

V. CARACTERISTICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

A.- Capacidad del Sistema.

Actualmente circulan en el Area Metropolitana de Monterrey ²⁸⁷⁰ ~~1300~~ - autobuses urbanos, lo que corresponde a un autobús por cada ⁹⁰⁰⁰ ~~1000~~ habitantes; aunque la oferta del servicio varía según las condiciones geográficas, socioeconómicas y culturales, en una ciudad de la importancia de Monterrey una correspondencia más adecuada debería ser de un camión por cada ³⁵⁰⁰ ~~1000~~ habitantes^{2/}.

Lo anterior nos conduce a considerar para el presente año un déficit de 820 unidades; esta situación deficitaria ha existido en mayor o menor medida desde principios de los años sesentas y fue la causa del surgimiento de las "peseras" o "ruteras" como elemento compensador de la baja capacidad del sistema.

CUADRO N°. 6

UNIDADES DE TRANSPORTE COLECTIVO EN EL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY
EMPRESAS Y RELACION HABITANTES/AUTOBUSES AÑOS: 1979, 1981 Y 1983

AÑO	1979	1981	1983
Población	2 216 135	2 532 840	2 936 135
Autobuses en servicio	1 370	1 222	1 390
Rutas	69	94	104
Empresas	45	44	65
Habs./Autobús	1 358	1 663	1 600
Camiones X cada 1000 Habs.	.73	.60	.62
Peseras	*7,000	*7,000	1,231

FUENTES: CEPES, 1979
CITU, 1981, 1983

* Datos Estimados

1/ C.I.T.U. Inventario de Autobuses Urbanos, Agosto/1983.

2/ SOFRETU Propuestas para el Mejoramiento a Corto Plazo de la Red de Autobuses del Area Metropolitana de Monterrey. Gobierno del Estado de Nuevo León. Monterrey, N. L. 1982.

De la información anterior destacan varios aspectos trascendentes:

- 1.- La población crece más rápido que el número de autobuses, por lo que la relación Habitantes/Autobús tiende a aumentar.
- 2.- El número de empresas y rutas se incrementa, no así el número de unidades, por lo que se puede deducir que las rutas nuevas son de recorridos relativamente cortos.
- 3.- Aun cuando los datos de peseras para los años 1979 y 1981 son producto de estimaciones, resulta congruente con la realidad esperar que su número se haya reducido notablemente debido a la nueva situación de cambio monetario y a la rigidez de tarifas, lo que dificulta sensiblemente la importación de refacciones y más aun la sustitución de unidades fuera de servicio.

B.- La Empresa del Transporte.

Según los datos proporcionados por la Comisión Intermunicipal del Transporte Urbano (C.I.T.U.), ⁵⁷ gerentes y ⁵³ representantes de permisionarios administran las ⁸⁶ ~~5~~ empresas de transporte que actualmente operan en el Area Metropolitana de Monterrey a través de ¹³⁴ ~~13~~ rutas, las que en promedio tienen ²³ ~~2~~ unidades por ruta, con variaciones de una unidad (ruta 15 de Mayo-Villagrán) a 40 (ruta 31 ler. Sector) unidades en servicio.

Existen grupos de empresas con un gran peso relativo en el total de la oferta existente; sólo dos grupos de empresas, las administradas por los Sres. Martínez Chavarría y aquellas a cargo de los Sres. Lazcano, controlan el 36% de las unidades en servicio.

Junto con la dispersión administrativa, se da la dispersión del servicio en la periferia del Area Metropolitana y una gran concentración (sobreposición de rutas) en el área central de la ciudad; sólo en el área comprendida entre Cuauhtémoc y Escobedo en el extremo Poniente-Oriente y entre Arteaga y J.I. Ramón en el extremo Norte-Sur convergen el 90% de todas las rutas existentes.

La gran dispersión de recursos que caracteriza al actual sistema ha sido desde el año 1967 objeto de análisis y críticas^{1/}, ya desde entonces se señala como el principal impedimento para un mejoramiento integral. Esta dispersión o atomización del sistema de transporte dificulta su control, organización y financiamiento e impide el logro de economías a escala que pudieran resultar de una administración centralizada.

La empresa del transporte urbano enfrenta actualmente una difícil situación económica, debido a los fuertes incrementos en los costos de operación; el renglón de refacciones ha observado notables incrementos de precios en las piezas de uso común, lo cual, aunado al aumento de casi un 60% en el precio de los combustibles con respecto a Junio de 1982 ha provocado que se den casos de fuerte descapitalización, sobre todo en las empresas que operan en la periferia del Area Metropolitana (Sectores 3 y 6).

Unicamente las empresas que cubren los sectores 1, 2 y 4 (centro de la ciudad) muestran indicios de rentabilidad; en los demás casos los empresarios y permisionarios muestran mala disponibilidad para seguir funcionando con las actuales tarifas.

Según la información proporcionada por la Comisión Intermunicipal del Transporte Urbano (C.I.T.U.), el 56.8% de las unidades

1/ Cal y Mayor, Francisco: Estudio para la Reorganización del Transporte Público en Monterrey. Municipio de Monterrey, N.L., 1967.

-des en servicio se encuentran en "buen estado" y los restantes 600 autobuses están en condiciones que van de "regulares" a "malas".

Del total de unidades (1815) en servicio o reparación, o fuera de servicio por falta de operador, el 69% tienen más de dos años de antigüedad. El promedio de vida de los autobuses depende de las condiciones de las vías de circulación. En los casos de la periferia, sobre todo en los sectores 3 y 6, la vida útil de un autobús difícilmente sobrepasa un año, a diferencia de los sectores 1, 2 y 4, donde se observa un promedio de 3 años de vida útil.