

El comportamiento del servicio de transporte colectivo urbano (1950-1989)

Fidencio Chavira P¹

El propósito que se persigue es conocer algunos aspectos importantes, sobre la manera de cómo, a través de las manifestaciones que recogieron dichas fuentes, se percibe el funcionamiento del servicio de TCU de 1950 a la fecha. Con los elementos que se señalan tratamos de proporcionar una idea de la expansión que el transporte fue teniendo con la creación de colonias y sectores cada vez más alejados del centro antiguo de la Ciudad. Dichos elementos son el movimiento de ruterros, el incremento de tarifas, las condiciones del servicio y las condiciones de la vialidad, entre otros. Estos aspectos no fueron seleccionados apriorísticamente, más bien se consideraron por la frecuencia insistente con que se presentaron en el periodo como noticias periodísticas.

Palabras clave: Transporte *colectivo* urbano, tarifas, *condiciones*, vialidad

El Estado, por su parte, al otorgar a diversas organizaciones, como a la empresa privada, las concesiones para la transportación colectiva urbana se desentiende de todas las demás complicaciones que tiene el TCU, y con ello ha motivado situaciones de diversa índole: en lo laboral, en lo tecnológico, en las tarifas, en la atención a la demanda, en la calidad del servicio.

¹ Profesor de la Maestría en Desarrollo Urbano de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (1990).

Presentación

Las presentes notas surgen de la lectura rápida de una base de datos hemerográficos que sobre el transporte colectivo urbano (TCU) existe en la Maestría en Desarrollo Urbano de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ).

El propósito que se persigue es conocer algunos aspectos importantes, sobre la manera de cómo, a través de las manifestaciones que recogieron dichas fuentes, se percibe el funcionamiento del servicio de TCU de 1950 a la fecha. Con los elementos que se señalan tratamos de proporcionar una idea de la expansión que el transporte fue teniendo con la creación de colonias y sectores cada vez más alejados del centro antiguo de la ciudad. Dichos elementos son el movimiento de ruteros, el incremento de tarifas, las condiciones del servicio y las condiciones de la vialidad, entre otros. Estos aspectos no fueron seleccionados apriorísticamente, más bien se consideraron por la frecuencia insistente con que se presentaron en el periodo como noticias periodísticas.

Los periodistas son voceros de la ciudad, con sus opiniones y comentarios; con el auxilio de entrevistas, fotografías y datos, denuncian las necesidades y la problemática de la sociedad. Con base en lo anterior, podemos considerar que la fuente periodística, en condiciones normales a lo largo de un lapso de varios años, con un número importante de notas, proporciona un criterio de verdad bastante real.

La presencia del movimiento de ruteros en el transporte colectivo de Ciudad Juárez, en lucha desde los años cincuenta y autorizado hasta 1969, ha observado una tendencia que pudiera desplazar la modalidad de la empresa privada de autobuses en el TCU. En aquel año comienzan las primeras siete rutas atendidas por vehículos con capacidad para seis pasajeros, actualmente el sistema de ruteros cuenta con un número de 2 mil unidades (*Diario de Juárez*, 23-04-90), con igual capacidad que los autobuses de las empresas privadas. Dichas empresas disponen aproximadamente de una tercera parte del número de unidades con las que cuenta el movimiento de ruteros.¹

¹ Cfr.: Felipe Ochoa y asociados. "Segundo proyecto de transporte. Ciudad Juárez, Chih., 1989", pp. 4-12 a 4-16.

La generación de una veintena de rutas con un número hasta cierto punto indefinido de ramales, por parte del movimiento de rutereros, ha sido en el marco de la improvisación de solo los grupos interesados; lo que conlleva, en ocasiones, a conflictos y enfrentamientos entre las mismas organizaciones de rutereros, las cuales manifiestan comportamientos propios de dueños vitalicios del servicio de la transportación colectiva a la que conciben puramente como ámbito de lucro.

El Estado, por su parte, al otorgar a estas organizaciones, como a la empresa privada, las concesiones para la transportación colectiva urbana se desentiende de todas las demás complicaciones que tiene el TCU, y con ello ha motivado situaciones de diversa índole:

En lo laboral: Un pequeño grupo social, afiliado al partido político oficial, acapara dichas concesiones, privando a los que trabajan las unidades, los operarios, de la posibilidad de ser propietarios del servicio concesionado en el que trabajan por jornadas de 12 a 16 horas.

En lo tecnológico: El permanente uso de unidades de desecho de origen norteamericano con un rezago en los modelos de casi dos décadas. Para 1986 se encontraron los siguientes datos: 238 ruterías tenían una media aritmética, de 20.62 años de rezago en su modelo y 199 autobuses tenían una media de 17.32 años de atraso²

En las tarifas: A lo largo del periodo se puede apreciar que las tarifas son elevadas: Por ejemplo, el salario mínimo, que tanta importancia tiene para un sector mayoritario de los juarenses, en 1969 compraba 63.8 viajes, actualmente en 1990, dicho salario compra sólo 22 viajes (dado que las tarifas son \$.50 y \$450 respectivamente y los salarios son 31.90 y 10,000 respectivamente).

En la atención a la demanda: Existe una demanda excesiva que el TCU no atiende, por ejemplo, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, para 1988, estimaba que

² *Op. cit.* pp. 4-5 y 4-7.

156,300 ciudadanos de Ciudad Juárez no tenían este servicio, a pesar de requerirlo de manera constante.

En la calidad del servicio: Se califica de mala calidad por el tradicional mal estado de las unidades, la irregular frecuencia en los recorridos, el déficit de unidades en relación a la demanda, por la inexistencia de racionalidad de rutas para ciertas áreas y determinadas direcciones, falta de capacitación a los conductores, falta de limpieza de unidades, cambios de rutas sin previo aviso, etcétera.

Dada la acelerada industrialización y contaminación de Ciudad Juárez, como la feroz proletarización de la mayoría de sus habitantes, el TCU deberá transformarse por aquel que cumpla por lo menos con las siguientes condiciones: Uno, con el traslado del mayor número de personas con el menor consumo de energía o de hidrocarburos en un tiempo razonable. Dos, que sea lo menos contaminante posible. Tres, que sea barato, logrando reducir la relación entre salarios y tarifas, ya que actualmente resulta de alto gravamen para la población trabajadora. Y cuarto, que incluya a nuevas rutas en dirección norte-sur y viceversa, (NE-SE y SE-NE), que atiendan los flujos laborales, escolares, comerciales y de diversión, a través de la racionalización en la frecuencia de paso de las unidades en las rutas establecidas.

El comportamiento del servicio de transporte colectivo (1950—1989).

a) Los años cincuenta.

Para la segunda mitad del presente siglo, Ciudad Juárez tenía una población de 130 mil habitantes, esa década, la de los cincuenta, tuvo una tasa de crecimiento poblacional de 7.8%, llegando a los 278 mil habitantes para 1960.³ Nunca en las décadas posteriores la población se ha duplicado, algunos elementos influyeron para que lo anterior aconteciera: El Programa Bracero (1942 a 1964), las devaluaciones de 1948 y 1954, la posguerra y la necesidad de mejorar en el empleo de gran parte de los trabajadores mexicanos. Asimismo, se reconoce

³ *Ibid.* pp. 13.

que para mediados de los cincuenta proliferaron instituciones sociales, culturales y económicas que dieron a Ciudad Juárez un cierto crecimiento urbano, promovido por las administraciones de Pedro N. García (1953-1955) y René Mascareñas Miranda (1956-1959).⁴

Durante esta década no funcionaba aún el servicio de ruterías, *El Fronterizo* (E.F.), daba cuenta de las diversas empresas que tenían la concesión para prestar el servicio de TCU. Ellas eran la Empresa de Transportes Urbanos (Sociedad Cooperativa de Autotransportes Urbanos, S.C.L.) fundada en 1943, mantenía cierto dinamismo en la compra de unidades en el vecino país del norte (E.F. 02-02-56, 03-08-56); la Empresa Transportes Valle de Juárez, cuya terminal se encontraba a un costado de la plaza principal, cambiándola en 1956 a una cuadra al sur (E.F. 18-02-56), la Empresa Líneas de Ciudad Juárez, figuraba ya con cierta importancia, sus trabajadores le estallan una huelga por incremento de salario y aumento de días de vacaciones anuales, el movimiento se resuelve en menos de 24 horas, favorable a los trabajadores (*El Norte*, 15-05-57). Asimismo, al finalizar esta década, la Empresa Autobuses Internacionales, S.A., gestionó una “nueva” ruta Juárez-El Paso, cobrando .05 Dlls. ó 60 centavos M.N.

Estas empresas no cubrían cabalmente la demanda de transporte, por lo que para mediados de la década, la Unión de Sindicatos de Trabajadores del Volante (U.S.T.V.), solicitó la autorización del servicio de ruterías. Se hablaba de las expectativas de que tal servicio acabaría con las largas “colas” de usuarios en las paradas de los camiones; se decía que los autobuses resultaban insuficientes, que se pondrían en servicio 200 automóviles de ruteo; se reiteran las quejas de irregularidad del servicio de transporte a colonias apartadas del centro de la ciudad.⁵

Resulta sintomático que ante la solicitud de obtener la concesión del servicio, por parte de la USTV, organismo de taxistas, en enero de 1955, la Alianza de Propietarios de Automóviles de Alquiler (APAA) se movilice en el mismo sentido, perfilándose como otro posible con-

⁴ Cfr.: Martínez, Óscar J. *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1948*. Ed. FCE, p. 24.

⁵ *El Fronterizo*. 14-01-55, 12-02-55, 26-10-55 y 05-04-57.

cesionario del servicio de ruteo (E.F. 16-02-55). Igualmente, la Liga Municipal de Organizaciones Populares (LMOP) protesta porque la concesión se “otorgue a un solo grupo” (E.F. 14-05-59). Lo anterior lleva a pensar que para esas organizaciones la actividad del transporte colectivo representaba la “gallina de los huevos de oro”. Aunque el servicio de ruterías se establecerá hasta junio de 1969, es decir, más de 14 años después, habremos de ver como la APAA, la USTV, la LMOP, capitalizarán su instauración. Cabe mencionar que la autorización del servicio de ruteo pareció inminente en 1959, año en que se sortearon 20 juegos de placas. Sin embargo, las autoridades en turno prefirieron no entregar las matrículas y fue postergada la autorización.⁶

En relación a las cuotas del transporte, nos encontramos con el dato de que para principios de los cincuenta se autorizaba cobrar 25 centavos por el servicio de segunda clase y 35 por el viaje en primera clase, empero ocurría que los transportistas preferían recluir en los talleres los autobuses considerados de segunda para ofrecer sólo el servicio de primera, que les proporcionaba más beneficios (E.F. 29-07-53).

Asimismo, se daban los reclamos de los empresarios del transporte para lograr aumentos a las cuotas: pese a que aquellos no eran tiempos de inflación acelerada, pretextaban que: “han aumentado el 100% sus costos” (E.F. 29-07-53). Si bien las rutas de aquellos momentos comprendían un recorrido en kilometraje menor al que en promedio se tiene en la actualidad, sus cuotas eran comparativamente más bajas a las vigentes. De entonces a la fecha se han incrementado, en términos nominales, el equivalente a 1800 veces; pasando de 25 centavos a 450 pesos de 1953 a 1990, mientras el salario mínimo sólo se ha incrementado unas mil veces en el mismo periodo. Igual ha pasado con las elevadas tarifas del servicio de taxis, por ejemplo, en mayo de 1957 se publicaban las “nuevas tarifas”: viajes a El Paso 1.50 Dlls., al primer cuadro de la ciudad 4 pesos, al segundo cuadro 5 pesos y fuera del segundo cuadro precios convencionales (E.F. 31-05-57), el salario mínimo de la época eran catorce pesos y para enero de 1958 se incrementa a 15.50 pesos (E.F. 03-01-58), por tanto para los viajes en que

⁶ E.F. 04-09-59 y 06-09-59

los asalariados pudieran contratar un taxi a áreas externas al segundo cuadro de la ciudad, pagaban un máximo de 50% de su salario.

En la actualidad los asalariados pagan el 140% de su salario para la contratación de un viaje promedio en taxi, según las tarifas que se tienen de la Oficina de Transporte Público del Estado para autos de alquiler “partiendo de la Central Camionera” y se dan como sigue: Sector 1: 8,000.00, Sector 2: 9,500.00 Sector 3: 11,500.00, Sector 4: 13,500.00 Sector 5: 16,500.00, Sector 6: 18,000.00 y Sector 7: 21,000.00 (la tarifa del viaje promedio equivale a 14,000.00, es la media aritmética de las siete tarifas enumeradas).

Para estos años, existía el servicio de transporte en el área urbana que comprendían las colonias Hidalgo, Silvias, Barrio Cuauhtémoc, Nogales, Altavista, Bellavista, Burócrata, Melchor Ocampo (antes Hortencias), San Antonio, Barreal, Rastro, Obrera, Anáhuac, Industrial, Cárdenas, San Juanito y Valle de Juárez. A principios de los sesenta llega el transporte, de modo deficiente, a las colonias Mariano Escobedo, Chihuahua, Ciudad del Niño, Arroyo Colorado, Madero, Progresista, Tiradores del Norte y Ciudad Satélite.⁷

La Ciudad Juárez de los cincuenta comprendía un área urbana de más de 850 ha, con una densidad de 150 Habs./ha, el centro de la ciudad tenía problemas de tránsito, las calles eran estrechas, con doble sentido, llegando a presentarse aglomeraciones o embotellamientos en ciertas “horas pico” (E.F. 07-01-54); los patios de los Ferrocarriles Nacionales de México se encontraban más al centro de la ciudad, su movimiento representaba frecuentes obstrucciones al tráfico en las calles 16 de Septiembre, Vicente Guerrero y Mejía (E.F. 15-07-52 y 19-04-54, *El Heraldo* 15-02-57). Todo ello, incrementaba el tiempo de los traslados tomando en cuenta que las condiciones de la pavimentación eran, como hoy, muy inconvenientes.⁸

⁷ *El Fronterizo* del 10-04-58, anunciaba: “La Federación de Colonos hará una ciudad satélite, quedará ubicada en el Partido Senecú... habrá 2,000 lotes”.

⁸ Las siguientes noticias dan cuenta de ello:

“En pésimas condiciones se encuentra la carpeta asfáltica de las principales arterias” (E.F. 28-10-56); “Hoyos y más hoyos por todas partes” (E. M. 24-03-58); “Cientos de baches se forman en la Ciudad” (E. M. 26-09-58); “Frecuentes reclamos de vecinos en

Así pues, el servicio de TCU era calificado de “pésimo”, por el estado de las unidades, por la irregularidad con que atendía a la demanda en las colonias periféricas a las que hacían de modo muy aislado sus recorridos o simplemente no los hacían. En este mosaico de problemas, llama la atención una alternativa que el propio Estado llegó a manejar (E.M. 27-08-58); se trata de una solución que el gobierno de Adolfo López Mateos veía para los servicios de transporte dominados por el interés privado, decía la nota:

Opinan que serán municipalizadas todas las empresas de transporte... debido a que el transporte urbano es un beneficio particular, este es ineficiente y no ha podido resolver la demanda por lo que se piensa que en un futuro no lejano, el transporte adquirirá un interés social.

Tal proyecto no fue instrumentado por las autoridades locales ni defendido por alguna organización o sector social, quedando solamente como un planteamiento que se adelantaba algunas décadas a experiencias de municipalización del transporte.⁹

b) Los años sesenta.

En esta década Ciudad Juárez resiente incrementos en las actividades económicas, con apoyos de la federación a través del Programa Nacional Fronterizo (Pronaf), por ejemplo: comienza a funcionar en 1961 también por la incidencia de facilidades del Estado y Municipio para aliviar el desempleo y desarrollar la industria, la implantación de la industria maquiladora en 1965 es un elemento muy significativo en el periodo, porque influirá sobre la distribuciones de las actividades

el sentido de que se pavimenten las calles Texcoco, 5 de Mayo, Guatemala, Bolivia, Av. Ferrocarril” ... (E.M. 08-04-58 y 06-08-58).

⁹ Recordamos, por ejemplo, que en 1983 en la capital poblana, ciudad equiparable a Ciudad Juárez en población, se dio el fenómeno de la municipalización del transporte, atendiendo rezagos en la demanda: El Sistema de Transporte poblano, es dotado con autobuses y ruterías (combis) nuevas, de fabricación nacional. Corresponde aclarar que la iniciativa privada no fue desplazada, sino que continuó en el ramo. La municipalización antes se había presentado en el D.F. y Morelia, en 1981.

económicas en la ciudad, así como en el uso del suelo y en el diseño de rutas de transporte. En los primeros cinco años del programa de la industria de maquila, se instalan 22 establecimientos que ocupan a 3,135 trabajadores(as), ubicándose preferentemente al oriente de la ciudad.

Si bien el interés de las organizaciones USTV, APAA y LMOP por el servicio de ruteo no habrá desaparecido, el crecimiento demográfico y económico que se presentaba y que aumentaba la demanda de transporte haría que se movilizaran con mayor insistencia.¹⁰

A finales de los sesenta, automovilistas amparados contra las autoridades se dedicaban a recoger pasaje en la vía pública, los cuales llegaron a ser agredidos por choferes de sitio que sentían que se les afectaba en sus intereses, aún cuando no eran todavía legales concesionarios (E.F. 14-05-69).

En los primeros meses de 1969 se manifiestan las organizaciones USTV, APAA y las centrales Federación de Trabajadores del Norte, FTN, CROC y LMOP, contra las concesiones de rutas; haciendo público su interés de que el servicio se instaure de manera definitiva (E.F. 22-01-69; 03-03-69; 10-04-69).

Fue hasta el 9 de junio de 1969 cuando se dio la noticia de que definitivamente “entra en servicio el sistema de ruteo” (E.F. 09-06-69). En los meses siguientes cumplirían los trámites legales las primeras 7 rutas y 2 extensiones (E.F. 08-07-69).

El contexto en que se gestionó este servicio es caracterizado por numerosas deficiencias que se podían percibir a través de los reclamos y protestas de la ciudadanía.¹¹

¹⁰ En 1964, miembros de la USTV, llevan a cabo una protesta ante la D.T.E., porque se les impedía que siguieran ofreciendo el ruteo entre las estaciones de FFCC y los autobuses Estrella Blanca (E.F. 19-11-64).

¹¹ Las notas que siguen así lo demuestran: “Un servicio pésimo por parte de los empleados de líneas de Juárez...” (E.F. 31-07-63); “Protesta por vecinos de colonias populares por desorganización del servicio de transporte (P.P. 30-04-64); “Quejas de vecinos de Cd. Satélite por mal servicio de autobuses” (E.F. 31-05-64); “Se presta servicio de transporte en condiciones insalubres” (E.F. 18-06-65). “Sin apegar a un horario los autobuses de transporte recorren colonias periféricas” (E.F. 06-12-65 y 14-11-65).

La década de los sesenta registra importantes obras de vialidad que logran comunicar a miles de habitantes de colonias periféricas: son significativas en este sentido las obras de la Avenida López Mateos (tramo comprendido entre la colonia Nogales y Carretera a Casas Grandes, E.F. 11-05-63), las vías de acceso a la “Isla de Córdoba” y al “Malecón” Río Bravo, y las obras de prolongación de la Av. Insurgentes, entre otras (E.F. 24-06-64 y 01-05-65).

En 1968 el Congreso Estatal autorizó 18.5 millones de pesos con los que el Ayuntamiento pavimentó alrededor de un millón de metros cuadrados en varios sectores de la ciudad (E.F. 21-03-68 y 06-05-68). Los juarenses habían realizado pagos por más de 32 millones de pesos por obras de pavimentación, de agosto de 1963 a abril de 1968 (E.F. 17-05-68).

En este contexto, en los primeros años de la década de los sesenta, algunas colonias accedieron al servicio del TCU o lo mejoraron, tal fue el caso de las colonias San Felipe del Real, Niños Héroes, Gregorio M. Solís, Morelos, El Carmen, Aldama, Monterrey, Constitución, Durango, Francisco Villa, Paso del Norte, Flores Magón, Periodista, Galeana, Insurgentes, Emiliano Zapata y Ortiz Rubio.

Las cuotas en los autobuses del transporte se mantuvieron estables en 50 centavos hasta terminar la década, en las empresas Líneas de Ciudad Juárez y Transportes Urbanos. En tanto, la Empresa Circunvalación cobraba 45 centavos por viaje a personas mayores y 25 centavos a los niños. En lo que a taxis se refiere, persistían las altas tarifas.¹² A finales de los sesenta se intenta, por parte de las autoridades estatales, regular los cobros de los choferes de autos de sitio, dotando a las unidades de taxímetros (E.F. 15-07-68), a lo que respondieron los organismos de taxistas con una absoluta negativa y lograron quedar libres de este tipo de regulación. Cobraba auge el sistema de taxis. Sólo la USTV contaba entre sus miembros a 200 conductores (E.F. 16-08-68).

¹² “Por un viaje al Hipódromo la cuota era 15 pesos” (E.F. 07-07-64).

c) Los años setenta.

Los rutereros siguen presionando por la creación de nuevas rutas y en junio de 1970 se autorizan dos (E.F. 20-06-70), en marzo de 1971 una más (la ruta El Viaducto) (E.F. 04-03-71). Inicialmente, los juegos de placas fueron otorgados con base en ciertas disposiciones; una de ellas consistía en que los titulares debían trabajar personalmente en las unidades autorizadas, misma que dio pie a que el Departamento de Tránsito del Estado realizará frecuentes cancelaciones a aquellos concesionarios que infringían tal disposición.¹³

Con los juegos de placas retenidos, el Departamento de Tránsito realizó sorteos entre múltiples solicitantes. Los “piperos”, que habían insistido en que se les autorizará ofrecer el servicio de ruteo (E.F. 25-12-71), se inscriben en un número de 60 para uno de estos sorteos, en febrero de 1972. El dinamismo de este servicio fue tal que a menos de cuatro años de haber sido autorizado contaba con 15 rutas (E.F. 03-04-73).

El uso de camionetas tipo *Van* fue introducido inicialmente durante el movimiento de huelga en la empresa Valle de Juárez; al término del mismo, las autoridades del Departamento de Tránsito ordenaron que se sustituyera a las *Van* por automóviles (E.F. 11-02-77), lo cual se hizo por poco tiempo, puesto que en marzo de 1977 quedó autorizada la introducción de las camionetas, después de una movilización permanente de las organizaciones de las rutereros y de la fijación del pago de una cuota de 4 mil pesos por unidad.¹⁴

Algunas disposiciones que tendían a afectar los intereses de los rutereros, como el impuesto de “piso y rodada”, la exigencia de utilizar llantas mexicanas, etc. presionaban hacia la conformación de un frente de rutereros. A la Federación Estatal de Transportistas que representa a 30 agrupaciones en 1977, puede considerársele un producto de tales condiciones. Ya en 1973, “por primera vez en la historia del ruteo”

¹³ Por esos años se daban las siguientes noticias: “Se cancelan 16 juegos de placas por no acatar disposiciones” (E.F. 17-17-70); “La D.T.E. recogió juegos de placas porque se empleaban para terceras personas” (E.F. 22-09-71).

¹⁴ E.F. 09-04-77 y 12-04-77.

(E.F. 27-08-73), la Unión de Rutereros Fronterizos (URF), cetemistas y “conexos”, formaron un frente para defenderse.

Como se ve, el movimiento de rutereros iba de conquista en conquista.¹⁵ Mientras, el servicio de autobuses evidenciaba grandes problemas: en 1976-1977, 113 trabajadores de la Empresa de Transportes Valle de Juárez llevan a cabo un movimiento de huelga que logró un amplio apoyo social, sobre todo del sector estudiantil. Pese a las frecuentes huelgas en las empresas privadas de transporte se sigue considerando a este como el movimiento laboral en el servicio de transporte local que tuvo mayor resonancia y trascendencia.¹⁶ El 4 de febrero de 1977 trabajadores y empresa acuerdan la solución a la huelga: los primeros devolverán 20 unidades secuestradas y la segunda indemnizará a 58 empleados y deberá reinstalar a 55 (E.F. 04-02-77).

La solución se logra el 26 de marzo dado que por fin la empresa pagó las indemnizaciones por \$2'100,000.00, justo cuando los trabajadores se organizaban para retomar el secuestro de autobuses.

Resulta diferente la concurrencia al movimiento de huelgas en cada una de las dos modalidades que conforman al transporte de Ciudad Juárez; mientras que en las empresas privadas han sido frecuentes, en el sistema de ruteo simplemente no se presentan.

La razón fundamental de los operarios de las empresas privadas para ir a la huelga es su necesidad de mejorar las condiciones de trabajo, dado que predominan jornadas laborales de 12 ó 16 horas, bajos salarios, etcétera. Por lo general, como producto de una huelga la empresa aumenta las tarifas y los trabajadores mejoran sus condiciones laborales sólo parcialmente, lo que deja latentes nuevas inconformidades.

¹⁵ A mediados de los ochenta los concesionarios de las rutas, con facilidades de las autoridades, fueron introduciendo los minibuses que poco a poco fueron deviniendo en los actuales autobuses aún llamados rutereros.

¹⁶ Por ejemplo, la huelga de la Empresa Circunvalación en enero de 1971, las huelgas de la empresa Líneas de Juárez, en agosto de 1973 y en julio de 1974, fueron de menor apoyo social.

Por otra parte, en la primera mitad de la década se realizan importantes obras de vialidad.

Al iniciar los setenta, se enlazan el “Malecón” de poniente a oriente (E.F. 03-02-70), las calles Oro y Francisco Villa con el sistema vial “El Chamizal” (E.F. 09-11-72). A principios de 1973 se proyecta el enlace de este sistema con la Carretera Panamericana a la altura de la Plaza de San Lorenzo (E.F. 04-03-73). En este año se realizaron, asimismo, obras viales al oriente de la Avenida Juárez en el área de “El Chamizal”, que representaron de 9 a 12 millones de pesos (poco menos de un millón de dólares). A mediados de la década, se lleva a cabo la ampliación del Puente Internacional de Zaragoza-Waterfill, como respuesta a la implantación de la industria maquiladora en el área oriental de la ciudad (E.F. 11 y 12-04-75; 25-05-75, 15-06-76, 24-01-76, 24-10-76 y 05-12-76).¹⁷

Tales cambios van representando nuevos impulsos al transporte colectivo: Para 1975, 19,975 trabajadores (as) de la industria de la maquila demandan este servicio y los rutereros por su parte muestran tendencias a acaparar tal demanda. En 1973 los rutereros amenazan con bloquear a las líneas camioneras que las maquiladoras trataban de contratar para el transporte de los trabajadores, ya que alegaban estar tramitando ante las autoridades el ruteo para las industrias. (E.F.13-04-73).

En el transcurso de los setenta ocurre un cambio en la movilidad para el abasto con el surgimiento de grandes negocios comerciales fuera del centro. Tradicionalmente la integración del consumo de los juarenses a la economía de El Paso ha sido muy alta: según Alicia Castellanos, el 62% de los gastos totales en ropa, alimentos y muebles de la población, entre 1970 y 1971, se hacían en aquella ciudad: “104 mil (de los 440 mil juarenses) cruzaban a aquella ciudad diariamente”.¹⁸

Entre 1973 y 1974 ocurre la desaparición del servicio internacional del tranvía Juárez-El Paso, cuya concesión databa de finales del siglo pasado. Las autoridades mexicanas no renovaron tal concesión con

¹⁷ Cfr.: Martínez, Óscar J., *Op. Cit.* p. 159.

¹⁸ Cfr.: Castellanos, Alicia. *Ciudad Juárez. La vida fronteriza.* Ed. Nuestro Tiempo, México, 1981, p. 153.

el propósito de impulsar el comercio local y con ello desalentaron los traslados a El Paso. Eso pudo facilitar el establecimiento de grandes centros comerciales, desde mediados de la década de los setenta, al lado oriente de la ciudad.

d) Los años ochenta.

Al iniciar la década se registraron tomas de unidades y bloqueos al tránsito por parte de estudiantes de la Escuela Superior de Agricultura “Hermanos Escobar” (ESAHE) y otras organizaciones, que demandaban el rango universitario y la entrega de subsidio para la ESAHE, entre otros reclamos.¹⁹

Las confiscaciones de autobuses no perseguían un objetivo de protesta contra el transporte ni contra algún incremento de tarifas, se trataba de ejercer presión sobre las autoridades para el logro de reivindicaciones educativas y se utilizaba a la toma de autobuses como elemento estratégico de lucha.

Por otro lado, ante los aumentos de tarifas han sido casi inexistentes las movilizaciones de cualquier sector social, por lo que puede decirse que los transportistas cuentan con la libertad de aumentar tarifas. Más aún, si agregamos la amplia tolerancia que tienen las autoridades con los concesionarios del servicio del TCU. La siguiente nota da cuenta de esto:

Los concesionarios aumentaron tarifas...el gobierno del Estado optó por legitimar esa alza...la administración pública estatal retrocedió ante los chantajes de los transportistas para evitar que la rebeldía de éstos empañe “la buena marcha” de las campañas políticas del PRI” (*Excélsior* 18-01-86, En Ed. de *Diario de Juárez*)

Tal situación ha llevado a un encarecimiento del servicio. El surgimiento del ruteo en 1969 representó la atención a una demanda que resultaba excesiva, porque las rutas pudieron trasladar a más usuarios

¹⁹ El movimiento fue objeto de persecución policiaca durante la gestión del alcalde José Reyes Estrada (*Excélsior*. 07-06-83); y de represión policiaca bajo el gobierno municipal panista encabezado por Francisco Barrio Terrazas (*Excélsior*. 18-10-83 y 19-10-83).

y de modo más rápido; se crearon más rutas próximas a los lugares de destino. Sin embargo, resultó ser encarecedor: en 1969 se cobraba 1 peso por viaje cuando el salario mínimo se encontraba en \$31.90, por tanto, se compraban 31.9 viajes por sueldo. Los autobuses de transporte colectivo tenían la tarifa de 50 centavos, lo que hacía que el salario mínimo comprara 63.8 viajes. El usuario de rutería pagaba un 100% más y sacrificaba comodidad, porque la estrechez de los asientos y la limitada altura de éstas en relación a los autobuses las hacía menos cómodas. La tendencia que se encontró en la razón salarios/tarifas de transporte, es a la baja; la cual se vio reforzada por la fijación de tarifas del servicio de autobuses al mismo nivel que las cuotas de las ruterías. Para 1990, ambos sistemas, ruterías y autobuses, tienen un costo de 450 pesos por viaje. Los asalariados, con un ingreso de 10 mil pesos diarios, sólo compran 22 viajes, equivalentes a una tercera parte de los que podían contratar en 1969.

En los años recientes, la problemática del transporte que más se pudo percibir a través de la prensa, consistió en los enfrentamientos entre sí de los ruterías y contra los concesionarios de autobuses, disputándose prerrogativas. Las suspensiones del servicio de rutas fueron frecuentes, particularmente los últimos cuatro meses de 1988. No faltaron interpretaciones en el sentido de que se disputaba el mismo sistema de ruteo. En diciembre las autoridades tratan de conciliar intereses creando dos nuevas líneas. Los paros, enfrentamientos y bloqueos habían provocado ausentismo de miles de obreros(as) de la industria de la maquila, ante lo cual los empresarios afectados denunciaron reiteradamente la falta de gobierno en el transporte público.²⁰

Pese a la intervención de las autoridades, la invasión de rutas continuó: el Frente Único de Trabajadores del Volante (FUTV) denuncia que la Unión de Sindicatos de Trabajadores del Transporte (USTT) invade los recorridos de la Ruta 1-B (E.F. 04-12-88), asimismo, los trabajadores del FUTV realizaron protestas porque camiones de Líneas de Juárez empezaron a funcionar en sus zonas autorizadas, al poniente de la ciudad (E.F. 04-01-89 y 06-01-89).

²⁰ (E.F.) 19-09-88, 23-11-88, 25-11-88, 28-11-88, 12-11-88, 01-12-88 y 02-12-88.

En contra de las declaraciones enfáticas y reiteradas del gobernador Fernando Baeza en torno a que acabará con los cacicazgos y solucionará los problemas del transporte con el apoyo de la federación (E.F. 05-01-89, 07-01-89 y 12-01-89), la problemática continúa: a mediados de enero ocurren enfrentamientos entre rutereros al disputarse el servicio de la Ruta 3, en las rutas 1-A, Juárez Aeropuerto y 1-B; son detectadas unidades “piratas” (E.F. 28-02-89), son decomisadas una decena de éstas a Transportes Urbanos y a Líneas de Juárez (E.F. 01-03-89 y 02-03-89); participan miembros del FUTV en la detención de camiones por supuesta invasión a sus recorridos, incendian uno, tienen enfrentamientos con los concesionarios y bloquean la Carretera Panamericana por cuatro horas (E.F. 03-03-89 y 04-03-89).

Otras contradicciones que se perciben en el servicio de TCU son los cambios que ensayan en forma aislada las autoridades, como los de sentido de circulación en calles y avenidas y en las terminales.²¹

Debemos agregar que el transporte colectivo se presta para ser escenario de presión política. En particular, grupos de concesionarios reclaman mayor participación en el partido político en el poder y en el propio gobierno y suelen utilizar al transporte como recurso de lucha política.²²

Por último, cabe señalar el exceso de demanda de TCU. La ciudad ha tenido una fuerte expansión, ya que su espacio físico ha pasado de 870 ha en 1950 a más de 13,500 en 1990. De una población de 130 mil juarenses en 1950 a más de un millón cuatro décadas después. Esto ha generado una mayor cantidad de usuarios. En 1988 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su Plan Sectorial, estimaba que 156,300 juarenses no tenían dicho servicio, lo que equivalía al 19.98% de los 899 mil que lo requerían en aquel momento.

²¹ “En febrero de 1989 se cambiaron un par de ocasiones 13 terminales, ocasionando confusión y molestia a los usuarios y operadores”. (E.F. 20-02-89, 22-02-89 y 28-02-89).

²² Unas 500 unidades (ruterías, camiones y taxis) generaron problemas de vialidad y transporte, al movilizarse en protesta por resultar antidemocrática la elección de los candidatos a diputados estatales por el PRI. (E.F. 24-02-89).