-----	10
01-A125-07	7. Revolución – San Diego de los Padres – Toluca	8	-----	10
01-A125-08	8. Santa Ana Jilotzingo – Villa Cuauhtémoc – Terminal Toluca	2	-----	10
	Total: 8 rutas	74 autobuses	16	80 minutos
	Promedio	12.3	8	10

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 14

Rutas y autobuses de Autotransportes Toluca - San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A091-01	1. Toluca – Atarasquillo	-----	8	10
01-A091-02	2. Toluca – Santiago Tianguistenco (servicio directo)	-----	12	10
01-A091-03	3. Toluca – San Gaspar, vía San Mateo Atenco	-----	20	10
01-A091-04	4. Toluca – Almaya, vía Ocoyoacac	-----	10	10
01-A091-05	5. Toluca – Santiago Tianguistenco	10	-----	10
01-A091-06	6. Toluca – Lerma – Amomolulco – Atarasquillo	5	-----	10
	Total: 6 rutas	15 autobuses	50	60 minutos
	Promedio	7.5	12.5	10

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 15

Rutas y autobuses de la empresa Autobuses Estrella del Noreste, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A011-01	1. Toluca – Santiago Tianguistenco	-----	25	10
01-A011-02	2. Toluca – Santiago Tianguistenco	18	-----	10
01-A011-03	3. Toluca – Chalma	30	-----	10
01-A011-04	4. Toluca – Santiago Tianguistenco	-----	25	10
01-A011-05	5. Toluca – Santa María Tlalmimilolpan	22	-----	10
01-A011-06	6. Toluca – San Nicolás Peralta	-----	10	10
01-A011-07	7. Atarasquillo – Toluca	30	-----	10
01-A011-08	8. Toluca – San Miguel Ameyalco	-----	16	10
01-A011-09	9. El Charco – Toluca	-----	24	10
01-A011-10	10. San Mateo Atenco – San Gaspar Tlathuelilpan –Toluca – Metepec – San Mateo Atenco	-----	35	10
01-A011-11	11. Acapulco – Toluca	-----	14	10
01-A011-12	12. Toluca – Tultepec – Cholula	-----	21	10
01-A011-13	13. Almaya – Toluca	-----	8	10
01-A011-14	14. Almaya – Santiago Tianguistenco	-----	6	10
01-A011-15	15. Toluca – Cerrillo	-----	12	10
01-A011-16	16. San Nicolás Peralta – Xonacatlán – Toluca	-----	14	10
01-A011-17	17. Xonacatlán – Santa María Tlalmimilolpan	-----	14	10
01-A011-18	18. San Lorenzo – San Pedro Hutzizilpan – Toluca–	-----	5	10
01-A011-19	19. Toluca – Xonacatlán – El Charco – San Fco. Xochicauatla	-----	10	10
01-A011-20	20. Toluca – Xonacatlán – El Charco – San Lorenzo Hutzizilpan	-----	10	10
01-A011-21	Toluca – Metro Toreo	20	-----	10
	Total: 21 rutas	120 autobuses	249	210 minutos
	Promedio	24	15.56	10

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 16

Rutas y autobuses de Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A84-01	1. Juiquipilco – Temoaya – Terminal, vía San Cristóbal	10	-----	10
01-A84-02	2. Temoaya – Toluca, vía San Diego Alcalá	13	-----	10
01-A84-03	3. Centro Ceremonial Otomí – Toluca Terminal	7	-----	10
01-A84-04	4. Jiquipilco el Viejo – Terminal Toluca	6	-----	25
01-A84-05	5. Tlaltenanguito – Terminal Toluca	4	-----	30
01-A84-06	6. Villa Cuauhtémoc – San Lorenzo Oyamel	4	-----	15
01-A84-07	7. Temoaya – Villa Cuauhtémoc	2	-----	60
01-A84-08	8. San José Las Lomas – Toluca	4	-----	60
01-A84-09	9. Revolución – Toluca, vía San Andrés	8	-----	10
01-A84-10	10. San Juan Jiquipilco – Portezuelos	2	-----	60
01-A84-11	11. Temoaya – Toluca	2	-----	60
01-A84-12	12. San Andrés del Bordo – Terminal Toluca	4	-----	15
01-A84-13	13. Enthavi – Terminal Toluca	-----	5	45
01-A84-14	14. Comalco – Toluca	-----	3	45
01-A84-15	15. Laurel – Terminal Toluca	-----	-----	45
	Total: 15 rutas	66 autobuses	8	500 minutos
	Promedio	5.5	4	33.33

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 17

Rutas y autobuses de Autotransportes San Pedro Tlanixco, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A160-01	1. Tlanixco – Entronque Carretera Federal Toluca Tenango	-----	8	15
	Total: 1 ruta	-----	8	15
	Promedio	-----	8 micros	15 minutos

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro18

Rutas y autobuses de Autotransportes Atlatlahuca Tenango del Valle, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	autobuses	Micro	Frecuencia (minutos)
01-A157-01	1. Atlatlahuca – Entronque Carretera Toluca Tenango	-----	10	10
	Total: 1 ruta	-----	10 micro	10 minutos
	Promedio		10	10

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 19

Rutas y autobuses de la empresa Autobuses Urbanos y Suburbanos de Valle de Bravo, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A039-01	1. Avándaro	-----	13	15
01-A039-02	2. Valle de Bravo – Cerro Gordo	-----	2	120
01-A039-03	3. Valle de Bravo – Santa María Pipioltepec	-----	4	30
01-A039-04	4. Valle de Bravo – Acatitlán – Rincón de Estrada	-----	1	180
01-A039-05	5. Valle de Bravo – Temascaltepec – Zacazonapan, vía San Pedro T.	-----	4	60
01-A039-06	6. Valle de Bravo – Santa María Pipioltepec (Amanalco)	-----	7	15
01-A039-07	7. Mesa de Dolores – San Fco. Oxtotilpan, vía Los Saucos	-----	3	20
01-A039-08	8. Valle de Bravo – Colorines – San Juan Atescapan – Las Magdalenas – Tiloztoc	-----	4	15
	Total: 8 rutas	-----	38micros	455 minutos
	Promedio	-----	4.75	56.87

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 20

Rutas y autobuses de Línea de Autobuses Tenancingo - Zumpahuacán y Anexas, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	autobuses	Micro	Frecuencia (minutos)
01-A109-01	1. Tenancingo – Zumpahuacán	-----	2	10
01-A109-02	2. Tenancingo – Santo Desierto	1	1	10
01-A109-03	3. Tenancingo – Acatzingo	-----	2	10
	Total: 3 rutas	1	5 micro	30 minutos
	Promedio	1	1.6	30

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 21

Rutas y autobuses de Autotransportes Tres Estrella del Centro, S.A. de C.V., 1995

Clave	Ruta	Autob.	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A162-01	1. Entronque Carr. Toluca - Tenango y Autopista Ixtapan de la Sal (Tenango del Valle) - Paraje La Finca, vía Autopista	-----	4	20
01-A162-02	2. Ixtapan - San Alejo- Llano Grande- Puente los Sabinos - Zacualpan	-----	3	30
01-A162-03	3. Puente los Sabinos - Almoloya de Alquisiras	-----	3	
01-A162-04	4. San Alejo, desviación a Malinaltenango	-----	3	30
01-A162-05	5. San Alejo - desviación a Pilcaya - límites del Estado de México con el estado de Guerrero	-----	3	30
01-A162-06	6. Villa Guerrero – Santa María Buenavista – Zacango - La Loma Porfirio Díaz – Naranjos - Coatepe Harinas - San Alejo Ixtapan.	-----	3	30
01-A162-07	7. Zacango – Totolmajac	-----	2	45
01-A162-08	8. Santiago Tianguistenco – Ocuilan – Chalma – Malinalco – Tenancingo, vía carretera Toluca - Tenango	4		20
01-A162-09	9. Crucero Santa Cruz Atizapán - Almoloya del Río - Entronque con la carretera La Marquesa - Tenango	-----	3	30
01-A162-10	10. Ocuilan -Santa Mónica Totoc - Mexicana Ahuatenco (límites del estado de Morelos con Estado de México)	2		20
01-A162-11	11. Carretera a Chalma – Malinalco (puente el Caporal Palpan, límites del Estado de México con el estado de Morelos)	-----	2	30
01-A162-12	12. Tenango - El Canal Zepayautla Xochiacalca	-----	2	20
01-A162-13	13. Tenancingo - El Capulín - Joquicingo	-----	2	20
01-A162-14	14. Tenancingo – Zumpahuacan - San Antonio – San Pablo - San Gaspar (límites del Estado de México con el estado de Morelos)	-----	2	20
01-A162-15	15. Tenancingo - Santo Desierto	-----	2	30
01-A162-16	16. La Marquesa – Jalatlaco – Santiago Tianguistenco	-----	3	20
01-A162-17	17. Jalatlaco - Carretera al Ajusco (límites del Estado de México con el Distrito Federal)	-----	2	20
01-A162-18	18. Jalatlaco - Coatepec de las Bateas	-----	2	20
01-A162-19	19. Santiago Tianguistenco - San Mateo Texcalyacac, Tenango (Km. 4 Carretera La Marquesa - Jalatlaco)	4	-----	20
01-A162-20	20. Santa Martha - Lagunas de Zempoala	4	-----	30
	Total: 20 rutas	14 autobuses	41 micros	485 minutos
	Promedio	3.5	2.56	25.52

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro22

Rutas y autobuses de Transportes La Concepción de los Baños, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A131-01	1. Ixtlahuaca – San Felipe del Progreso	-----	3	30
01-A131-02	2. San Juan Jalpa – San Francisco	-----	2	30
01-A131-03	3. Ixtlahuaca – Mavoro	-----	2	30
01-A131-04	4. Ejido La Concepción – Portes Gil	-----	2	30
01-A131-05	5. Ixtlahuaca – San Felipe	-----	2	30
	Total: 5 rutas	-----	11 micros	150 minutos
	Promedio		2.2	30

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro23

Rutas y autobuses de Ómnibus Toluca San Pedro de los Baños, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A166-01	1. San Cristóbal – Ixtlahuaca	1	2	30
01-A166-02	2. Jalpa de Dolores – San José del Río	1	2	30
01-A166-03	3. Colonia Barrio San Pedro – Ixtlahuaca	-----	2	20
	Total: 3 rutas	2	6	80
	Promedio	1	2	26.66 minutos

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 1995.

Cuadro 24

Rutas y autobuses de Autotransportes Metropolitanos de Atlacomulco, 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A061-01	1. Atlacomulco – Santa Rosa, vía San Juan de los Jarros	2	---	60
01-A061-02	2. Atlacomulco – Lagunita Catachi	2	---	60
01-A061-03	3. Atlacomulco – San Pedro Potla (límites con el estado de Hidalgo)	2	---	60
01-A061-04	4. Atlacomulco – La Joya	1	---	30
01-A061-05	5. Atlacomulco – San Luis	1	---	60
01-A061-06	6. Atlacomulco – El Salto	1	---	60
01-A061-07	7. Atlacomulco – La Estancia	1	---	60
01-A061-08	8. Atlacomulco – atecito	1	---	60
01-A061-09	9. Atlacomulco – Tepeolulco	1	---	60
01-A061-10	10. Atlacomulco – El Oro (límites con del estado de Michoacán)	2	---	60
01-A061-11	11. Atlacomulco – Coajomulco	1	---	60
	Total: 11 rutas	15 autobuses	---	630 minutos
	Promedio	1.36		57.27

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 1995.

Cuadro25

Rutas y autobuses de Autotransportes Herradura de Plata, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A050-01	1. San Pablo Huantepec – Central Camionera	---	4	10
01-A050-02	2. Coscomate – Central Camionera	---	4	10
01-A050-03	3. CEBETIS No. 150 – Central Camionera	---	3	10
01-A050-04	4. Mercado – Central Camionera	---	2	10
01-A050-05	5. Colonia Merced – Central Camionera	---	3	10
01-A050-06	6. Huizache – Central Camionera	---	4	10
	Total: 6 rutas	---	20 micro	60 minutos
	Promedio	...	3.3	10

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro26

Rutas y autobuses de Autotransportes Monte Alto y Anexas, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A072-01	1. CEBETIS – Coscomate-Central Camionera	---	4	10
01-A072-02	2. San Lorenzo Octeyuco – Central Camionera	---	4	10
01-A072-03	3. Canaleja – Central Camionera	---	4	10
01-A072-04	4. Huertas – Central Camionera	---	2	10
01-A072-05	5. Mercado – Central Camionera	---	2	10
01-A072-06	6. Coscomate – Central Camionera	---	2	10
01-A072-07	7. Huizache – Central Camionera	---	4	10
01-A072-08	8. Corrales San Pedro Huantepec – Central Camionera	---	4	10
	Total: 8 rutas	---	26 micro	80 minutos
	Promedio		3.25	10

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro27

Rutas y autobuses de la empresa Servicios Unidos Urbanos de Jilotepec, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A165-01	1. Ojo de Agua – San Pablo – Centro Jilotepec (Escuela Tecnológica Agropecuaria)	---	6	10-15
01-A65-02	2. Denxhi – Centro Jilotepec – San Lorenzo Temuco – Canaleja – Llano Grande	---	6	10-15
01-A165-03	3. Coscomate – Central Zoyaniquilpan La Goleta	---	7	10-15
01-A165-04	4. Huertas – Agua Escondida – Central Camionera– Huizache	1	6	10-15
01-A165-05	5. Jilotepec – El Saltillo, vía Calpulalpan	---	2	10-15
01-A165-06	6. Escuela Normal – Circuito Libramiento	---	3	10-15
01-A165-07	7. Timilpan – Yondeje – Santiago Maxda	---	2	10-15
01-A165-08	8. Timilpan – Zaragoza – San Juanico – Las Arenas	1	2	10-15
01-A165-09	9. Timilpan – Bucio – Huapango	1	1	10-15
01-A165-10	10. Timilpan – Bucio – Entronque Chapa de Mota– Jilotepec	---	3	10-15
	Total: 10 rutas	3 autobuses	38 micros	100-150
	Promedio	1	3.8	10-15

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Cuadro 28

Rutas y autobuses de Autotransportes Primero de Mayo, S.A. de C.V., 1995

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros	Frecuencia (minutos)
01-A153-01	1. Santiago Tianguistenco – Tenango del Valle	---	13	10
01-A153-02	2. Santiago Tianhuistenco – Ocuilán de Arteaga – Chalma	---	16	20
01-A153-03	3. San Juan La Isla – Tenango del Valle	---	2	20
01-A153-04	4. Calimaya – Tenango del Valle	---	5	20
01-A153-05	5. La Concepción – San Bartolito – Chapultepec– Toluca	---	10	10
01-A153-06	6. Santiago Tianguistenco – San Pedro Tlaltizapan	---	6	20
01-A153-07	7. Centro de Justicia – Santiago Tianguistenco	---	3	20
01-A153-08	8. Jalatlaco – Santiago Tianguistenco	---	7 Carry All	10
01-A153-09	9. Santa Cruz de Bravo – El Mirasol – Santiago Tianguistenco	---	4 Carry All	15
01-A153-10	10. El Capulín – Santiago Tianguistenco	---	1 Carry All	60
01-A153-11	11. San Juan Tomasquillo – Colonia Morelos– Santiago Tianguistenco	---	2 Carry All	30
01-A153-12	12. Monte de Pozos – Tenango del Valle	---	1	30
01-A153-13	13. San Miguel de Ocampo – Tenango del Valle	---	2	20
01-A153-14	14. Xalatlaco – Toluca, vía Santiago Tilaza	---	16	30
01-A153-15	15. Almoloya del Río-Toluca	---	10	15
01-A153-16	16. Santiago Tenango , vía Almoloya del Río	---	5	15
01-A153-17	17. Toluca – San Pedro Zictepec – Zepayutla – San Juan Xochiaca	---	13	15
	Total: 17 rutas	----	116 micros	360 minutos
	Promedio		6.8	21.17

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2004

Apéndice 6

**Cuadros estadísticos de las empresas del transporte
público urbano, 2005**

Resumen 1. Empresas, autobuses y rutas, 2005

Clave	Nombre de la empresa	Autobuses	Rutas
01-A137	1. Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V.	1 36	6
01-A152	2. Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, .S.A. de C.V.	280	14
01-A115	3. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, S.A. de C.V.	297	19
01-A134	4. Autotransportes 2 de Marzo, S.A. de C.V.	498	28
01-A136	5. Transporte Urbano y Suburbano Tolloacan, S.A. de C.V.	180	12
01-A092	6. Autotransportes Toluca – Cuatro Caminos, S.A. de C.V.	51	5
01-A113	7. Línea de Turismo Toluca – Tenango Estrella de Oro, S.A. de C.V.	58	5
01-A159	8. Autotransportes del Valle de Toluca, S.A. de C.V.	24	2
S/C	9. Urbanos y Suburbanos Hormicar, S.A. de C.V.	16	2
01-A087	10. Autobuses Toluca Tlachaloya y Ramalas, S.A. de C.V.	17	7
01-A091	11. Autotransportes Toluca – San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V.	65	6
01-A086	12. Línea de Autotransportes San José de Lomas – San Diego Alcalá, S.A. de C.V.	38	7
01-A047	13. Autotransportes de Segunda Clase de Pasajeros Ala de Oro, S.A. de C.V.	50	3
01-A130	14. Transporte Crucero, S.A. de C.V.	131	10
01-A084	15. Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V.	116	16
01-A158	16. Autotransportes de Pasajeros Estrella Dorada, S.A. de C.V.	19	1
01-A153	17. Autotransportes Primero de Mayo, S.A. de C.V.	127	20
01-A012	18. Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V.	155	13
01-A085	19. Autotransportes Toluca - Capultitlán Triángulo Rojo, S.A. de C.V.	155	19
01-A153	20. Autotransportes Suburbanos de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V.	222	17
01-A125	21. Transporte de Pasajeros de Segunda Clase Flecha de Oro, S.A. de C.V.	134	12
01-A168	22. Autotransportes Corsarios del Norte, S.A. de C.V.	22	6
01-A136	23. Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A. de C.V.	70	5
01-A011	24. Autobuses Estrella del Noreste, .S.A. de C.V.	359	20
01-A026	25. Autobuses México – Toluca Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	114	6
01-A215	26. Autotransportes Colón Nacional, S.A. de C.V.	143	8
	Total: 26	3,477	269
	Promedio	133.73	10.34

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Resumen 2. Empresas, rutas, autobuses y microbuses, 2005

Clave	Nombre de la empresa	Rutas	Rutas autobuses	Rutas micros	Total auto	Auto	Micros
01-A137	1. Autotransportes urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V.	6	3	3	136	88	48
01-A152	2. Sistema de transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad de Toluca, S.A. de C.V.	14	14	----- -	280	280	-----
01-A115	3. Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, S.A. de C.V.	19	19	----- -	297	263	34
01-A134	4. Autotransportes 2 de Marzo, S.A. de C.V.	28	27	1	498	460	38
01-A136	5. Transporte Urbano y Suburbano Tollocan, S.A. de C.V.	12	3	9	180	38	142
01-A092	6. Autotransportes Toluca – Cuatro Caminos, S.A. de C.V.	5	5	-----	51	51	-----
01-A113	7. Línea de Turismo Toluca – Tenango Estrella de Oro, S.A. de C.V.	5	2	3	58	24	34
01-A159	8. Autotransportes del Valle de Toluca, S.A. de C.V.	2	-----	2	24	-----	24
S/C	9. Urbanos y Suburbanos Hormicar, S.A. de C.V.	2	-----	2	16	-----	16
01-A087	10. Autobuses Toluca – Tlachaloya y Ramalas, S.A. de C.V.	7	4	3	17	14	3
01-A091	11. Autotransportes Toluca – San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V.	6	2	4	65	15	50
01-A086	12. Línea de Autotransportes San José de Lomas –San Diego Alcalá, S.A. de C.V.	7	1	6	38	5	33
01-A047	13. Autotransporte de Segunda Clase de Pasajeros Ala de Oro, S.A. de C.V.	3	-----	3	50	-----	50
01-A130	14. Transporte Crucero, S.A. de C.V.	10	6	4	131	94	37
01-A084	15. Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V.	16	12	4	116	90	26
01-A158	16. Autotransportes de Pasajeros Estrella Dorada, S.A. de C.V.	1	-----	1	19	-----	19
01-A153	17. Autotransportes Primero de Mayo, S.A. de C.V.	20	3	17	127	8	119
01-A012	18. Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V.	13	1	12	155	8	147
01-A085	19. Autotransportes Toluca – Capultitlán Triángulo Rojo, S.A. de C.V.	19	18	1	155	149	6
01-A153	20. Autotransportes Suburbanos de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V.	17	5	12	222	91	131
01-A125	21. Transporte de Pasajeros de Segunda Clase Flecha de Oro, S.A. de C.V.	12	11	1	134	124	10
01-A168	22. Autotransportes Corsarios del Norte, S.A. de C.V.	6	5	1	22	19	3
01-A136	23. Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A. de C.V.	5	3	2	70	39	31
01-A011	24. Autobuses Estrella del Noreste, S.A. de C.V.	20	6	14	359	135	224
01-A026	25. Autobuses México – Toluca – Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	6	6	-----	114	114	-----
01-A215	26. Autotransportes Colón Nacional, S.A. de C.V.	8	5	3	143	93	50
	Total	269	161	108	3,477	2,202	1,275
	Promedio	10.34	7.31	4.90	133.7	100.09	55.43

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 1

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A137-01	1. Seminario – Centro	15	-----
01-A137-02	2. La Pilita – Casa Blanca – Colonia Centro – Ciudad Universitaria	16	
01-A137-03	3. San Mateo Oztzacatipan – La Cruz Comalco– Terminal – Las Margaritas	-----	16
01-A137-04	4. La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro- Capultitlán, vía San Lorenzo y Colonia Independencia	20	-----
01-A137-05	5. Santa María Nativitas – Toluca – Colonia Centro	9	-----
01-A137-06	6. Colonia San Isidro – El Capulín – Almoloya de Juárez – Calixtlahuaca – Terminal – Seminario, vía Isidro Fabela	-----	16
01-A137-07	7. Calixtlahuaca – Terminal – Seminario	-----	16
01-A137-08	8. San Isidro – Calixtlahuaca – La Pilita	12	-----
01-A137-09	9. San Miguel Inn – Colonia Independencia – Ciudad Universitaria – Seminario	16	-----
	Total: 9 rutas	88 autobuses	48 micro
	Promedio	9.777	16

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 2

Rutas, autobuses y microbuses de Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de Toluca, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A152-01	1. Terminal Toluca – Hípico – Ciudad Universitaria	16	---
01-A152-02	2. La Pilita – Toluca – Colonia Centro, vía 5 de mayo	18	---
01-A152-03	3. La Asunción – Ciudad Universitaria, vía Las Torres	18	---
01-A152-04	4. CODAGEM – Ciudad Universitaria – Metepec – Casa Blanca – Toluca – Colonia Centro	26	---
01-A152-05	5. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Colonia Centro – Hospital Santa Cruz (Colonia Sor Juana Inés de la Cruz)	17	---
01-A152-06	6. La Pilita – Pilares – Toluca – Centro – Ciudad Universitaria	45	---
01-A152-07	7. Las Margaritas – Toluca – Centro – Santiago Miltepec	45	---
01-A152-08	Cancelada	45	---
01-A152-09	8. ISSSTE – Centro, vía Pino Suárez	16	---
01-A152-10	9. Seminario – Santiago Miltepec, vía Colonia 8 Cedros – Toluca – Colonia Centro	19	---
01-A152-11	10. Colonia Nueva Progreso – Metepec, vía Toluca Centro	19	---
01-A152-12	11. San Marcos Yachihualtepec – Toluca – Colonia Centro – Ciudad Universitaria	17	---
01-A152-13	12. Fraccionamiento Paseos del Valle – Toluca – Centro – Hospital Nicolás San Juan	8	---
01-A152-14	13. San Felipe Tlalmimilolpan – Capultitlán – Toluca – Colonia Centro – SEP	16	---
	Total: 13 rutas	325 autobuses	---
	Promedio	23.21	---

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 3

Rutas, autobuses y microbuses de Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantécatl, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros
01-A115-01	1. Calixtlahuaca – Terminal Toluca, vía Gasolinera AGA	9	---
01-A115-02	Cancelada	15	--
01-A115-03	2. Acahualco – Colonia Centro – Toluca – Puente Pilares	11	--
01-A115-04	3. San Marcos Yachihuacaltepec – Centro Cultural	11	--
01-A115-05	4. Cacalomacán – Puente Pilares	21	--
01-A115-06	5. San Cristóbal Tecolot – Toluca – Colonia Centro – Pilares	15	--
01-A115-07	6. Santa Cruz Cuautenco – Calixtlahuaca – Toluca – Colonia Centro	11	--
01-A115-08	7. San Juan de las Huertas – Toluca – Colonia Centro – Puerta Tolotzin	12	--
01-A115-09	8. San Francisco Tlalcilcalpan – Toluca – Colonia Centro – Puente Pilares	23	--
01-A115-10	9. San Cristóbal Tecolot – Terminal – Puente Pilares, vía Las Torres	11	--
01-A115-11	10. Santa Cruz Cuautenco – Colón – 5 de Mayo – San Jerónimo Chicahualco – Puente Pilares	11	--
01-A115-12	Cancelada		--
01-A115-13	11. San Juan de las Huertas – Puente Pilares, vía Terminal Toluca	11	--
01-A115-14	12. Cacalomacán – San Marcos – Toluca – Colonia Centro	10	--
01-A115-15	13. Zinacantepec – Central de Abastos, vía Boulevard Miguel Alemán	10	--
01-A115-16	14. San Cristóbal Tecolot – Toluca – Colonia Centro – Pilares, vía Barrio de la Veracruz	21	--
01-A115-17	15. San Felipe Tlalmimilolpan – Preparatoria 5 – Toluca – Colonia Centro – San Marcos Yachihuacaltepec	9	--
01-A115-18	16. Calixtlahuaca – San Marcos Yachicualtepec – Independencia – San Juan de las Huertas	11	--
01-A115-19	17. Acahualco – Terminal Toluca – Puente Pilares, vía Las Torres	15	--
01-A115-20	18. San Pedro Tejalpa – Puerta Tolotzin, vía San Juan de las Huertas – Zinacantepec	7	--
01-A115-21	19. San Juan de las Huertas – Parque Industrial Toluca 2000	20	--
01-A115-22	20. Calixtlahuaca – Parque Industrial Toluca 2000	10	--
	Total: 20 rutas	274 autobuses	--
	Promedio	12.454	

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 4

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes 2 de Marzo, S.A de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micro
01-A134-01	Cancelada	-----	--
01-A134-02	1. San Martín Totoltepec – Centro-Toluca	21	--
01-A134-03	2. Infonavit San Francisco – Ciudad Universitaria	29	--
01-A134-04	3. Infonavit San Francisco – Colonia Centro, vía Las Torres – Ciudad Universitaria	25	--
01-A134-05	4. Las Palomas – Colonia Centro – Toluca	11	--
01-A134-06	5. Las Palomas – Centro Cultural Mexiquense	25	--
01-A134-07	6. San Pablo Autopan – Ciudad Universitaria	25	--
01-A134-09	7. Circuito – Tollocan Sur, vía Monumento a Colón	19	--
01-A134-10	8. Rancho La Mora – Tienda ISSSEMYM, Toluca	16	--
01-A134-11	9. Circuito – Tollocan Norte, vía Mercado 16 Septiembre	20	--
01-A134-12	10. San Pablo Autopan – Terminal Toluca	23	--
01-A134-13	11. Terminal – Colonia Centro – Toluca – Mercado Hidalgo	7	--
01-A134-14	12. Metepec – Infonavit San Francisco – Ciudad Universitaria	20	--
01-A134-15	Cancelada		--
01-A134-17	13. La Pilita – Casa Blanca – Santa Ana – Terminal	28	--
01-A134-18	14. La Pilita – Tollocan – Centro Cultural	35	--
01-A134-20	15. Unidad Habitacional Hank González – Colonia Centro – Ciudad Universitaria	12	--
01-A134-21	16. Unidad Habitacional Hank González – Terminal – Ciudad Universitaria	12	--
01-A134-22	17. Barrio de Guadalupe – San Mateo Atenco – Colonia Centro – Centro Cultural – San Antonio Buenavista	19	--
01-A134-23	18. San Mateo Atenco – San Gaspar – Metepec – Toluca – Colonia Centro – Parque Sierra Morelos		48
01-A134-24	19. San Mateo Atenco – Terminal Toluca – San Juan Tilaza	38	--
01-A134-25	20. San Cristóbal Huichochitlan – Ciudad Universitaria, vía Morelos	17	--
01-A134-26	21. San Cristóbal Huichochitlan – Terminal Toluca	15	--
01-A134-27	22. San Juan Tilaza – General Motors	15	--
01-A134-28	23. Zamarrero – Unidad Habitacional Hank González – Barrio de Guadalupe	14	--
01-A134-29	24. Metepec – San Mateo Atenco	14	--
Total	24 rutas	460 autobús	48
Promedio		15.85	48

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 5

Rutas, autobuses y microbuses de Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A156-01	1. CONALEP – Isidro Fabela – Las Torres – Metepec	--	17
01-A156-02	2. Marcos Yachihuacaltepec – La Hortaliza – Metepec	--	17
01-A156-03	3. Santiago Tlaxomulco, vía Isidro Fabela – Mercado Juárez – Las Margaritas	--	18
01-A156-04	4. Seminario – Hospital Nicolás San Juan – Central de Abasto	--	18
01-A156-05	5. San Mateo Otzacatipan – La Cruz Comalco – Toluca – Centro – Primero de Mayo	--	12
01-A156-06	6. Tlaxomulco – Terminal – Seminario	--	16
01-A156-07	7. San Marcos – La Pila, vía Plaza Las Ámericas	22	
01-A156-08	8. Seminario – Colonia Centro – Hospital Nicolás San Juan	--	12
01-A156-09	9. San Diego de los Padres – Terminal Toluca	--	14
01-A156-10	10. Colonia Hidalgo – Central de Abasto	--	18
01-A157-11	11. Metepec – Ciudad Universitaria, vía Las Torres	09	--
01-A158-12	12. San Marcos Yachihuacaltepec – Central de Abastos – Fraccionamiento Los Sauces – Parque Industrial Toluca 2000	07	--
	Total: 12 rutas	38 autobuses	142 micro
	Promedio	12.660	15.777

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 6

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Toluca Cuatro Caminos, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A092-01	1. Villa Cuauhtémoc – Villa Carmela – Amomolulco – Terminal Toluca	10	--
01-A092-02	2. Toluca – Villa Nicolás Romero	07	--
01-A092-03	3. Centro Ceremonial – Metro Cuatro Caminos	10	--
01-A092-04	4. Tlachaloya 2ª Sección – Toreo Cuatro Caminos	12	--
01-A092-05	5. Xochichauautla – Paradero Cuatro Caminos Naucalpan	10	--
	Total: 5 rutas	49 autobuses	--
	Promedio	9.8	--

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 7

Rutas, autobuses y microbuses de la Línea de Turismo Toluca - Tenango Estrella de Oro, S.A de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A113-01	1. Toluca – San Gaspar – San Mateo Atenco	12	--
01-A113-02	2. Toluca – Tenango	12	--
01-A113-03	3. Toluca – Santiago Tianguistenco – San Pedro Atlapulco, municipio de Ocoyoacac	--	10
01-A113-04	4. Almoloya del Río – Terminal Toluca, vía Chapultepec	--	10
01-A113-05	5. Toluca – Metepec – Crisa		14
	Total: .5 rutas	24	34
	Promedio	12 autobuses	11.33 3micro

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 8

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes del Valle de Toluca, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A159-01	1. Santa María Nativitas – El Tepetal – Ex Cama de Piedra, vía Las Cruces	---	8
01-A159-03	2. Almoloyan – Ex Cama de Piedra, vía Las Cruces	---	16
	Total: 2 rutas	---	24 micro
	Promedio		12

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 9

Rutas, autobuses y microbuses de la empresa Urbanos y Suburbanos Hormicar, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
S/C	1. San Miguel Almoloyan – Toluca, vía Zamarrero	---	8
S/C	2. San Luis Mextepec – Toluca, vía Zamarrero	---	8
	Total: 2 rutas	---	16 microbuses
	Promedio		8

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 10

Rutas, autobuses y microbuses de la Línea de Autotransportes San José de Las Lomas San Diego Alcalá, S.A. de C.V, 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A086-01	1. Terminal – San Miguel Yucutepec	---	2
01-A086-02	2. Terminal Toluca – Ejido Piloto	---	5
01-A086-03	3. Terminal Toluca – San Diego Alcalá	---	10
01-A086-04	4. Toluca – San Gaspar	---	10
01-A086-05	5. Allende – Terminal Toluca	---	5
	Total: 5 rutas	---	32 microbuses
	Promedio	---	6.1

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 11

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes de Segunda Clase de Pasajeros Ala de Oro, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A047-01	Transferida a otra empresa	---	---
01-A047-02	1. Cerrillo Vista Hermosa – Terminal, vía El arbolito	---	14
01-A047-03	2. San Nicolás Tolentino – Terminal Toluca, vía San Mateo Otzacatipan	---	16
01-A047-04	3. San Pedro Totoltepec – Terminal Toluca, vía La Cruz Comalco	---	20
	Total: 3 rutas	---	50 microbuses
	Promedio	---	16.6

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 12

Rutas, autobuses y microbuses de Autobuses Toluca-Tlachaloya y Ramales, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A087-01	1. Tlachaloya – Terminal Toluca	06	01
01-A087-02	2. Taborda – Terminal Toluca	01	---
01-A087-03	3. San José de la Costa – Terminal Toluca	01	---
01-A087-04	4. Ranchería San Carlos Tlachaloya – Terminal Toluca	01	---
01-A087-05	5. San Lorenzo Ejido – Terminal Toluca	---	01
01-A087-06	6. Barrio de Balbuena – Terminal Toluca	---	01
01-A087-07	7-. Tachaloya 2ª Sección – Terminal Toluca	05	
	Total: 7 rutas	14 autobuses	3 microbuses
	Promedio	2	1

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 13

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Toluca - San Mateo Atenco y Anexas Flecha Azul, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A091-01	1. Toluca – Atarasquillo	---	8
01-A091-02	2. Toluca – Santiago Tianguistenco (servicio directo)	---	12
01-A091-03	3. Toluca – San Gaspar Tlathuelilpan, vía San Mateo Atenco	---	20
01-A091-04	4. Toluca – Almaya, vía Ocoyoacac	---	10
01-A091-05	5. Toluca – Santiago Tianguistenco	10	---
01-A091-06	6. Toluca – Lerma – Amomolulco – Atarasquillo	5	---
	Total: 6 rutas	15 autobuses	50 microbuses
	Promedio	7.5	12.5

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 14

Rutas, autobuses y microbuses de Transportes Crucero S.A de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A130-01	1. La Capilla – Zacamulpa, vía Filiberto Gómez e Isidro Fabela – Terminal Toluca	10	---
01-A130-02	2. Villa Cuauhtémoc (municipio de Oztolotepec) – Terminal Toluca, vía El Crucero	13	---
01-A130-03	3. Toluca – Villa Cuauhtémoc (municipio de Oztolotepec) – San Lorenzo Oyamel	26	---
01-A130-04	4. Xonacatlán – San Mateo Capulhuac – Oztolotepec (servicio local)	---	5
01-A130-05	5. La Capilla – Zacamulpa – Terminal Toluca	10	7
01-A130-06	6. Álvaro Obregón – Terminal Toluca	---	7
01-A130-07	7. Xonacatlán – San Miguel Mimiapan	15	---
01-A130-08	8. Xonacatlán – La Huanica, vía Santa Ana Jilotzingo	---	8
01-A130-09	9. Xonacatlán – Xochicuautla, vía San Nicolás Peralta	---	10
01-A130-10	10. Villa Cuauhtémoc – Central Camionera, vía Boulevard Aeropuerto Lic. Miguel Alemán	20	---
	Total:10 rutas	94 autobuses	37 micro
	Promedio	15.666	7.4

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 15

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Temoayenses, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A084-01	1. CONALEP – Isidro Fabela – Las Torres – Metepec	17	----
01-A084-02	2. San Marcos Yachihuacaltepec – La Hortaliza – Metepec	12	---
01-A084-03	3. Santiago Tlaxomulco, vía Isidro Fabela – Mercado Juárez –Las Margaritas	16	---
01-A084-04	4. Seminario – Hospital Nicolás San Juan – Central de Abasto	10	---
01-A084-05	5. San Mateo Oztzacatipan – La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro – Primero de Mayo	4	---
01-A084-06	6. Tlaxomulco – Terminal – Seminario	4	---
01-A084-07	7. San Marcos – La Pila, vía Plaza Las Américas	2	---
01-A084-08	8. Seminario – Colonia Centro – Hospital Nicolás San Juan	4	---
01-A084-09	9. San Diego de los Padres – Terminal Toluca	11	---
01-A084-10	10. Colonia Hidalgo – Central de Abasto	2	---
01-A084-11	11. Metepec – Ciudad Universitaria, vía Las Torres	4	---
01-A084-12	12. San Marcos Yachihuacaltepec – Central de Abastos – Fraccionamiento Los Sauces – Parque Industrial Toluca 2000	4	---
01-A084-13	13. Enthavi – Terminal Toluca	---	5
01-A084-14	14. Comalco – Toluca	---	4
01-A084-15	15. Laurel – Terminal Toluca	---	5
01-A084-16	16. La Providencia –Terminal Toluca	---	12
	Total: 16 rutas	90 autobuses	26 micro
	Promedio	7.5	6.5

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 16

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes de Pasajeros Estrella Dorada, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A158-01	1. La Pila – Metepec- San Mateo Atenco	----	19
	Total: 1 ruta	-----	19 micro
	Promedio	---	19

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 17

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Primero de Mayo, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A153-01	1. Santiago Tianguistenco – Tenango del Valle	----	10
01-A153-02	2. Santiago Tianguistenco – Ocuilán de Arteaga – Chalma	----	17
01-A153-03	3. San Juan de la Isla – Tenango del Valle	---	2
01-A153-04	4. Calimaya – Tenango del Valle	----	3
01-A153-05	5. La Concepción – San Bartolito – Chapultepec – Toluca	---	9
01-A153-06	6. Santiago Tianguistenco – San Pedro Tlaltizapan	---	14
01-A- 153-07	7. Centro de Justicia – Santiago Tianguistenco	---	1
01-A-153-08	8. Jalatlaco – Santiago Tianguistenco	---	3 carry all
01-A-153-09	Cancelada	---	
01-A-153-10	9. El Capulín – Santiago Tianguistenco	---	3 carry all
01-A-153-11	10. San Juan Tomasquillo – Colonia Morelos – Santiago Tianguistenco	---	2 carry all
01-A-153-12	11. Monte de Pozos – Tenango del Valle	---	2
01-A-153-13	12. San Miguel de Ocampo – Tenango del Valle	---	2
01-A-153-14	13. Jalatlaco – Toluca, vía Santiago Tilaza	---	28
01-A-153-15	Cancelada	---	
01-A-153-16	14. Santiago – Tenango, vía Almoloya del Río	---	11
01-A-153-17	15. Toluca – San Pedro Zictepec – Zepayutla, vía San Juan Xochiaca	---	15
01-A-153-18	16. Santiago Tianguistenco – La Lagunilla	---	8
01-A-153-19	17. Mercedes Benz – Santiago Tianguistenco Capulhuac	---	3
01-A-153-20	18. Santiago Tianguistenco – Tlalcuitlalpan	---	5
	Total: 20 rutas	---	138 micro
	Promedio	---	7.666

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 18

Rutas, autobuses y microbuses de la empresa Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A012-01	1. La Palma – El Salitre – Terminal Toluca	---	11
01-A012-02	2. Mina México – Santa Juana – Toluca	---	2
01-A012-03	3. Toluca – Colonia Lerdo de Tejada, vía Colonia San Marcos	---	4
01-A012-04	4. San Carlos – Terminal Toluca	---	6
01-A012-05	5. Toluca – CEBETIS, vía La Maquinita – Palmillas	---	4
01-A012-06	6. Toluca – San Diego Linares, vía Villa Seca, municipio de Oztolotepec.	---	17
01-A012-07	7. Toluca – San Pablo Autopan, vía San Cristóbal – Terminal Toluca	---	25
01-A-012-08	8. Terminal Toluca – San Cristóbal	---	25
01-A-012-09	9. Toluca – San Pablo, vía El Tejocote	---	25
01-A-012-10	10. San Pablo – Toluca Centro	---	10
01-A-012-11	11. San Andrés Cuexcontitlan - Terminal Toluca, vía La Maquinita	---	10
01-A-012-12	12. CEBETIS – Tecnológico de San Pablo – Terminal Toluca, vía El Tejocote	---	8
01-A-012-13	13. Central de Abastos – San Andrés Cuexcontitlan – Toluca –Colonia Centro, vía el rastro	---	8
	Total: 13 rutas	---	155 micro
	Promedio		11.92

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 19

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Toluca- Capultitlán Triángulo Rojo, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A085-01	1. San Miguel Totohuitlapilco – Terminal – Colonia Centro	14	---
01-A085-02	2. Tlacotepec – Terminal	28	---
01-A085-03	3. Ocotitlán – Terminal	---	6
01-A085-04	4. Tlacotepec – Toluca – Colonia Centro, vía Instituto Literario	14	---
01-A085-05	5. Zaragoza – Terminal Toluca	02	---
01-A085-06	6. San Andrés Ocotlán, municipio de Calimaya – Terminal Toluca	02	---
01-A085-07	7. La Huerta – Terminal	02	---
01-A085-08	8. Calimaya – Toluca – Colonia Centro	16	---
01-A085-09	9. Balderas – Tetetla - San Isidro - San Francisco Putla - El Rancho - San Diego la Huerta – Zaragoza – Calimaya - San Lorenzo Cuautenco - Santa María Nativitas – San Marcos de la Cruz - San Bartolomé T. - San Felipe Tlalmimilolpan - Terminal Toluca	08	---
01-A085-10	10. El Refugio – Santa María – Terminal Toluca	12	---
01-A085-11	Cancelado		---
01-A085-12	11. San Bartolomé Tlatelulco – Toluca – Colonia Centro	11	---
01-A085-13	Cancelado		---
01-A085-14	12. San Juan Tilaza – Toluca – Colonia Centro	08	---
01-A085-15	13. San Marcos – San Juan Tilaza – Terminal, vía Zoológico	11	---
01-A085-16	14. Colegio de Bachilleres – Capultitlán – Terminal – San Andrés Ocotlán	10	---
01-A085-17	15. Tlacotepec – La Joya – Toluca – Colonia Centro	08	---
01-A085-18	16. Metepec – Ocotitlán – Toluca – Colonia Centro	14	---
01-A085-19	17. Tlacotepec – General Motors	11	---
	Total: 17 rutas	171 autobuses	6 microbuses
	Promedio	10.68	6

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 20

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Suburbanos de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V. (ATSUZI), 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A153-01	1. El Arbolito – Metepec	---	8
01-A153-01-B	2. El Arbolito – Metepec, vía Boulevard Aeropuerto – La Maquinita	---	9
01-A153-02	3. El Arbolito – Cerrillo – San Pedro – Terminal Toluca	---	4
01-A153-03	4. Terminal San Pedro – Cerrillo – Parque Industrial – Puente Nuevo	17	---
01-A153-04	5. Fraccionamiento Rincón de San Lorenzo, vía Morelia – Terminal Toluca	16	---
01-A153-05	6. Cerrillo – Parque Industrial – Toluca	8	---
01-A153-06	7. Constitución Totoltepec – San Pedro Terminal Toluca	---	5
01-A153-07	8. Cerrillo San Pedro – Rafael M. Hidalgo	---	2
01-A153-08	9. La Crespa – Terminal	---	12
01-A153-09	10. San Angelín – Terminal Toluca	---	8
01-A153-10	11. Toluca – Fraccionamiento Rincón de San Lorenzo	---	8
01-A153-11	12. Cerrillo, vía Naucalpan – Terminal Toluca	---	17
01-A153-12	13. El Arbolito – Villa Cuauhtémoc	---	20
01-A153-13	14. Colonia San Antonio Abad – Terminal Toluca	---	23
01-A153-14	15. Las Floresta – Rafael. M. Hidalgo	---	12
	Total: 15 rutas	41 autobuses	128
	Promedio	13.666	10.666

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 21

Rutas, autobuses y microbuses de Transportes de Pasajeros de Segunda Clase Flecha de Oro, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A125-01	1. San Mateo Capulhuac – Terminal Toluca, vía fábrica María	6	---
01-A125-02	2. San Mateo Capulhuac, vía La Concepción de Hidalgo – Toluca	6	---
01-A125-03	3. Toluca – Fábrica María – Terminal Toluca, vía Parque Industrial 2000	20	---
01-A125-04	4. San Agustín Mimbres – Terminal Toluca	---	10
01-A125-05	5. Villa Cuauhtémoc – Terminal Toluca	10	---
01-A125-06	6. San Pedro Arriba – Centro San Lorenzo Oyamel – Toluca	15	---
01-A125-07	7. Revolución – San Diego de los Padres – Toluca	10	---
01-A125-08	8. Santa Ana Jilotzingo – Villa Cuauhtémoc – Toluca	2	---
01-A125-09	9. Fábrica María – Villa Cuauhtémoc – Terminal Toluca, vía Parque Industrial 2000	13	---
01-A125-10	10. Villa Cuauhtémoc – Terminal Toluca, vía Antiguo Camino	10	---
01-A-125-11	11. Toluca – Fábrica María – Terminal Toluca, vía Villa Santín	20	---
01-A-125-12	12. Fábrica María – Villa Cuauhtémoc – Terminal Toluca, vía Isidro Fabela – Villas Santín Tianguistenco	12	---
	Total : 12 rutas	124 autobuses	10 micro
	Promedio	11.272	10

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 22

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Corsarios del Norte, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A168-01	1. Tlachaloya – Terminal Toluca	3	---
01-A168-02	2. Taborda – Terminal Toluca	---	3
01-A168-03	3. San José de la Costa – Terminal Toluca	2	---
01-A168-04	4. Ranchería San Carlos – Tlachaloya – Terminal Toluca	2	---
01-A168-05	5. Toluca Terminal – Almoloya de Juárez, vía Mina México	1 0	---
01-A168-06	6. Barrio de Balbuena – Terminal Toluca	2	---
	Total: 6 rutas	19 autobuses	3 micro
	Promedio	3.16	

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 23

Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A136-01	1. La Crespa – Toluca Centro – Capultitlán	18	---
01-A136-02	2. La Crespa – Terminal – Preparatoria 5 – Las Margaritas	---	11
01-A136-03	3. San Felipe – Capultitlán – Metepec	---	20
01-A136-04	4. Colonia Lázaro Cárdenas – Hípico – Toluca – Colonia Centro	5	---
01-A136-05	Las Margaritas – Preparatoria 5 – Toluca – Colonia Centro	16	---
	Total: 5 rutas	39 autobuses	31
	Promedio	13	15.5 micro

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 24

Rutas, autobuses y microbuses de la empresa Autobuses Estrella del Noreste, S.A. de C.V., 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Microbuses
01-A011-01	1. Toluca – Santiago Tianguistenco	---	25
01-A011-02	2. Toluca – Santiago Tianguistenco	18	---
01-A011-03	3. Toluca – Chalma	30	---
01-A011-04	4. Toluca – Santiago Tianguistenco	25	---
01-A011-05	5. Toluca – Santa María Tlalmimilolpan	22	---
01-A011-06	6. Toluca – San Nicolás Peralta	10	---
01-A011-07	7. Atarasquillo – Toluca	30	---
01-A011-08	8. Toluca – San Miguel Ameyalco	16	---
01-A011-09	9. El Charco – Toluca	---	24
01-A011-10	10. San Mateo Atenco – San Gaspar – Tlathuelilpan – Toluca – Metepec – San Mateo Atenco	---	35
01-A011-11	11. Acapulco – Toluca	---	14
01-A011-12	12. Toluca – Tultepec – Cholula	---	21
01-A011-13	13. Almaya – Toluca	---	8
01-A011-14	14. Almaya – Santiago Tianguistenco	---	6
01-A011-15	15. Toluca – Cerrillo	---	12
01-A011-16	16. San Nicolás Peralta – Xonacatlán – Toluca	---	14
01-A011-17	17. Xonacatlán – Santa María Tlalmimilolpan	---	14
01-A011-18	18. San Lorenzo – San Pedro Huitzizilapan – Toluca	---	5
01-A011-19	19. Toluca – Xonacatlán – El Charco – San Lorenzo Huitzizilapan	15	---
01-A011-20	Toluca – Metro Toreo	15	---
	Total: 20 rutas	181 autobuses	178 micro
	Promedio	90.5	16.1818

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 25

Rutas, autobuses y microbuses de la empresa Autobuses México Toluca Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V. 2005

Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros
01-A026-01	1. Fraccionamiento SUTEYM – Almoloya de Juárez –Puente Nuevo.	26	---
01-A026-02	2. Aeropuerto – San Luis Mextepec	25	---
01-A026-03	3. Texacic – Toluca – Colonia Centro, vía Morelos	10	---
01-A026-04	4. Colegio Mexiquense – Acahualco – San Francisco Tlalcilalcalpan – Puente Nuevo – San Pedro Tultepec	23	---
01-A026-05	5. Santa María del Monte – San Francisco Tlalcilalcalpan – Monumento a Zapata	24	---
01-A026-06	6. Ojo de Agua – San Juan de las Huertas Monumento a Emiliano Zapata	6	---
	Total: 6 rutas	114 autobuses	---
	Promedio	19	---

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Cuadro 26

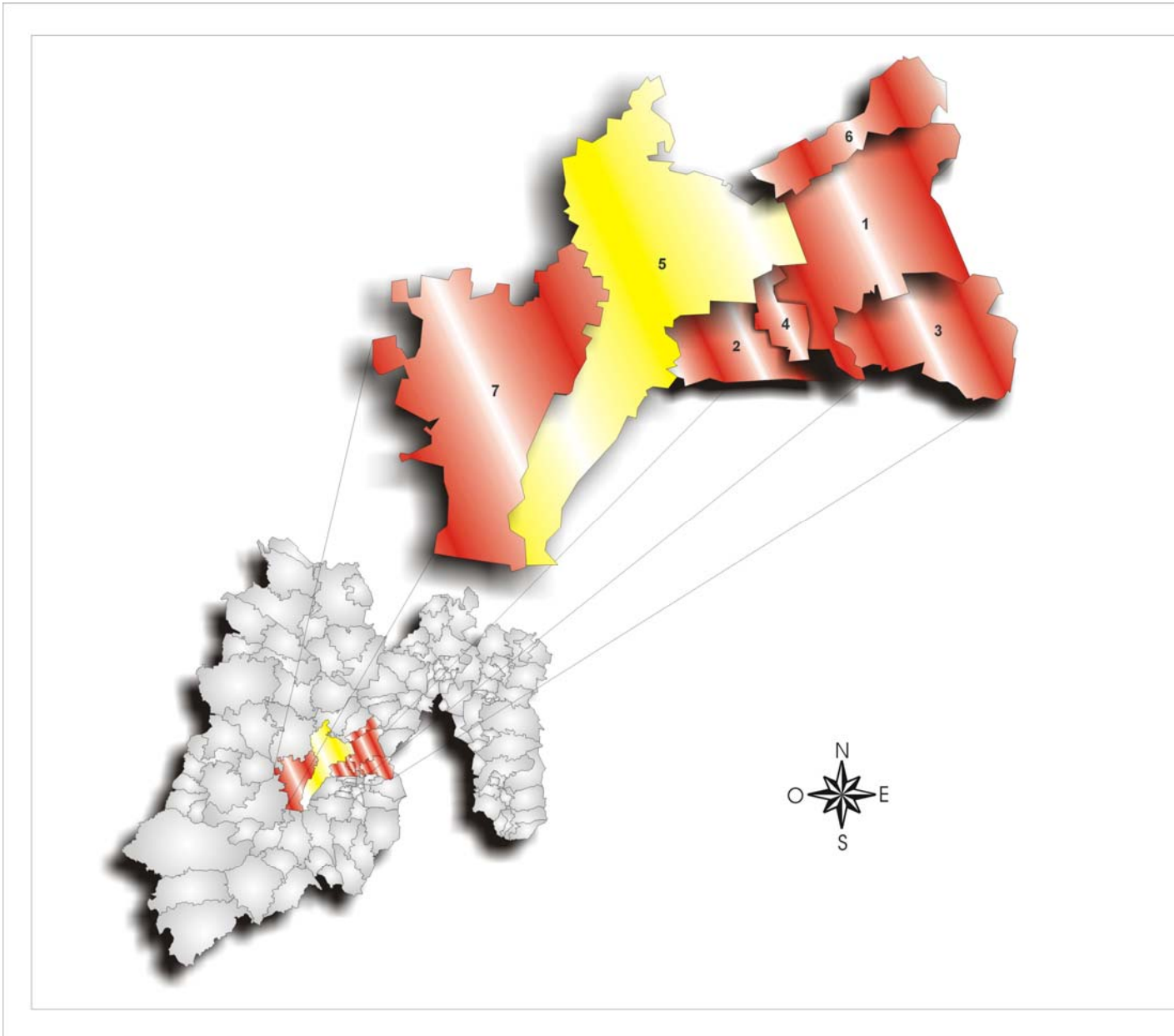
Rutas, autobuses y microbuses de Autotransportes Colón Nacional, S.A. de C.V., 2005

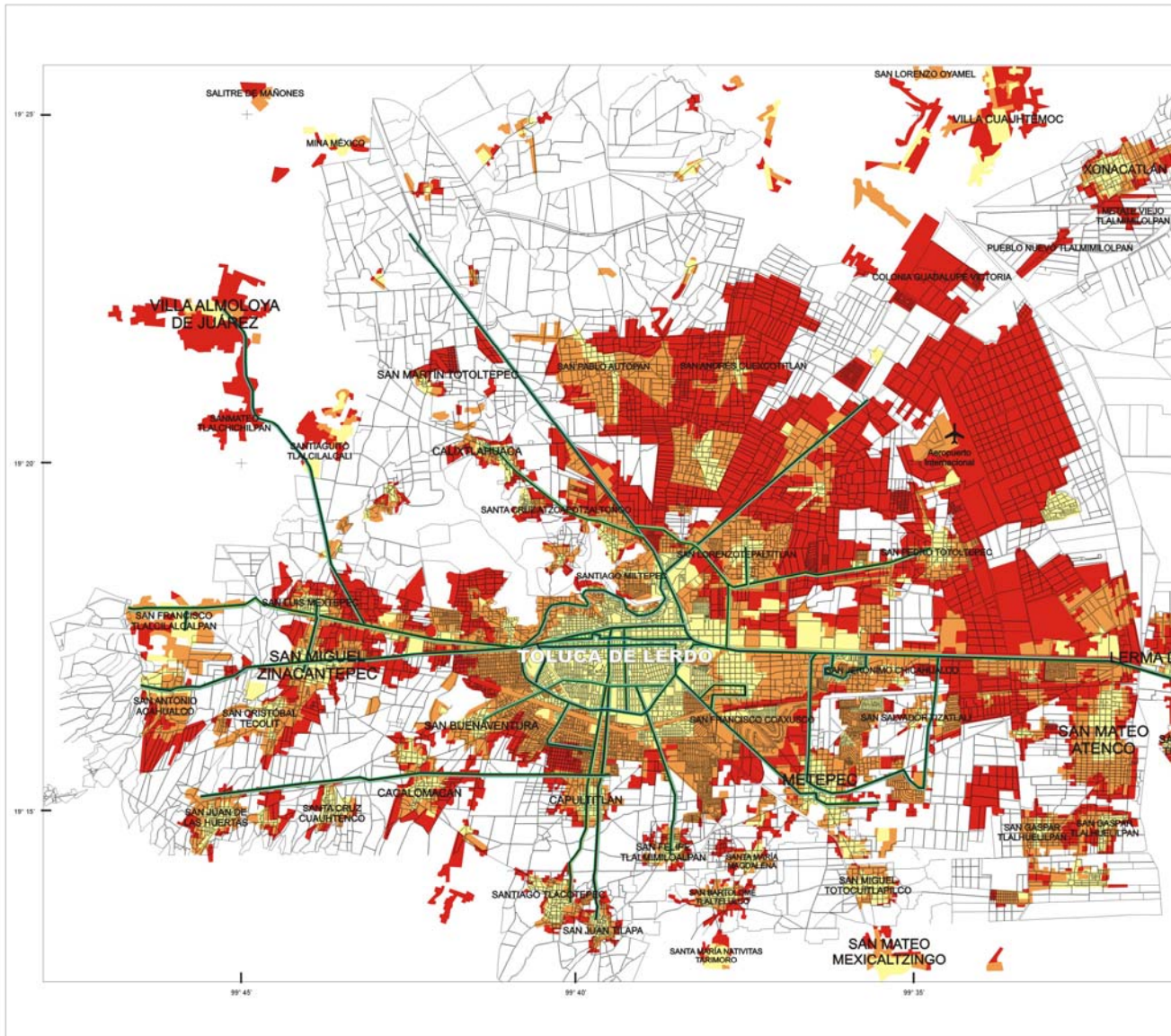
Clave	Nombre de la ruta	Autobuses	Micros
01-A215-01	Cancelada	---	---
01-A215-02	1. Santa María Nativitas – Metepec – Toluca – Colonia Centro- Colonia Santa Bárbara	20	---
01-A215-03	2. La Pilita – Terminal – Centro, vía Las Torres	28	---
01-A215-04	3. San Mateo Oztacatipan – La Cruz Comalco – Toluca – Colonia Centro – Capultitlán, vía Industria Minera	29	---
01-A215-05	4. Colonia Jiménez Gallardo – Toluca Centro	12	---
01-A215-06	5. Tecaxic – Terminal – Seminario	---	20
01-A215-07	6. Calixtlahuaca – Terminal – Seminario	---	10
01-A215-08	7. Calixtlahuaca – Terminal Toluca – Colonia Jiménez Gallardo	12	---
01-A215-09	8. Calixtlahuaca – Terminal Toluca – Colonia Jiménez Gallardo	12	---
	Total: 8 rutas	113 autobuses	30
	Promedio	12.555	15

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Gobierno del Estado de México, 2005

Apéndice 7

**Mapas del municipio de Toluca y su zona
metropolitana, 1970 - 2005**





BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Antecedentes

1. Adler, Larissa (1994). *Redes sociales, cultura y poder: Ensayos de Antropología*, México.
2. “An Interactive Multiple Objective Linear Programming Approach to a problem in Forest Management Operations Research” (1978). en N. 26.
3. Batteau Allen (2002). *Negations and ambiguities in the culture of organization*. Department of Anthropology and Industrial Engineering, Wayne State University, Detroit.
4. Cerbón, Miguel Ángel (1996). *Aspectos críticos de la Planeación del Transporte*, Asociación de ex Becarios de México-Japón, A.C., México.
5. Clyde, Mitchell (1969). *Network Analysis Studies in Human Interaction*, Londres.
6. Computer Scheduling of Public Transport 2 (1985), Roseeau J.M. Glesevier Science Publisher B.V., North Holand.
7. Giddens, Anthony (2002). *Política y sociología en Max Weber*, Alianza Editorial, Madrid.
8. Lane, Robert y Timothy Powel (1976) *Planificación analítica del transporte*, Colección Nuevo Urbanismo, Madrid.
9. London Country Council (1970). *London Traffic Survey*, en , Vol. I, Londres.
10. *Mathematical Programming with Multiple Objectives* (1973). Computers and Operations research, Montreal.
11. Molinero, Ángel (1996). *Planeación del Transporte Urbano*, Asociación de ex Becarios de México-Japón, A.C., México.
12. *Multiple Criteria Decision Making* (1978). McGraw-Hill, New York.
13. Navarro Benítez, Bernardo (1995). *Ciudad de México. Retos y Propuestas para la Coordinación Metropolitana*, UAM, Unidad Xochimilco, México.

14. Navarro, Benítez, Bernardo (1990). *El transporte Urbano: ¿Punta de Lanza de la Modernidad?*, UNAM, México.
15. Ramírez, Juan Miguel (1996). *Redefiniendo las políticas de Transporte desde una Dimensión Pública*, Asociación de ex Becarios de México-Japón, A.C., México.
16. “The Hastus Vehicle and Manpower Scheduling Sistem at the Societe of Transport of the Communate Urbanine of Montreal” (1990) en *Interface 20*, N. 1, Montreal, January-February.
17. Weber, Max (1998). *Teoría sociológica clásica. Sociología de la dominación*, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México, DF.

Capítulo I

1. Velasco Monroy, Santiago (2000). *La política pública administrativa en el Estado 1824-1999*, Colegio Mexiquense, Toluca, México.

Documentos gubernamentales

2. *Anuario Estadístico del Estado de México* (1986). Tomos I y II, INEGI/Gobierno del Estado de México, Toluca.
3. *Anuario Estadístico del Estado de México* (1990). Tomos I y II, INEGI/Gobierno del Estado de México, Toluca.
4. *Anuario Estadístico del Estado de México* (2000). Tomo I y II, INEGI/Gobierno del Estado de México, Toluca.
5. *IX Censo General de Población y Vivienda del Estado de México* (1970). INEGI, Toluca.
6. *X Censo General de Población y Vivienda del Estado de México* (1980). INEGI, Toluca.
7. *XI Censo General de Población y Vivienda del Estado de México* (1980). INEGI, Toluca.
8. *XI. Censo General de Población y Vivienda del Estado de México*, INEGI (2000). Toluca.
9. *Panorámica socioeconómica en 1975*, (1976). Tomos I, II y III, Gobierno del Estado de México, Toluca.
10. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Lerma*, Gobierno Municipal, Toluca, 7 de noviembre de 2003.
11. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Metepec*, Gobierno Municipal, Toluca, 29 de septiembre de 2003.
12. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Ocoyoacac*, Gobierno Municipal, Toluca, 31 de diciembre de 2004.
13. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de San Mateo Atenco*, Gobierno Municipal, Toluca, 27 de octubre de 2003.

14. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Toluca*, Gobierno Municipal, Toluca, 28 de octubre de 2003.
15. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Zinacantepec*, Gobierno Municipal, Toluca, 7 de noviembre de 2003.

Capítulo II

1. Martínez Narváez, Pedro Antonio (200). *La obra pública*. Colegio Mexiquense, Toluca.
2. Salazar Medina, Juan (2000). *175 años de administración municipal en el Estado de México*. Colegio Mexiquense, Toluca.
3. Velasco Monroy, Santiago (2000). *La política pública administrativa en el Estado de México 1824-1999. Proceso de transformación del aparato público*. Colegio Mexiquense, Toluca.

Documentos gubernamentales

4. *Panorámica del Estado de México*, Tomos I, II y III, Gobierno del Estado de México, Toluca, 1976.
5. *Plan de Desarrollo del Estado de México 1981-1987*, Gobierno del Estado de México, Toluca.
6. *Plan de Desarrollo del Estado de México 1987-1993*, Gobierno del Estado de México, Toluca.
7. *Plan de Desarrollo del Estado de México 1993-1999*, Gobierno del Estado de México, Toluca,
8. *Plan de desarrollo del Estado de México 1999-2005*, Gobierno del Estado de México, Toluca, 2000.
9. *Gaceta del Gobierno del Estado de México*, Toluca, lunes 15 de julio de 2002.
10. *Gaceta del Gobierno del Estado de México*, Toluca, viernes 24 de octubre de 2003.

Legislación

11. *Código administrativo del Estado de México*, Gobierno del Estado de México, Toluca, jueves 13 de diciembre del 2001.

Hemerografía consultada

12. *Amanecer del estado de México. Lo nuevo en periodismo*. 2005.
13. *El rumbo*. 1990.
14. *El sol de Toluca*. 1991, 1992, 2002, 2003, 2004, 2005.
15. *Notimex*. 2002.
16. *Reforma*. 2003.