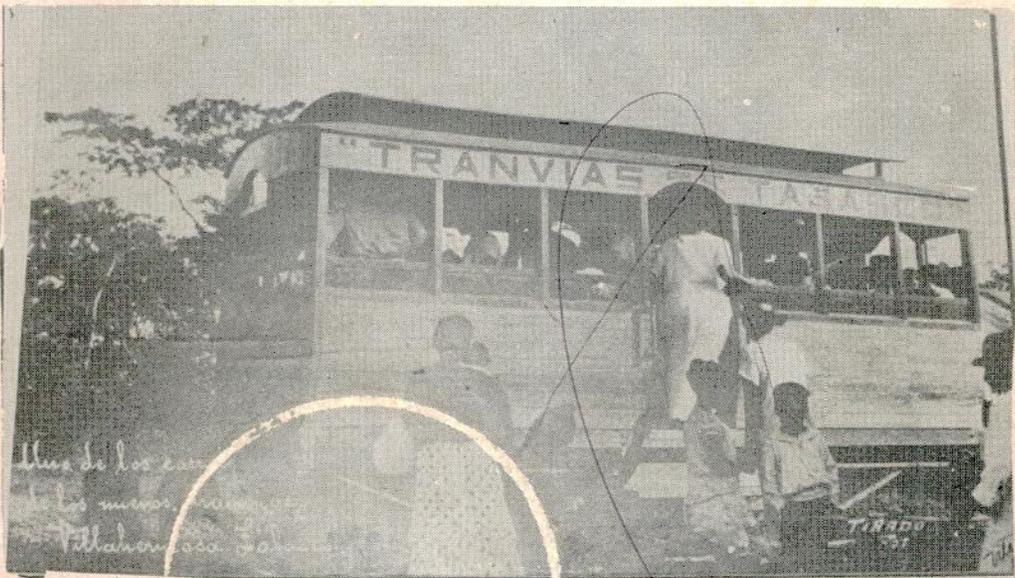


El Transporte Urbano de Villahermosa, Tabasco

6



2
Duster

Jorge Manuel González Pérez



JORGE MANUEL GONZALEZ PEREZ
TRANSPORTISTA

Nació en la ciudad de Villahermosa, Tabasco en el año de 1925, y toda su vida la ha dedicado al servicio del Transportista Urbano en la Ciudad.

A destacado como miembro activo en las siguientes agrupaciones dedicadas a prestar este importante servicio dentro del área urbana.

COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE VILLAHERMOSA
1948 - 1963

UNION DE PERMISIONARIOS 1o. DE MAYO
1964 - 1975

PERMISIONARIO INDIVIDUAL
1975 - 1979

TRANSPORTES URBANOS DEL CENTRO
1979 - 1983

SISTEMA DE AUTOTRANSPORTE DE TABASCO
1983 - 1985

Mi agradecimiento a todas las personas e Instituciones, que aportaron datos y fotografía para la realización de este trabajo; y que éste sirva como un homenaje para aquellos que después de haber sido entrevistados fallecieron, dejándonos en este documento la riqueza de sus vivencias.

*C. P. T. RAMON NEME CASTILLO
TRINIDAD MALPICA HERNANDEZ (†)
HECTOR PEDRERO GIORGANA (†)
ROMAN ARIAS BAUTISTA (†)
MANUEL VALENCIA HERNANDEZ (†)
SAMUEL JIMENEZ GARCIA
ENRIQUE BAÑOS MURILLO*

Unión de Propietarios de Automóviles de Alquiler de Villahermosa

*Los datos Bibliográficos fueron tomados del Libro:
TIERRA MIA del escritor SR. RAFAEL DOMINGUEZ.*

INDICE

- ANTECEDENTES
- CAPITULO I
LOS TRANVIAS DE MULITAS
- CAPITULO II
LOS NUEVOS TRANVIAS DE TABASCO
- CAPITULO III
LOS PRIMEROS TAXIS
- CAPITULO IV
LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE
VILLAHERMOSA.
- CAPITULO V
CANCELACION DE RUTAS
- CAPITULO VI
FIN DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE
VILLAHERMOSA EN EL TRANSPORTE
URBANO.
- CAPITULO VII.
LOS AUTOBUSES DEL PUEBLO.
- CAPITULO VIII
TRANSPORTES URBANOS DEL CENTRO,
S. A. DE C. V.
- CAPITULO IX.
SISTEMA DE AUTOTRANSPORTE Y ENLACE
DE TABASCO.
- PROBLEMATICA ACTUAL Y POSIBLES
SOLUCIONES.
- CONCLUSIONES.

ANTECEDENTES

El 27 de Octubre de 1826 fue emitido el decreto mediante el cuál se designaba a SAN JUAN BAUTISTA, Capital del Estado de Tabasco, y así transcurrían los años, hasta los últimos del siglo XIX y llegar a los albores del siglo XX, bajo las más grandes desigualdades sociales ya que la gente que vivía en el campo sufría la opresión de los hacendados que eran los amos, y las tiendas de raya constituían un medio para someter a padres e hijos y tenerlos siempre a sus servicios debido a que no lograban cubrir nunca sus deudas las cuáles eran heredadas a sus descendientes quienes continuaban siendo esclavos.

Los amos tenían sus residencias ubicadas en los alrededores de la ciudad, a estas se les denominaban "Quintas", en las cuales se encontraban construídas las casas grandes hechas de tejas francesas y con todas las comodidades de la época.

La comunicación en San Juan Bautista era por la vía fluvial a través de embarcaciones que surcaban las aguas de los mares transportando viajeros y mercancías hacia la Ciudad. Por mar llegaban al puerto de Frontera los barcos especializados, como eran las canaas Campechanas que usaban como fuerza de navegación grandes velas o mástiles para ser impulsadas por el viento, estos fueron algunos de los últimos en prestar sus servicios, "El Piza", "El Sova", "La Yaltón". "El Patria", "El Tabasqueño", "El Ruiz Cano", así como muchos otros que se pierden en los recuerdos.

Villahermosa de Ayer



La calle de la Libertad en el año de 1909 Hoy calle Venustiano Carranza.

Por los ríos Grijalva y Usumacinta el transporte era en barcos más pequeños como: "Miguel Hidalgo", "Sánchez Mármol", "Tres Hermanos", "Clara Ramos" y "Carmen", de estos algunos parecían palacios flotantes donde se viajaba con toda comodidad.

La Ciudad Capital del Estado crecía cada día con grandes casas comerciales como: La Casa Berreteaga, Pizza, Romano, G. Benito y Manrique Hermanos, entre otros más.

Los hoteles y restaurantes se encontraban situados a orillas del río Grijalva donde ahora se localiza la Calle Francisco I. Madero antes avenida Grijalva.

También se contaba con almacenes de telas, confecciones y ultramarinos donde se podía adquirir telas finísimas así como todo tipo de comestibles ambos procedentes del extranjero.

CAPITULO I

LOS TRANVIAS DE MULITAS

Debido al crecimiento de la Ciudad, a principios de siglo se organizó el primer transporte colectivo, instalándose los tranvías de mulitas cuyo recorrido era el siguiente:

Iniciaba en la Avenida Grijalva de norte a sur (hoy Av. Madero) hasta la calle Benito Juárez, circulaba por ella doblando a la izquierda hasta llegar a la Casa del Sr. Juan Ruiz (que después fue la famosa casa Berreteaga), para doblar hacia la derecha hasta el callejón que pasaba por detrás de la Cárcel Pública (hoy ampliación de Plaza de Armas) hasta llegar al lugar llamado Puerto Arturo, girando a la derecha hasta Plaza de Armas continuando por el lado sur de la Plaza hasta pasar doblando a la izquierda frente a la Cárcel Pública, y siguiendo por la calle Vicente Guerrero hasta pasar frente al Mercado Simón Sarlat (después Gregorio Méndez), siguiendo por la misma calle (Llamada actualmente Aldama) hasta doblar por la calle Lerdo hacia la izquierda para girar a la derecha por la calle Sáenz, recorriendo una cuadra hasta llegar a Ignacio Zaragoza doblando por esta a la derecha a una cuadra se conectaba con Zaragoza norte y allí continuaba a la izquierda pasando por la calle Libertad (hoy calle Venustiano Carranza), de sur a norte siguiendo en línea recta al lugar en que se encuentra actualmente el Parque de la Paz donde doblando a su derecha regresaba a su punto de partida por la segunda calle de la Avenida Grijalva.

Estos tranvías de mulitas participaron en las fiestas del Centenario, el día 15 de Septiembre de 1910, tarde llena de sol, radiante de luz y alegría para los habitantes de San Juan Bautista, la gente se aglomeraba en el lugar de salida y en las boca calles del circuito y puntos de tránsito de los tranvías. La marcha la inició el carro denominado "Ciencia" costeado por el Instituto Juárez, seguido del carro de la "Patria" del Honorable Ayuntamiento del Centro, todos bellamente adornados y con las más lindas damitas representando los motivos que simbolizaba cada carro, el tercer lugar venía el carro de la "Libertad" con un ramillete de bellísimas jóvenes representando a todos los Países Latinoamericanos, cada una con la bandera de un País hermano. Este último ganó el premio como el mejor ya que era la representación de la América libre y digna. Este brillante desfile se repitió el día 17 de Septiembre, habiendo sido aumentados dos tranvías "Los Reyes Católicos" y "Chinampa Mexicana", costeados el primero por la Colonia Española y el segundo por el Comercio Organizado.

El servicio urbano era del tipo jardineras para paseos matutinos y vespertinos, no así el que se estableció posteriormente o sea el inter-urbano, que comunicaba las Villas de Atasta y Tamulté, que eran de vía ancha siendo propiedad de Don Pánfilo Maldonado, los de vía angosta usaban lo que primero fueron del Sr. Nieto y después mucho tiempo la regentó el Sr. Alberto Correa en nombre de la Compañía Industrial de Transportes dueña de los tranvías urbanos inter-urbanos de vía angosta. Con el paso del tiempo estos tranvías no pudieron seguir cubriendo la demanda cada día más grande de transporte, que atendía las villas de Atasta y Tamulté, fueron desapareciendo y por lo tanto se quedaron sin transpor-

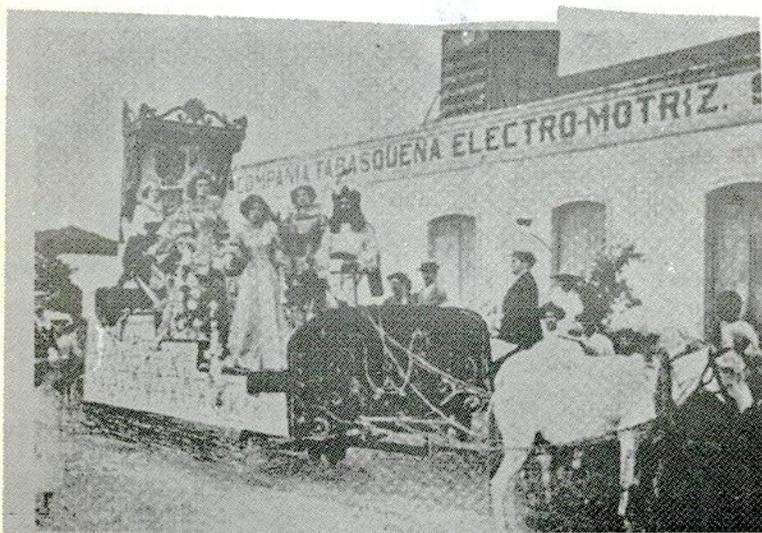
te las dos poblaciones cercanas a San Juan Bautista, que hoy forman parte de la Ciudad de Villahermosa, pero en esos tiempos existieron personas que nacieron en Atasta o Tamulté y murieron sin que jamás pudieran conocer la Ciudad Capital del Estado San Juan Bautista.

Ante la falta de servicio de transporte se improvisó en el camino real, a un lado de las vías, una carretera o brecha, por la cual comenzó el servicio de unos camioncitos que tenían carrocerías de coches de la Ford, pertenecientes a la Casa Comercial Manrique, Hnos, que representaba dicha marca, los que probablemente fueron los pioneros del transporte urbano por carretera. Pronto se sumaron más coches de este tipo como el llamado Dorita, el Juan José y otros más que a pesar del esfuerzo realizado no podían cubrir la creciente demanda de servicio.

Debido a la situación anterior, se organizaron de la siguiente forma: por una parte una compañía encabezada por Felipe Palenque y socios para tranvías y por otra un grupo de personas solventes compraron los primeros camiones grandes, iniciándose la primera carretera en el año de 1917. con la ayuda de una aplanadora que trajo el Gobernador Interino del Estado, Gral. Francisco J. Mújica y tiempo después estuvo en condiciones de tránsito.



"Carro de las Banderas", ganador del primer lugar, debido a la dedicación de honorables damas sanjuanenses.



"Carro de Los Reyes Católicos", costeadó por la colonia española de San Juan Bautista.

CAPITULO II

LOS NUEVOS TRANVIAS DE TABASCO

La ciudad seguía creciendo y por lo tanto las necesidades del transporte colectivo urbano, pues mucha gente viajaba en los barcos o a lomo de caballo; de la chontalpa arribaban por los ríos González o Carrizal, otros por Atasta, Tamulté y algunos por Tierra Colorada.

Eran tiempos finales de la revolución la cual terminaría con la dictadura porfirista, en la que muchos tabasqueños regaron con su sangre los campos de batalla ya que muchos hacendados no querían perder la posesión de sus tierras, las cuales finalmente pasaron a ser repartidas por los gobernantes emanados de la revolución.

Corrían los años de 1918 o 1919 cuando se estableció el servicio de tranvías de vía ancha que era manejado con sus máquinas de combustión interna llamados nuevos "Tranvías de Tabasco" siendo su terminal en la colonia Atasta, donde hoy es la esquina de Avenida Gregorio Méndez y Melchor Ocampo en el cual había un salón de bailes utilizado por las familias de esos rumbos llamado "Tívoli".

Estos tranvías sustituyeron a los anteriores de mulitas y se dividieron en dos rutas, las cuales fueron: la primera ruta partía de Tamulté (por la actualmente Av. Gregorio Méndez), camino real de Atasta y Tamulté seguían por donde hoy es Av. 27 de Febrero hasta llegar a las calles Mina y Abasolo y de ahí giraba a la calle de Iguala hasta la calle

Hidalgo volteaban a la derecha hasta 27 de Febrero siguiendo por esta misma para doblar por la Av. Madero antes Grijalva, arribando a su estacionamiento cerca del parque Juárez, donde empezaba su recorrido de regreso por Zaragoza e Iguala, Mina y en Cruz Verde seguían por el camino real en la misma vía donde sólo había que esperar en los lobramientos (llamados tumbos) a que llegara el que venía en sentido opuesto para poder pasar y continuar el viaje hacia Atasta y Tamulté, siendo una de las paradas más importantes la de los "Pollitos" donde hoy es una fuente, ya que ahí se concentraban los viajeros del paso de Cunduacán y el Carrizal, para continuar su recorrido a caballo o en los barcos para llegar a su destino. La ruta No. 2 era la que comunicaba a la Ciudad con el paso de Tierra Colorada en el río Carrizal, esta ruta seguía de su terminal cerca del Parque Juárez a Juan Alvarez. continuaba por Sarlat y Galeana pasando por donde hoy está la Clínica Guadalupe y circulaba por el camino real de Tierra Colorada hasta llegar al paso en la orilla del río y de aquí retornaba por la misma ruta a su punto de partida.

Estos tranvías fueron administrados por una Compañía formada por españoles, uno de apellido Palenque y en la que se desempeñaron como empleados o socios los Sres. Víctor Giorgana y Enrique Pedrero y como conductores los Sres. Exiquio Alvarez, Manuel Valencia, Juan Zentella, Anastasio Martínez, Manuel Vázquez entre otros. Capítulo aparte sería la narración de hechos históricos que se vivieron en esa época revolucionaria y de la cual los tranvías fueron testigos de acciones valerosas pero también de cobardías, como la ocurrida en la calle I. Zaragoza e Hidalgo donde en 1915, una noche al bajar del tranvía fue cobardemente asesinado el Gral. Pedro C. Colorado al regreso de una boda de Atasta.

Así transcurría la vida en San Juan Bautista y los años 20s llegaron con nuevos acontecimientos y con grandes esperanzas de progreso.

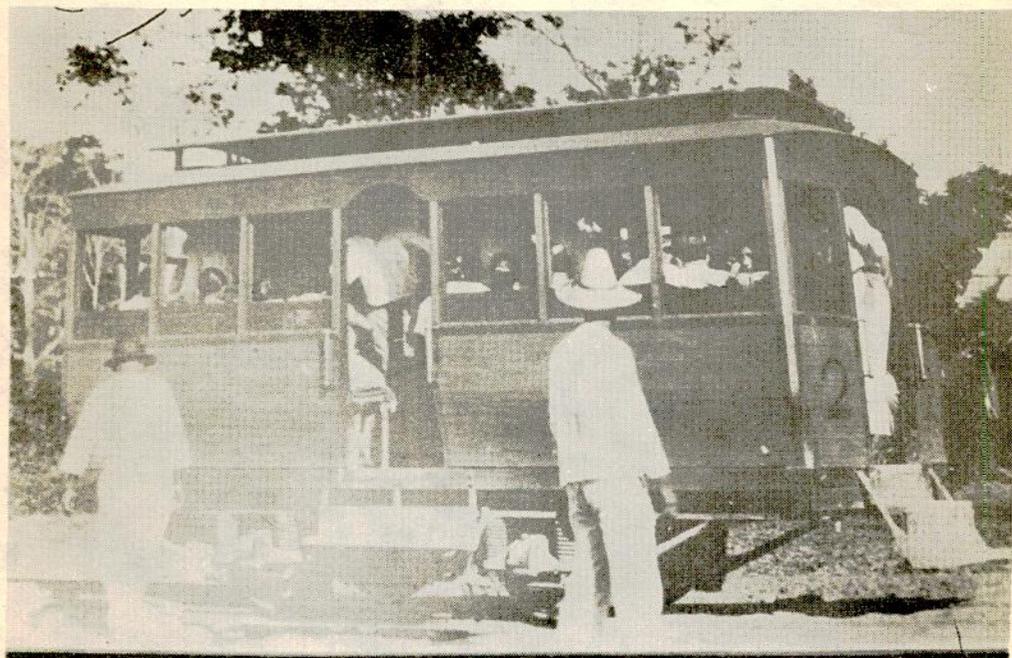
En 1920 el Sr. Silvio Santineli adquirió los primeros cinco camiones grandes para la prestación de éste importante servicio, dicha persona se inició como propietario y conductor, aunque se asegura que estos vehículos fueron financiados por la Sra. Delfina del Aguila madre política de éste; y el Sr. Víctor Giorgana que en los nuevos tranvías se desempeñó como socio.

Posteriormente otras personas fueron adquiriendo chasis de camiones y en Villahermosa se empezaron a armar carrocerías de madera y láminas por los maestros: Eurípides Heredia, en herrería, y en los talleres de carpintería y hojalatería Juan Ramón R. y Norberto Fuentes, que lograron hacer muy buenas adaptaciones para contrarrestar los efectos de nuestro clima.

Las personas que formaron este grupo fueron entre otras los Sres. José Bautista, Los Hnos. Juárez, José Pola, Francisco Blancas, Evelio Domínguez, el Coronel Salcido. Juan Ramón y Antonio Hernández y otras personas más.

Los camiones fueron los llamados: El Mío, el Otro, El Azteca, El Talismán, Mi Amor, El Aguila, El Nacional, el Grijalva y el Chapultepec; este último perteneció a un militar y era manejado por el Sargento Musquis fue vendido y se le cambió el nombre por el de Pablo L. Sidar.

Un dato muy curioso es el del llamado "Talismán" que pernoctaba en una calle de la colonia Atasta donde vivía su propietario el Sr. José Bautista y actualmente dicha calle ostenta el nombre del citado camión. Para la prestación del servicio fue necesario la conseción de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de México.



Los últimos Tranvías que Circularon en Villahermosa

CAPITULO III

LOS PRIMEROS TAXIS

Paralelamente a estos acontecimientos en el servicio de autobuses se inició otra actividad no menos importante la de los coches de alquiler hoy conocidos como "taxis", que se sumaron al progreso de la Ciudad de Villahermosa.

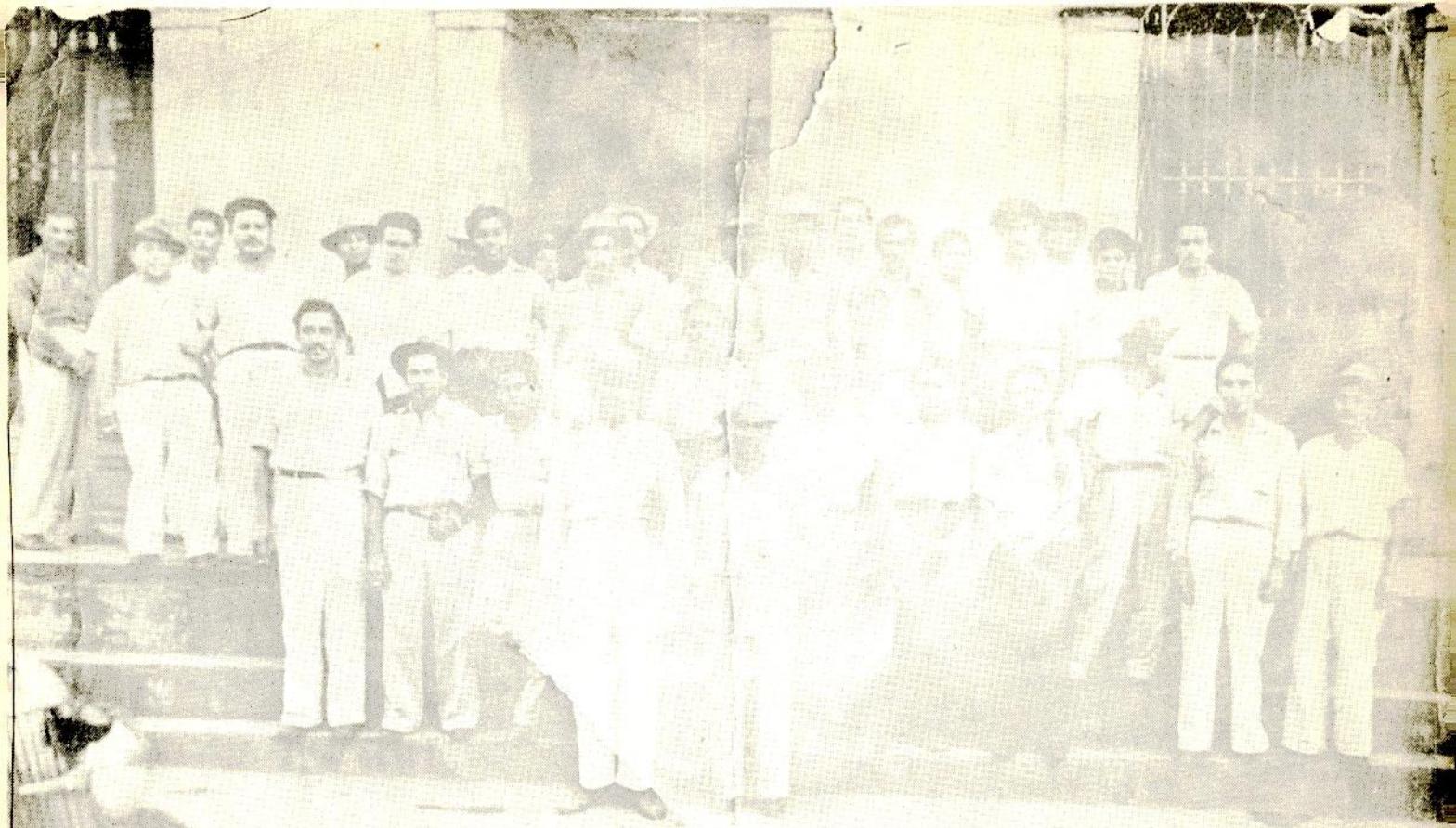
Los primeros hombres que se dedicaron a la explotación del servicio público de taxis fueron los Señores: Francisco Casasús, Fernando Aguado, Francisco Lomasto, Baltazar García, Manuel Concha, Jesús Presenda, Oscar Calcáneo, Manuel Zúñiga, José Noble, Amalio Sánchez, Félix de la Cruz, Raúl Payró, Vicente Sánchez Luna, además de algunas de los que sólo se recuerda sus apodos o motes como: Pepe Mico, El Cereque, y el Sardo, que fueron los pioneros de ésta actividad fundadora del frente Único de Trabajadores del Volante, la cual se mantuvo hasta el año 1940 en que nació la actual organización denominada "Unión de Propietarios de Automóviles de Alquiler del Municipio del Centro", siendo su primer Secretario General el Sr. Ignacio Sanguino; ésto logró darle mayor jerarquía aumentándose por consiguiente el número de socios entre los que se encontraban los Sres. Jesús Soberano, Wilfrido León "Wilo", Filemón Zurita, Lorenzo Mateos, Amado Colorado, José Págola, Fermín de la Cruz, Gustavo Martínez, Manuel Sosa, Enoc M. de Dios y Luis Felipe Aguilar Yedra, formándose la Unión bajo sólidos cimientos que con el transcurso de los años se agiganta cada vez más, debido a su tradición y trabajo honesto deberá seguir como ejemplo para todas las organizaciones similares.

Los nuevos socios empezaron a trabajar con carros de las líneas: Nash, Grand, Pech, Studebaker, Plimout, Chevrolet y Ford, dichos modelos fluctuaban de 1920 o 1930 y en la actualidad esos carros son reliquias en los museos que alcanzan precios elevados, sin embargo la Unión de taxis de Villahermosa opera con una flotilla de carros que es sin lugar a dudas de las más modernas en la República Mexicana.

Estos Señores a lo largo de más de 50 años de arduo trabajo de los cuales hemos sido testigos, han tenido épocas muy difíciles que siempre supieron sortear contando con dirigentes valiosos con amor a su gremio fuera de toda duda.

Cuántas situaciones chuscas se cuentan pero también cuántas tragedias han ocurrido en los carros de sitios, una de las más conocidas y cómica la que escuché del Sr. Jesús Presenda "El Negro coro" (Q.E.P.D.), allá por los años 40' en que Villahermosa tenía muy poca iluminación en las calles, y al pasar el "Negro coro" cerca de unas personas con su carro, una señora gritó angustiada porque creyó haber visto un coche sin chofer que pasaba junto a ella (no distinguía al negro que iba al volante, y así como esta sería interminable narrar las ocurrencias de estos personajes, sólo que no todo es alegría y ocurrieron y siguen ocurriendo grandes tragedias; algunas de tipo pasional y otras porque en momentos de ira disputándose el trabajo se han batido en duelo y las más de las veces porque son asesinados para robarle el producto de su trabajo.

Así sucesivamente los taxitas siguen su camino a veces entre risas y bromas, y otras con el dolor de la tragedia pero siempre adelante en busca de un destino mejor.



Aparece el primer Secretario General Sr. Ignacio Sanguino

Miembros de la Union de Trabajadores
Proprietarios de automoviles. - (Fab.)

CAPITULO IV

LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE VILLAHERMOSA

Villahermosa, crecía cada día más, la paz renacía y con ella se consolidaban las Instituciones Gubernamentales y surgían nuevos comercios y talleres de todo tipo como los de reparación de barcos y motores. Así fué como surgió la Industria Platanera que bajo la Dirección de Compañías Norteamericanas fueron el pilar de la economía del Estado. El transporte urbano trabajaba a toda su capacidad (tranvías, camiones y automóviles de alquiler), cuyo personal fue adherido a la liga central de resistencia siendo en esta forma como se sostuvo el servicio más de una década hasta que surgieron los problemas entre los propietarios de camiones, los choferes y cobradores, a los cuales se enfrentó al retornar a Tabasco el Lic. Tomás Garrido Canabal después de renunciar en la Ciudad de México como Titular de la Secretaría de Agricultura y toma la decisión de crear la Cooperativa de Transportes de Villahermosa, SCL. Sociedad en la que participaron los dueños de los camiones y los trabajadores como socios de la misma, aunque varios de los propietarios no aceptaron y a estos les fué liquidado el costo de la unidad que vendieron a la Cooperativa.

Esta sociedad fue fundada en el año de 1934 en la cual el Presidente del Consejo de Administración, así como los demás socios comenzaron a trabajar sin desmayos sin importarles el tiempo ni la paga ya que todos los esfuerzos tenían una sola meta: Impulsar a la Cooperativa.

A continuación conoceremos los nombres y los sobrenombres de los miembros fundadores de la Sociedad (citamos sus sobrenombres con todo respeto porque eran más conocidos por éstos, que por sus nombres).

Sr. Gilberto Zurita 1er. Presidente del Consejo de Administración, Sr. José Arévalo Córdova, Sr. José Bautista, Sr. Antonio Hernández (Antonio Leche), Sr. Antonio Méndez H. (El Teniente), Sr. Mateo Martínez (El Pusho), Sr. José Cuevas D. (El Burro), Sr. Juan Ramón Cruz, Sr. Manuel Valencia H., Sr. Darío de la Cruz, Sr. Miguel Pereyra, Sr. Asunción Zalazar, Sr. Constantino Juárez (charchina), Sr. Anastasio Martínez, Sr. Manuel Sánchez, Sr. Raymundo Alcocer (El Papí), Sr. René López, Sr. Ramón Peña (El Jefe), Sr. Exiquio Alvarez, Sr. Exequiel Ramos (El Médico), Sr. Encarnación de la Cruz (Chon Guao), estas personas y algunos más fueron los que intervinieron en la Constitución de la Cooperativa a quienes siguieron elementos muy valiosos de los que citaremos a los que recordamos con admiración por su entrega y dedicación al trabajo.

Sr. Andrés Suárez Castillo (El Pelón), Sr. Trinidad Suárez C. (La Culebra), Sr. Luis Méndez H., Sr. Cecilio Pedrero, Sr. Juan José Ramón, Sr. Román Arias B. (Lilongo), Sr. Julio César Ramón (Tijerón), Sr. Luis Coos (El Mono), Sr. Enrique Baños M., Sr. Arturo Berzaba, Sr. Ernesto Sánchez (El Burrito), Sr. Atilano Noceda (Chilano), Sr. José García H. (Pochitoque) Sr. Carlos Hernández (El Pato), Sr. Antenor Salas, Sr. Samuel Jiménez (El Mosco) y muchos más que al ir creciendo la Empresa se sumaban al esfuerzo diario de otorgar transporte urbano eficiente a la población, logrando de ésta manera colocar las bases de la Cooperativa más fuerte y popular de la entidad.

Más tarde surgieron los problemas para la Cooperativa en los años 39 o 40' aproximadamente y la Directiva que se encontraba en uso de sus funciones tuvo que enfrentarse al grave problema ocasionado por la 2da. Guerra Mundial que propició la falta de equipo y refacciones del transporte urbano el cual comenzó a decrecer y ante las exigencias del público usuario se ordenó que los taxistas dieran el servicio cobrando la misma tarifa que los camiones (10 cts.) por viajar a las colonias, que para esta época las calles e encontraban destrozadas por la falta de mantenimiento; la situación se presentaba de extrema gravedad tanto para camioneros como para los taxistas y el público en general en virtud que el servicio estaba semiparalizado y los tranvías ya habían dejado de operar totalmente.

La crisis se generalizaba en la ciudad y en el campo la Industria Platanera después de que fué abandonada por las Compañías Norteamericanas sufría los embates del "chamusco" como se le denominó a la enfermedad que cayó sobre las plantaciones del Estado, fueron años difíciles solamente la férrea voluntad de los cooperativistas no permitió que ésta desapareciera, se contaba con un terreno magnífico en el cual se hizo un jacal de madera y tejas que servía de taller y que después albergó un gran edificio que todavía existe en la esquina 27 de Febrero y Pedro C. Colorado.

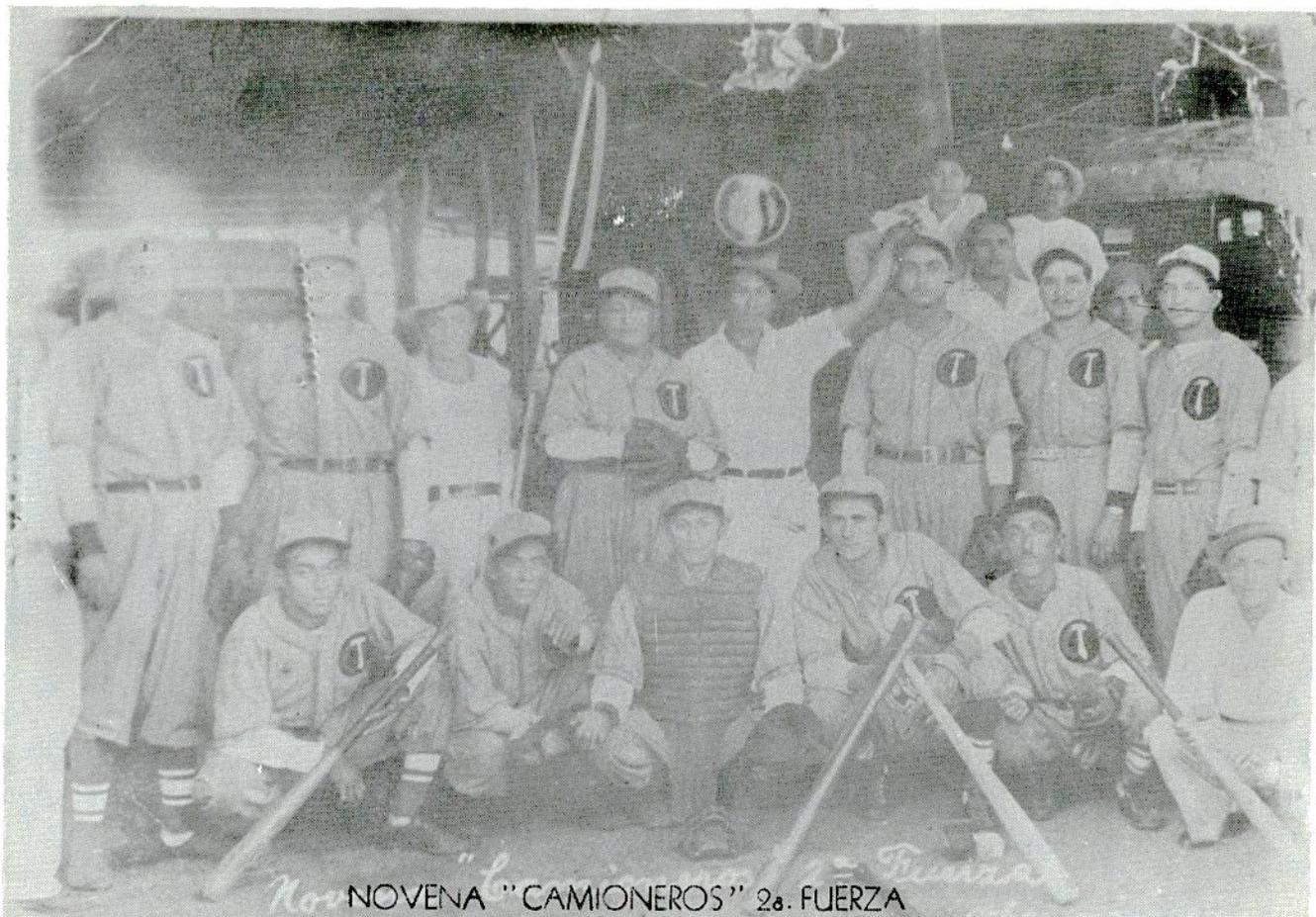
Los camiones de los años 40' eran muy apreciados como gente de trabajo y algunos otros como grandes jugadores de beisbol pues tenía un equipo para este deporte que estaba integrado de la siguiente forma:

1a.	base	Andrés Suárez Castillo
2a.	base	Cecilio Pedrero G.
3a.	base	Arturo Berzaba
S.S.		Román Arias B.
Left Filder		Enrique Baños M.
Center		Julio Ramón
Ray		Asunción Salazar
Pitchers		Atilano Noceda
Otiliti		Coquito Arias
Manager		El Chueco "Lalo"
Gerente		Antonio Hernández

En esa época los juegos de beisbol en el campo del décimo batallón eran grandes batallas pues tanto los camioneros como los soldados poseían buenos elementos que quizá hoy serían jugadores profesionales y por esta causa los sábados a las 3 de la tarde el parque de base-ball se encontraba lleno de aficionados y los que no encontraban lugares se subían en los árboles de los alrededores para presenciar tal espectáculo, entre los camioneros y los soldados del Ejército Nacional.

En el año de 1946 la cooperativa empezó a construir la continuación de la Calle Méndez del cruzamiento de Castillo hasta el monumento a los Niños Héroes; este trabajo se encomendó al socio Sr. José Bautista y su cuadrilla de pico y palas siendo digno de mencionar el hecho de que es una de las partes mejor trazadas de la actual gran avenida.

En el año de 1955 ocurrieron dos sucesos relevantes, por una parte el camino que seguiría el transporte urbano de la Ciudad y por otra el



No. 11
NOVENA "CAMIONEROS" 2a. FUERZA

Izq. a Derecha Darío de la Cruz (no identificado) Antonio Hernández, Román Arias, 'El Chueco Lalo' Andrés Suárez Castillo, Arturo Berzabá (no ident.) Juan Ramón Cruz y Luis Glori.
Abajo: Asunción Zalazar, Enrique Baños M., Alonso Aguilar, Julio C. Ramón, Exiquio Alvarez, Nicolás del Río.

destino de la Cooperativa de Transportes de Villahermosa la cual llegó a su etapa final en el servicio urbano.

Los acontecimientos políticos de ese año tenían su origen en cuestiones surgidas con anterioridad entre grupos que profesaban poco afecto al Sr. Lic. Manuel Bartlet B., Gobernador Constitucional del Estado, hombre de intachable conducta, recto y sencillo a quien los domingos se le observaba paseando en compañía de su esposa por las calles o jardines de Villahermosa sin ningún guardián o colaborador que lo cuidara durante dichos recorridos.

Los rumores en contra de su Gobierno crecían cada día más principalmente en el 2o. año de su Gobierno en que Villahermosa se encontraba sin comunicación terrestre lo que impedía su desarrollo, la Industria Platanera continuaba de mal en peor y se realizaban disturbios cada vez que se autorizaban aumentos en los artículos de primera necesidad.

La cooperativa continuaba con sus problemas anteriores y solicitó que el precio del boleto fuera de \$ 15.00, lo cual fue autorizado en base al estudio socio-económico correspondiente, siendo esta la oportunidad que esperaban los enemigos del Gobierno, ya que al ser aplicada la tarifa ese mismo día se suscitó un mitin en la calle José Ma. Pino Suárez frente a la terminal de camiones y al siguiente día el problema era mayor debido a que se volcaron dos camiones uno en la calle Zaragoza y otro en Iguala y para impedir mayor daño a las unidades, el Ejército se vió en la necesidad de disparar al aire originando una gran confusión y de la cual resultó una persona muerta aprovechándose esta ocasión para causar da-



Autoridades Socios y Trabajadores de la Primera Unión de
Transporte Colectivo de Autobuses Urbanos

ños a comercios y a las estaciones de radio; dichos acontecimientos rindieron sus frutos y los enemigos del Lic. Manuel Bartlet se salieron con la suya, el Gobernador Constitucional del Estado emigró para no volver jamás y en su lugar fue enviado el Gral. Miguel Orrico de los Llanos con el fin de reestablecer el orden, fue otro tabasqueño muy respetado que con su don de gente y amabilidad logró conciliar intereses y apaciguar rencores.

Durante el tiempo que duró el conflicto en el Estado, la Cooperativa en lugar de solucionar sus problemas económicos, estos iban en aumento con la pérdida de unidades y el paro del servicio, lo cual motivó el retiro de la mayoría de los socios, de los 150, sólo quedaron 52, retirándose los más serios y responsables los cuales nunca comprendieron la actitud asumida por el público usuario al que habían servido con mucha dedicación y entrega.

El Gobierno del Estado brindó ayuda a la Cooperativa tanto moral como económico para que siguiera prestando el servicio, tomándose personal improvisado de los talleres de mecánica y carpintería así como a los ayudantes y cobradores se les instruyó como choferes y se aceptó a personas que no eran socios con el fin de lograr cumplir en parte con el servicio y así comenzó el declive de la Cooperativa, en la cual se hacía notar la falta de gente preparada. Más adelante sucedió algo largamente esperado al abrirse el tráfico por la carretera del Golfo, todavía en terracería y el Gobierno del Estado concesionó a la Cooperativa el servicio de primera y de segunda clase desde el río Tonalá en el Estado de Veracruz hasta su límite con el Estado de Campeche, ésta decisión fue toma-

da en base al deseo del Sr. Gobernador de ayudar a la Sociedad Cooperativa a salir de la difícil situación en que se encontraba, acto que le costó algunos problemas por ser éste de la competencia de la Sría. de Comunicaciones y Obras Públicas y el caso fue llevado ante el Sr. Presidente de la República Adolfo Ruiz Cortines, defendiendo el Gobernador del Estado sus razones de ayudar a la Cooperativa de obreros tabasqueños accediendo el Sr. Presidente y otorgando las concesiones federales, firmándose de inmediato los convenios de participación conjunta entre la cooperativa y los Autobuses de Oriente ADO, para el servicio de primera y con la Cooperativa Coatzacoalcos-Minatitlán para el de segunda, iniciándose así el servicio entre Villahermosa y Coatzacoalcos aunque la carretera en su mayoría apenas si se podía transitar por sus malas condiciones quedando pendiente por parte de la Cooperativa de establecer el servicio de primera con los ADO.

La falta de solvencia económica y de experiencia de los dirigentes cooperativistas fueron consecuencia del primer fracaso en el nuevo servicio; ya que no se sostuvieron ni siquiera un año los camiones en servicio quedando solamente las carrocerías inservibles, los motores, las cajas de velocidades, diferenciales y los ejes quedaron en las "tembladeras" de la carretera y así comenzó un nuevo peregrinar consiguiendo mejores unidades y créditos para enfrentar el problema, lográndose por fin un crédito de la Compañía Distribuidora de los Camiones marca REO, representada en Tabasco por el Sr. Arturo Gamas Colorado; con los cuales se procedió a trabajar en forma más seria el servicio foráneo.



Izq. a Der. Constantino Juárez, (no identificado) Jesús Gallegos, Jesús Morales, Juan José Pola y José Arévalo.



Izq. a Derecha C. Mateo Martínez, Constantino Juárez, Atilano Noceda
Angel Aguilar, René López, Anastacio Martínez, Ramón Peña y Manuel
Sánchez.

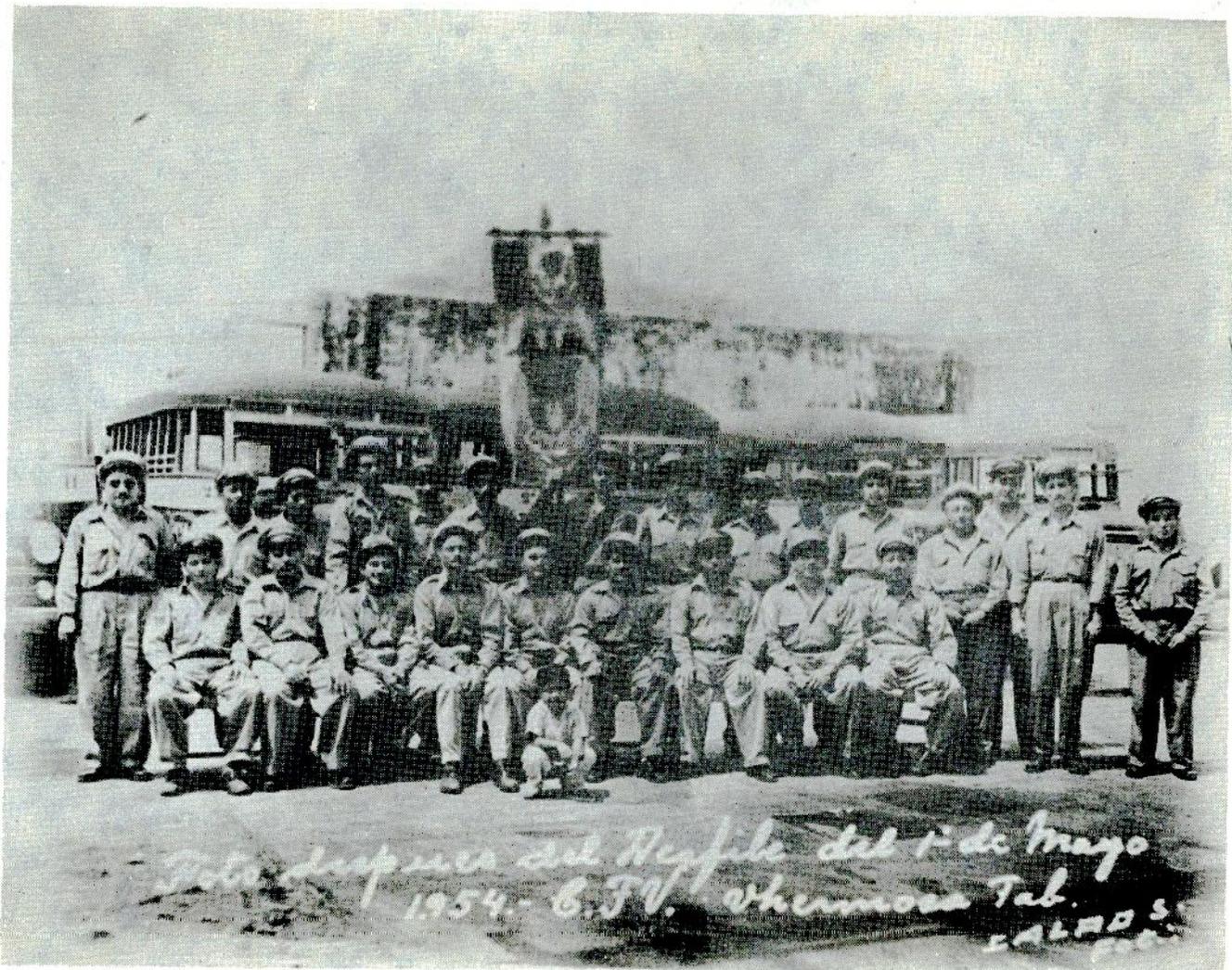


Photo después del Perfil del P de Mayo
1954 - C.F.V. Thermosa Tab.
CALMO S.



Socios de la Coop. en la Inauguración de la Gasolinera, en las
Instalaciones de Tamulté

CAPITULO V

CANCELACION DE RUTAS

Mientras se suscitaban estos acontecimientos, transcurrían los años del gobierno sustituto llegando a su fin en el año 1959, en el cual toma posesión como Gobernador Constitucional el Lic. Carlos A. Madrazo Berra y de inmediato afrontó todos los problemas que afectan al transporte urbano de Villahermosa y sus colonias y lo que parecía un desafío para otros fue resuelto personalmente por el Gobernador con gran talento en una mesa redonda con la concurrencia de los representantes de todos los sectores sociales ante quienes se expusieron los problemas tanto de transportes como de usuarios que después de dialogarse se llegó a la conclusión de crear una comisión para comprobar el estado físico y financiero de la Cooperativa, en base a dicho dictamen se tomarían las decisiones pertinentes. Al término del análisis se concluyó que era necesario aumentar las tarifas lo cual se hizo, pero también se declararon desiertas cinco rutas de la cooperativa las cuales eran: Primero de Mayo, Sabina, Circunvalación, Los Monos y Tierra Colorada, además se emplazó a la cooperativa, para reforzar las rutas que le quedaban con 25 camiones nuevos y en caso de no poder hacerlo cada mes se declararían desierta una ruta hasta ajustarse a las que se lograran cubrir, ante tal emergencias que amenazaba con terminar con la mayor parte de las actividades de la empresa y ante la falta de crédito y efectivo disponible se acordó cederle los permisos de primera a la empresa ADO a cambio de: \$ 100,000.00 (CIEN MIL PESOS 00/100 M.N.), que se dieron de antici-

po a la Agencia Dodge para la compra de 15 camiones; los dirigentes de la empresa ADO trataron de impedir que la Cooperativa se deshiciera de los permisos, señalando las deventajas de invertir ese dinero en camiones urbanos asegurando que siempre sería un mal negocio pero estas sugerencias no fueron escuchadas por los Socios de la Cooperativa quienes optaron por seguir con el transporte urbano.

Con la adquisición de las nuevas unidades y la ayuda de la ruta federal la Cooperativa mejoró su servicio por espacio de 8 años tiempo en el cual la ruta federal aumentó sus corridas y los beneficios fueron percibidos por el usuario del servicio urbano, no así para los Socios que nunca obtenían dividendos y por lo tanto crecía el descontento general.

Un grupo de socios de la cooperativa solicitó al C. Gobernador Lic. Carlos A. Madrazo, se le ayudara para separarse de la Sociedad, y seguir trabajando en el servicio urbano como permisionarios independientes, petición que les fue aceptada y al declararse desierta la ruta, que cubría la colonia 1ro. de Mayo, ésta les fué consecionada al grupo, originándose así el nacimiento de la primera Unión de Permisionarios de Autobuses Urbanos de Villahermosa, siendo también hasta el momento la que mejor funcionó bajo este tipo de organización, debido a que se trabajó con buena dirección y mucho afán de servicio al público usuario, contando siempre con el apoyo del Gobierno del Lic. Madrazo, los socios de esta Unión fueron los siguientes:

MIGUEL COMPAN JIMENEZ

ROBERTO GOMEZ GARCIA

J. FRANCISCO HERNANDEZ H.

RAFAEL LEON RUEDA
GRACILIANO RAMON CERNUDA
ROSARIO LEON DAMASCO
RODOLFO CASTILLO ESTRADA.

Este grupo de hombres se mantuvieron unidos por más de 12 años hasta que se canceló la concesión de las rutas del servicio urbano a la cooperativa y surgieron otras uniones que trataban de seguir el camino trazado por la primera sin que jamás lo hayan logrado.

Cabe señalar algunas fallas de carácter interno y externo que son a mi juicio las causas de la desorganización y el fracaso del transporte urbano en Villahermosa tanto en el pasado como en el presente.

La reglamentación para ese tipo de servicio ordena que debe ser concesionada a cooperativas o sindicatos de trabajadores para su explotación sin fines de lucro sino como beneficio social.

En el caso de la cooperativa uno de los graves problemas fue que no se contaba con una autoridad reguladora ni por el Gobierno del Estado ni por la Secretaría de Industria y Comercio.

En el año de 1958 la sociedad cooperativa no contaba con un Gerente, los directivos que asumían el mando no tenían conocimientos acerca del ramo ni mucho menos asesoramiento, cometiéndose todo tipo de errores como especulación con el puesto pero ésto no era tan perjudicial como los desatinos cometidos en su administración ya que con dichos actos lograron poner en aprietos a la cooperativa y al Gobierno del Sr. Manuel R. Mora en sus dos últimos años debido a la falta de transportes que se acentuaban en la Ciudad y así con estos graves problemas recibe el Gobierno del Estado en el año de 1971, el Lic. Mario Trujillo García.

CAPITULO VI

FIN DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTES VHSA. EN EL TRANSPORTE URBANO

Como la mayoría de los Gobernantes al llegar a ocupar su cargo, lo primero que tratan de resolver son los problemas que más irritación causan a la población urbana, entre ellos destaca el ya conocido del transporte urbano que en Villahermosa como en todas las grandes ciudades ha sido uno de los desafiantes y el Sr. Mario Trujillo García después de conocerlo intervino de inmediato a tratar de solucionarlo, obteniendo crédito para comprar unidades y reforzar las rutas lo cual no dio los resultados esperados ya que los camiones eran de marca Internacional con máquinas diesel, cajas de velocidades y diferencial chicos todo esto aunado a la falta de conductores con experiencia y socios que no entendieron las buenas intenciones del Gobierno para ayudarlos a salir de su mala situación y pensaron que les quitarían sus patrimonios por lo que se dedicaron a destruir lo más pronto posible los camiones nuevos, todo ésto sucedía a ciencia y paciencia de los interventores que sin conocer nada referentes a este problema y mucho menos las causas que lo originaban en lugar de solucionarlo cada día se complicaba más.

Poco tiempo después se compraron nuevos camiones marca FORD con máquina de gasolina y el servicio mejoró a pesar de la renuncia de los socios de la Cooperativa para trabajar en orden, se autorizó una nueva tarifa que se había solicitado y comenzaron nuevos desórdenes callejeros y secuestros de camiones por parte de los estudiantes de la Uni-

versidad quienes al dialogar con el gobernador y exponerle sus razones depusieron su actitud y devolvieron las unidades secuestradas.

Sin embargo el Gobierno del Estado resolvió cancelar la conseción a la Cooperativa de todas las rutas urbanas y otorgarlas en forma individual; y para este efecto la Secretaría de Finanzas vendía a los Socios de la Cooperativa los camiones a su cargo, solo que la mayoría no quiso y se fueron a seguir trabajando en las rutas federales, otorgándole el Gobierno oportunidad a todos los socios de nuevo ingreso, a mecánicos y particulares y así empezó a formarse las Uniones de Permisionarios que son agrupaciones que carecen de personalidad jurídica para ser sujetos de crédito y sin la ayuda del Gobierno para la adquisición de más unidades.

CAPITULO VII

LOS AUTOBUSES DEL PUEBLO

En el año de 1977 recibe el Gobierno del Estado el Ing. Leandro Rovirosa Wade, con el ya citado problema del transporte urbano entre otros, solo que ahora en crisis para variar, tomándose medidas de inmediato, solo que éstas fueron más populistas que efectivas ya que se adquirieron 20 unidades y se comenzó a operar regalando el pasaje por espacio de dos meses sin permitir a las uniones aumentar las tarifas, hundiéndose cada día más el servicio y las protestas del público se hacían oír por todos los medios y ésto fue motivo para que se autorizaran más placas de taxis colectivos que no lograban cubrir la demanda de los usuarios por la falta del transporte masivo.

En el año de 1978 el problema de los permisionarios eran insostenible y llegó a su punto máximo en una junta convocada por el C. Director de Tránsito del Estado, este trató de muy malas maneras a los transportistas y fueron amenazados con la cancelación de todos sus permisos; ante esta situación y después de una gran batalla ante la muralla que se ha impuesto para lograr una audiencia con el C. Gobernador a partir de 1971, con la ayuda de un gran amigo de los trabajadores Sr. Florentino Hernández B; los camioneros lograron una entrevista con el Ing. Rovirosa Wade, ante quien se expuso el problema de una forma amplia, tomando éste la decisión de apoyar a los permisionarios consiguiéndoles créditos con el Banco Banobras para acondicionar los autobuses en servicio y reforzarlos con unidades nuevas, así como el establecimiento de

un servicio con mejores unidades y también se solicitó a la Ciudad de México un estudio hecho por Técnicos Especializados en transportes urbanos y vialidad.

Después se analizó la situación legal para el otorgamiento de los créditos y se suscitó que por no contar los camioneros con bienes raíces en su agrupación, era necesario formar sociedades mercantiles para lograr ser sujetos de crédito y de esta manera el Gobierno del Estado pudiera avalarlos.

Rápidamente se convocó a una asamblea general de permisionarios y se les expuso el plan de trabajo propuesto por el Gobierno del Estado siendo rechazado por la mayoría de ellos que como se sabe, no confían en ningún tipo de organización y con justificada razón ya que en base a experiencias anteriores se duda de los ofrecimientos de los Gobernantes en turno, porque estos solo quieren salir del problema durante su gestión con la ayuda de los camioneros, sin importarles la suerte que corran después el servicio urbano y menos de los que apoyaron en la prestación.

CAPITULO VIII

TRANSPORTES URBANOS DEL CENTRO, S. A. DE C. V.

Solamente un grupo de 26 socios aceptaron de los 150 permisionarios formar parte de la empresa "Transportes Urbanos del Centro, S. A. de C. V.", aportando el 20% del costo de 25 unidades tipo Delfín y el 80% restante fue financiado por el Banco Banobras mejorándose así el servicio de la Ciudad y sus colonias, el día 21 de marzo de 1979, fecha en la cual se hizo la inauguración de las rutas por el Sr. Gobernador del Estado, otorgándosele a este servicio una tarifa de \$3.00 que en ese tiempo eran más que suficientes, logrando la empresa pagar sus letras puntualmente a Banobras y adquirir herramientas para el taller de mantenimiento y dos camionetas para el servicio. Las utilidades restantes por acuerdo de los accionistas no fueron repartidas y se reinvertieron en la compra de un autobus de contado para reforzar las rutas y se acondicionaron los talleres, esto fué logrado en los años de 1979 y 1980, para 1981 la situación del País comenzó a agravarse con la inflación y como consecuencia las devaluaciones de nuestra moneda, fenómeno que golpeaba al transportista sin piedad porque el 70% de las refacciones son de importación y los costos de mantenimiento se dispararon sin remedio, por estas causas así como los aumentos de los salarios a los trabajadores y demás prestaciones y gastos se solicitó una revisión a las tarifas de acuerdo a un estudio realizado por un Bufete Contable que acompañó la petición presentada por "TUCSA" más sin embargo ésta no tuvo respuesta en los tres últimos años de Gobierno del Sr. Roviroa Wade conde-

nando al fracaso a la empresa, a los permisionarios y al público usuario se le obligó a transportarse en coches de sitio los cuáles volvieron de servicio colectivo estableciéndose en lugar de los camiones en cada ruta y de esta forma terminó su mandato el C. Gobernador dejando al usuario de la Ciudad de Villahermosa la más progresista del Sureste sin carros de sitios que funcionaran, camiones desvencijados tanto de autobúses del pueblo como de las uniones así como los de TUCSA, que todavía se negaban a parar aunque ya la mayoría lo había hecho por falta de dinero para reparar unidades, otros desertaron y se fueron a trabajar a Petróleos Mexicanos, transportando personal, concluyéndose así el año de 1982 otra etapa más de Gobierno y los camioneros urbanos abandonados a su suerte con deudas de los créditos que les fueron otorgados, al Seguro Social e Impuestos Federales.



Inauguración de la Empresa "TRANSPORTES URBANOS DEL CENTRO, S.A. DE C.V." el día 21 de Marzo de 1979 por el C. Gob. del Estado Ing. LEANDRO ROVIROSA W., y sus colaboradores más cercanos.



Inauguración de mas Unidades 1981
(TUUSA)



Parque Vehicular de la Empresa SAETA
1983

CAPITULO IX

SISTEMA DE AUTOTRANSPORTE Y ENLACE DE TABASCO

Durante las giras de trabajo por el municipio del Centro y particularmente en la ciudad de Villahermosa el Lic. Enrique González Pedrero, escuchó el clamor del público usuario solicitándole resolviera el problema del transporte urbano y en diálogo abierto con los camioneros se enteró de sus problemas, y su decisión fué la de hacerle frente con soluciones serias y de fondo, interviniendo para tal efecto técnicos especialistas en la materia y después de conocer todas las condiciones en que se presta el servicio, elaboraron otro estudio similar al efectuado anteriormente dando por resultado la creación de otra empresa con denominación similar a TUCSA (Sociedad Anónima) pero con la función del Gobierno y del transportista como accionista y nuevamente se invitó a todos los permisionarios a participar como socios con el Gobierno del Estado, con la nueva negativa de las mayorías esta vez con más razón por los fracasos anteriores y también porque existen pocos trabajadores camioneros; la mayoría son personas que nunca han trabajado en un camión y como se mencionó anteriormente se adhirieron por error o ambición y no encuentran a quién vender sus placas o vehículos, una vez que no tienen las tarifas esperadas.

TUCSA con sus 26 accionistas aceptó formar parte de la nueva Empresa y así después de los trámites de rigor el día 4 de Julio de 1983 empezó a funcionar el sistema de autotransporte y enlace de Tabasco

(SAETA), que sin lugar a dudas es hasta hoy el mejor esfuerzo realizado por Gobierno alguno para solucionar el problema del transporte urbano, con las instalaciones adecuadas en lo que se refiere a oficinas, talleres y corralón para el trabajo interno y en el aspecto externo apropiados paraderos, casetas terminales equipadas de comunicación por radio, camionetas para auxilio mecánico y servicio de grúa para las emergencias mayores así como el equipo requerido de carácter fundamental para la prestación de un buen servicio de transporte al público usuario de Villahermosa que siempre ha deseado la suficiencia en materia de transporte que necesita como capital del Estado; por esta razón al constar el esfuerzo de esta empresa le ha correspondido aceptando todos los incrementos a las tarifas que se han realizado ya que el usuario está consciente de que solo pagando lo justo por su boleto podrá estar en condiciones de exigir mejor servicio.

PROBLEMATICA ACTUAL Y POSIBLES SOLUCIONES

La nueva Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado así como los estudios para la creación de las empresas destinadas al transporte urbano han sido elaborados buscando la mejor forma de encauzar la anarquía existente dentro de las uniones de transportistas; desafortunadamente la aplicación de la Ley no ha tenido el éxito esperado aún con todo el apoyo que brinda el Gobierno del Estado ya que el servicio urbano cada día decrece más por falta de unidades en circulación debido a que las personas que se encuentran en el mando desconocen totalmente los problemas comunes de la actividad del transporte urbano en la que los choferes están acostumbrados a conducir las unidades y a su vez administrar el dinero producto de la venta de los boletos debiendo tratar de encauzar las inquietudes de dicho personal mediante el diálogo ya que éstos son como los ríos; que dan vida, pero también si se desbordan arrasan con todo, como sucedió cuando al solicitar un aumento de sueldo justo, no obtuvieron respuesta y se fueron sobre parte del dinero de los boletos hasta llegar al saqueo a niveles verdaderamente alarmantes a pesar de que causaban baja a los que se les sorprendían infranti y de esta manera empezó el desfile de conductores capacitados en la propia empresa y admitiéndose nuevos elementos sin experiencia convirtiéndose SAE-TA en una escuela de conductores que en su mayoría han sido aprovechados en otras empresas. Después se aprobaron diversos sistemas tratando de enmendar el error inicial con resultados muy poco halagadores porque si bien se suprimió la liquidación por el sistema de venta de boletos y se implantó el arrendamiento de las unidades; el conductor para salir con

buenas utilidades en la mayoría de los casos trabajan las unidades sin importarles las condiciones mecánicas de las mismas que da como consecuencia la falta de camiones en servicio por encontrarse en los talleres.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado ante la situación de la crisis económica nacional y los altos costos de inversiones que se necesitan para poder seguir renovando equipo en la empresa SAE-TA, nuevamente ha tomado el camino equivocado tratando de resolver el problema autorizando placas para minibuses y combis para todas las rutas de la Ciudad y rancherías vecinas, lográndose con esto que de momento sirva como paliativo a las necesidades de transportes pero ha servido también para encarecerlo por la capacidad tan limitada de estos vehículos donde el problema reclama que se usen trolebuses o tranvías donde viajen 150 o 200 personas en cada corrida utilizando un solo conductor, mientras que para transportar las mismas 200 personas en combis por lo menos se necesitan 8 unidades y por lo consiguiente la misma cantidad de conductores lo que ocasiona un aumento en la circulación lo cual agrava el problema de la Ciudad que ya de por sí es conflictiva en este aspecto. Otro error de esta medida es que ha concesionado a personas que no tienen nada que ver con esta actividad ya que no son personas que llegado el momento se pongan a trabajar personalmente una combi o un minibus, cuando lo lógico es que se le den facilidades a los trabajadores con mejor hoja de servicio ya que este control lo lleva la Dirección de Tránsito a través de los tarjetones del conductor implantado hace como 6 años.

Definitivamente la solución está en sacar adelante a SAETA si no es posible en la presente administración de Gobierno la siguiente debe aprovechar las experiencias obtenidas hasta la fecha, tomando en consideración lo bueno y desechado lo malo así como colocando personas capaces al frente de la organización de preferencia tabasqueños que conozcan la manera de ser de nuestra gente o porqué no decirlo puede ser una persona de fuera del Estado pero que nos traingan conocimientos nuevos sobre esta materia.

Desterrar de SAETA el burocratismo existente, las recomendaciones de personas "idóneas", y que se le otorgue al Gerente amplias facilidades de mando pero exigirle a su vez responsabilidades ante el Consejo de Administración cada 12 meses.

Por lo anteriormente expuesto sobre las empresas de transporte TUCSA y SAETA, la primera logró salir adelante durante 4 años sin apoyo económico por parte del Gobierno y las tarifas de los boletos no fueron aumentadas, solo con la ayuda de los conductores que estaban concientes de la situación y con la debida administración se continuaba proporcionando el servicio.

Caso contrario el de SAETA la cuál con todo el apoyo que le fué otorgado siempre, el gobierno no ha podido despegar el vuelo que todos esperábamos para beneficio de las clases trabajadoras que son los usuarios del transporte urbano.

Otra opción que podía servir para el futuro sería el establecimiento de un Fideicomiso que otorgue créditos a los camioneros para la ad-

quisición de autobuses del servicio urbano con lo cuál se lograría asegurar la prestación del servicio y la recuperación de la inversión del gobierno, además del control de la distribución del servicio que estaría en manos de los trabajadores y se eliminaría al transportista intermediario que tantos problemas causa en el desarrollo de tal actividad debido a que solo piensan en las grandes ganancias por el dinero invertido y así se lo exigen al conductor el cual también piensa y con toda razón que si él lo trabaja también tiene que sacar algo para su provecho y de esta forma da inicio otro problema que es el de las carreras o que no lleguen a su terminal por efectuar viajes especiales donde ganan más pero dejan abandonadas sus rutas y esto repercute en el servicio al público usuario.

CONCLUSIONES

Amigo lector lo expuesto en estas líneas mal redactadas son producto de las pláticas sostenidas con personas que vivieron los acontecimientos que aquí se relatan y otras son experiencias que a través de los 40 años de participar como integrante de varias líneas de transportes urbanos en las que pasamos por diversos niveles de tal actividad desde cobrador hasta ocupar cargos administrativos.

Durante estos años de servicio le tomamos cariño a esta actividad y siempre deseamos poder encauzarla por mejores caminos con el afán de servir a la Sociedad Villahermosina y al gremio de trabajadores del volante sin más intereses que el de llegar a crear una verdadera organización como las que funcionan en muchos Estados de la República, sin embargo los buenos deseos siempre se estrellaron en la muralla de la incompreensión tanto de los Gobiernos a los cuáles se les hizo llegar nuestras inquietudes y peticiones las cuáles pocas veces tuvieron eco, así como de los propios camioneros que hoy más que nunca se encuentran dividido

Deseo verdaderamente como expuse anteriormente que SAETA logre salir de la postración en que se encuentra y logre cumplir con los objetivos para los que fue creada y los transportistas lleguen a encontrar la forma de unificarse.

*Este Folleto se Terminó de Imprimir
a los 16 días del mes de Agosto de 1988
en los Talleres
Impresos "TIPO - MEX"
Villahermosa, Tabasco.*

