



CIUDAD DE MÉXICO

Gaceta Oficial del Distrito Federal

Organo del Gobierno del Distrito Federal

NOVENA EPOCA	29 DE JUNIO DE 1999	No. 80
--------------	---------------------	--------

I N D I C E

ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL	
DECLARATORIA DE NECESIDAD PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOBUSES CON ITINERARIO FIJO EN DIVERSAS RUTAS DEL DISTRITO FEDERAL	2
SECRETARIA DE GOBIERNO	
ORDEN DE RESTRICCION DE VENTA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS PARA EL DIA 4 DE JULIO DE 1999	43
LICITACIONES Y CONVOCATORIAS	44
SECCION DE AVISOS	
BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO, S.A. DE C.V.	66
PROCESO INTERACTIVO, S.A. DE C.V.	101
CHRYSLER COMERCIAL, S.A. DE C.V.	101
KANNON, S.A. DE C.V.	105
BIENES RAICES MAPAD, S.A. DE C.V.	105
PRODUCTORA DE JUGOS Y CONCENTRADOS, S.A. DE C.V.	106
FORMATOS NACIONALES, S.A. DE C.V.	108
COMERCIAL IMPORTADORA Y EXPORTADORA YUMARX HERMANOS, S.A. DE C.V.	109
EDICTOS	109
AVISO	111

ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL

DECLARATORIA DE NECESIDAD PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOBUSES CON ITINERARIO FIJO EN DIVERSAS RUTAS DEL DISTRITO FEDERAL

Al margen superior izquierdo un escudo que dice: CIUDAD DE MÉXICO.- JEFE DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL)

CUAUHTÉMOC CÁRDENAS SOLÓRZANO, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 93 y 115 fracción VI del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 12 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 77 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público; 3º., 30 y 32 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, y

CONSIDERANDO

Que es facultad de la Administración Pública del Distrito Federal prestar el Servicio Público de Transporte de Pasajeros, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 12 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y 3º de la Ley de Transporte del Distrito Federal y que, cuando las necesidades del servicio así lo requieran, el titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad podrá otorgar concesión a los particulares para la prestación de esta modalidad de transporte.

Que por sentencia de 26 de septiembre de 1997, dictada por el C. Juez Primero de lo Concursal en la causa No. 54/95, declaró concluida la quiebra en el Organismo Público Descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, quedando bajo la responsabilidad de un Consejo de Incautación el cumplimiento de las obligaciones pendientes respecto de los acreedores laborales y concursales, de todas aquéllas derivadas de la administración del síndico, así como de la prestación temporal del Servicio Público de Transporte de Pasajeros.

Que el Consejo de Incautación necesita fortalecer aquellas rutas que atienden a población de escasos recursos, así como aquéllas que representan baja rentabilidad o cuyos destinos son de difícil acceso, dejando en posibilidad de ser concesionadas aquéllas que ofrezcan viabilidad económica a los particulares, atendiéndose de este modo la demanda existente y al mismo tiempo mejorando la calidad del servicio.

Que se realizaron estudios técnicos sobre la movilidad de los usuarios, viajes generados y atraídos por zona, líneas de de seo y características de la demanda del servicio que actualmente presta el Consejo de incautación en algunas rutas de la Ciudad de México que podrían ser objeto de concesión.

Que de conformidad con el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal 1995-2000, es necesario racionalizar la utilización de los espacios viales y coadyuvar a preservar la calidad del aire por lo que es conveniente alentar la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en autobuses con itinerario fijo.

Que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 77 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público y 32 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, es inaplazable la expedición de una Declaratoria de Necesidad para el concesionamiento de la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en diversas rutas de la Ciudad, con el objeto de proporcionar un mejor servicio y de satisfacer la demanda ciudadana por un transporte de calidad, he tenido a bien expedir la siguiente

DECLARATORIA DE NECESIDAD PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOBUSES CON ITINERARIO FIJO EN DIVERSAS RUTAS DEL DISTRITO FEDERAL.

PRIMERO.- De conformidad con los estudios técnicos mencionados en el Considerando que antecede, la Administración Pública del Distrito Federal, declara la necesidad de incrementar y eficientizar el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en autobuses con itinerario fijo, en las rutas y con el número y tipo de unidades señalados a continuación:

Origen	Destino	Número y tipo de unidades
Metro El Rosario	Plateros Alfonso XIII	10 Autobuses o Autobuses ligeros
Puente Negro	Chabacano	18 Autobuses o Autobuses ligeros
Puente Negro	Carmen Serdán	33 Autobuses
Santa Cruz Meyehualco	Metro Viaducto	11 Autobuses o Autobuses ligeros
Metro Villa de Cortés	Centro Comercial Santa Fe	13 Autobuses o Autobuses ligeros

Origen	Destino	Número y tipo de unidades
San Lorenzo Tezonco	Metro Constitución de 1917	4 Autobuses
Metro El Rosario	Metro Cuatro Caminos	6 Autobuses
Contadero	Metro Chapultepec	17 Autobuses o Autobuses ligeros
Ampliación Jalalpa	Metro Tacubaya	5 Autobuses o Autobuses ligeros
Centro Comercial Santa Fe Piloto	Escandón	7 Autobuses o Autobuses ligeros
	Metro Tacubaya	11 Autobuses o Autobuses ligeros
Presidentes	Metro Mixcoac	5 Autobuses o Autobuses ligeros
Corpus Cristi (Coral)	Metro Mixcoac	6 Autobuses o Autobuses ligeros
Santa Catarina	Metro Escuadrón 201	11 Autobuses
Gertrudis Sánchez	Metro El Rosario	13 Autobuses
Metro Zaragoza	Reclusorio Oriente	9 Autobuses o Autobuses ligeros
San Felipe	U. H. Iztacalco (por Av. 608)	5 Autobuses o Autobuses ligeros

SEGUNDO. - Para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en autobús con itinerario fijo en las rutas que anteceden, se otorgará a cada concesionario una sola concesión, misma que amparará la ruta o rutas que habiendo sido concursadas resulte ganador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley de Transporte del Distrito Federal.

La citada concesión será otorgada mediante Concurso Público, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 77 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, para tal efecto, se expedirán las convocatorias correspondientes.

TERCERO. - La prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros cuya necesidad es declarada, se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Transporte del Distrito Federal y a los términos y condiciones que establezca el Título Concesión correspondiente.

CUARTO. - Los vehículos con los cuales se prestará el Servicio Público de Transporte de Pasajeros deberán ser unidades a diesel, eléctricos, de gas o híbridos que cumplan las normas anticontaminantes vigentes y con longitud mayor a los 9.50 metros y hasta 12.50 metros, y una capacidad vehicular no menor de 60 pasajeros, incluyendo tanto sentados como parados y con una densidad máxima de 6 pasajeros de pie por metros cuadrados.

QUINTO. - Las condiciones generales de operación que deberá cumplir este Servicio Público de Transporte son:

- I. Tener horarios programados y hacerlos del conocimiento público al usuario, cubriendo como mínimo 19 horas de servicio, entre las 4:00 y las 23:00 horas. Estos horarios podrán ajustarse en función de la demanda registrada en cada ruta, y
- II. Satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente el servicio dentro de los horarios programados.

SEXTO. - De conformidad con lo dispuesto por el artículo 32, fracción I de la Ley de Transporte del Distrito Federal, se anexan a la presente Declaratoria de Necesidad, los resultados de los estudios técnicos justificatorios de las rutas listadas en el punto Primero.

SÉPTIMO. - En cumplimiento de lo dispuesto por el párrafo cuarto del artículo 30 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, se informa que hasta el momento se han otorgado 101 concesiones para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en su modalidad de colectivo, que autorizan a 27,490 unidades.

TRANSITORIO

ÚNICO. - La presente Declaratoria de Necesidad, entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Dado en la Residencia del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, en la Ciudad de México, a los dieciséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y nueve.- **ATENTAMENTE.- SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.- CUAUHTÉMOC CÁRDENAS SOLÓ RZANO.- JEFE DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.- FIRMA**

ESTUDIO TÉCNICO JUSTIFICATORIO PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES EN 17 RUTAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Dada la necesidad de cubrir la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal de manera regular, permanente, continua e ininterrumpida, de acuerdo con la Declaratoria de Necesidad emitida por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, la Secretaría de Transportes y Vialidad realizó estudios sobre un grupo de 17 rutas que actualmente son atendidas por el Consejo de Incautación de AUPR-100, así como de los servicios alternativos que tiene el usuario, para determinar aquellas rutas susceptibles de ser concesionadas.

De los estudios de estas rutas se desprende que la reducción del parque vehicular trajo consigo una disminución en el número de usuarios atendidos, mismos que fueron absorbidos por unidades de menor capacidad en rutas alternativas, generándose un mayor número de transbordos por la búsqueda de rutas alternas para su transportación.

La densidad de población se ha incrementado año tras año y el crecimiento de las unidades no se ha dado en la misma proporción, por lo que los usuarios no tienen satisfechas sus necesidades de transportación, con lo que la calidad del servicio se ha visto mermada y aquel que en forma alternativa ofrecen los minibuses no cumple con los estándares de calidad que el usuario requiere.

Bajo estas circunstancias y con el propósito de mejorar el servicio, es necesario garantizar la atención que se brinda actualmente a los usuarios así como prever su incremento mismo que se estima en dos por ciento anual.

Los estudios técnicos justificatorios de cada ruta para ser susceptibles de concesión están basados en los siguientes elementos:

- Volumen de la demanda de pasajeros.
- Variación de la demanda a través del día.
- Estándares del servicio que debe prestar el concesionario (frecuencias, velocidad, comodidad, etc.)
- Características de la vialidad (sinuosidad, pendientes, condiciones del pavimento, etc.)
- Disponibilidad y condiciones de las unidades en servicio y el mantenimiento.

De los resultados de los estudios, las rutas que pueden ser objeto de concesión son las siguientes:

1. METRO ROSARIO - PLATEROS ALFONSO XIII
2. PUENTE NEGRO – CHABACANO
3. PUENTE NEGRO – CARMEN SERDÁN
4. SANTA CRUZ MEYEHUALCO – METRO VIADUCTO
5. VILLA DE CORTÉS – CENTRO COMERCIAL SANTA FE
6. SAN LORENZO TEZONCO – METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
7. METRO EL ROSARIO – METRO CUATRO CAMINOS
8. CONTADERO – METRO CHAPULTEPEC
9. AMPLIACIÓN JAJALPA – METRO TACUBAYA
10. CENTRO COMERCIAL SANTA FE – ESCANDÓN
11. PILOTO – METRO TACUBAYA
12. PRESIDENTES - METRO MIXCOAC
13. CORPUS CRISTI (CORAL) – METRO MIXCOAC
14. SANTA CATARINA – METRO ESCUADRÓN 201
15. GERTRUDIS SANCHEZ – METRO EL ROSARIO
16. METRO ZARAGOZA – RECLUSORIO ORIENTE
17. SAN FELIPE – U.H. IZTACALCO (POR AV. 608)

En síntesis, los resultados por ruta se presentan a continuación.

1. RUTA “METRO EL ROSARIO – PLATEROS ALFONSO XIII”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 47,462 Pasajeros – kilómetro y 1,791 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 5 vueltas, 199 kilómetros, en promedio.
- **Ascensos por vuelta:** 221 pasajeros, en promedio, 1,105 pasajeros por unidad por día.

- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 4.85 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 24% del recorrido en ambos sentidos.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio es de 5.45 pasajeros / Km.
- **Rotación:** 5.14 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 43 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas en Calz. de Las Lomas - Museo de Historia Natural y Prado Norte - Paseo de la Reforma. Dicho valor representa una ocupación del 43%.
- **Tiempos:** 135 minutos de recorrido, 18 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 10 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 163 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 14.70 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 14 minutos, con un índice de irregularidad de 0.632.
- **Tipo de ruta:** Diametral con elevada rotación de usuarios y movimiento de pasajeros muy significativo en las paradas Calz. Ingenieros Militares – Paradero Metro Cuatro caminos y Sur 122 – San Marcos.
- **Frecuencias de Paso:** Irregulares. Con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 68,000 pasajeros en promedio al día y operaban 20 autobuses, según se aprecia en el cuadro 1.

Cuadro 1.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN [%]
Unidades en servicio	20	9	11	45
Pasajeros promedio al día	68,000	9,945	58,055	85.37

B) CONCLUSIONES

• Características del Vehículo Requerido

En función de lo anterior y de las condiciones geográficas, topográficas y demás que se observaron en la ruta, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las características generales siguientes:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta "Metro el Rosario – Plateros Alfonso XIII", se requiere además, emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la escasa demanda de las horas valle, esto es, de 78 pasajeros entre las 8:15 y las 9:15 horas, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada ruta donde existen fuertes pendientes o radios de curvatura cerrados, como los que se presentan en la colonia Alfonso XIII.

• Programación Requerida

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 10 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Santa Lucia - Calz. De la Naranja y Calz. Lomas - Av. Constituyentes que permita detectar incumplimiento del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 2 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta Metro el Rosario – Plateros Alfonso XIII.

Cuadro 2.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	281 Pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:30 – 23:48 horas.
Total de viajes programados	88 viajes
Período de máxima demanda	14:00 – 21:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	10 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	16 minutos
Período de menor demanda	4:00 – 6:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	1 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	145 minutos
Factor HMD/HV	10
Minutos de servicio efectivo	6.422 minutos
Minutos improductivos	883 min
Eficiencia del itinerario	88%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	63 minutos
Parque vehicular de reserva (10 %)	1 autobús

2. RUTA “PUENTE NEGRO – CHABACANO”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 2,390 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 6 vueltas, 156 kilómetros, en promedio.

- **Ascensos por vuelta:** 155 pasajeros, en promedio, 930 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 4.0 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 27 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 5 pasajeros/kilómetro.
- **Rotación:** 4.24 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 47 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas en Circunvalación y San Antonio Tomatlán. Dicho valor representa una ocupación del 46%.
- **Tiempos:** 110 minutos de recorrido, 24 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 16 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 150 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 11.4 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 13 minutos con un alto índice de irregularidad.
- **Tipo de ruta:** Diametral típica con captación de usuarios durante el recorrido mismos que descienden a la porción media de la ruta una vez pasado este tramo vuelve a recargar usuarios para posteriormente iniciar el proceso de descarga.
- **Frecuencias de Paso:** Irregulares. Con diferencias notables en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 51,74 pasajeros en promedio al día y operaban 41 autobuses, según se aprecia en el cuadro 3.

Cuadro 3.- Comparativo 1987 – 1996

Concepto	1987	1996	Diferencia	Variación [%]
Unidades en servicio	41	14	-27	-66
Pasajeros promedio/día	51,742	11,940	39,802	-77

B) CONCLUSIONES

• Características del Vehículo Requerido

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta "Puente Negro – Chabacano", se requiere emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la escasa demanda de las horas valle: de 27 pasajeros entre las 08:00 y las 09:00 horas, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada ruta donde existen radios de curvatura cerrados, como los que se presentan en la colonia Centro.

• Programación Requerida

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 18 unidades en la ruta, lo que garantiza un control más próximo para prestación de servicio e inclusive para la aplicación del mantenimiento. Es conveniente mencionar que esto no significa que determinadas unidades solo estén distribuidas en un derrotero, pero si la cantidad.

- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control de Av. Del Trabajo y Rivero que permita detectar incumplimiento del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. En caso de desajuste o emergencia sobre recorrido, funcionará como destino intermedio o punto de incorporación al servicio.
 - Puntualidad en las jornadas de trabajo que asegure una confiabilidad de llegadas de las unidades a los puntos de control de + 5 minutos después de la hora programada y -1 minuto antes de la hora programada, debiendo el operador esperar en dicho punto el ajuste del tiempo pertinente.
 - Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que siempre garantice la disponibilidad de unidades para la asignación normal o de reemplazo. Esto implicará mantener niveles de eficiencia del orden del 85 al 90%.
 - Realizar cada año un presupuesto de desempeño operativo, con base a la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes en el periodo, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades disponibles.
 - Dotar al personal de control del servicio (despachador de autobuses y supervisores del servicio) de facilidades de comunicación, que favorezcan una respuesta más rápida en caso de controversias en el servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 2 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta Metro el Puente Negro - Chabacano.

Cuadro 4.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	501 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.9
Periodo de servicio	4:00 - 00:51 horas
Total de viajes programados	262 viajes
Periodo de máxima demanda	19:00 - 20:00 horas
Unidades en el periodo de máxima demanda	18 autobuses
Intervalo en el periodo de máxima demanda	8 minutos
Periodo de menor demanda	21:00 - 22:00 horas
Unidades en el periodo de menor demanda	7 autobuses
Intervalo en el periodo de menor demanda	19 minutos
Factor HMD/HV	2.6
Minutos de servicio efectivo	16,574.
Minutos improductivos	1,820
Eficiencia del itinerario	90.1%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	7.4%
Parque vehicular de reserva 10 %	2 autobuses

3. RUTA "PUENTE NEGRO - CARMEN SERDÁN"

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 312,200 Pasajeros – kilómetro y 8,636 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 5 vueltas, 247 kilómetros, en promedio.
- **Ascensos por vuelta:** 298 pasajeros, en promedio, 1,491 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 5.94 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 24 % del recorrido en un sentido.

- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 6 pasajeros/kilómetro.
- **Rotación:** 5.34 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 56 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas Arneses y Ganaderos. Dicho valor representa una ocupación del 70%.
- **Tiempos:** 129 minutos de recorrido, 27 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 19 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 175 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 17 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 5.5 minutos con un índice de irregularidad poco significativo.
- **Tipo de ruta:** Tangencial típica con elevada rotación de usuarios y movimiento de pasajeros en la que conforme avanza va captando usuarios, mismo que descienden al arribar a la porción media de la ruta Una vez pasado este tramo medio, vuelve a recargar usuarios para posteriormente iniciar el proceso de descarga.
- **Frecuencias de Paso:** Diferencias significativas en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 99,873 pasajeros en promedio al día y operaban 77 autobuses, según se aprecia en el cuadro 5.

Cuadro 5.- Comparativo 1987 - 1996

Concepto	1987	1996	Diferencia	Variación [%]
Unidades en servicio	27	35	+12	+44
Pasajeros promedio/día	99,873	62,185	-37,688	-38

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de al menos 80 pasajeros de capacidad con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta "Puente Negro Carmen Serdán", se requiere emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la demanda de las horas valle, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada ruta.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 33 unidades en la ruta, lo que garantiza un control más próximo para prestación de servicio e inclusive para la aplicación del mantenimiento. Es conveniente mencionar que esto no significa que determinadas unidades solo estén distribuidas en un derrotero, pero si la cantidad.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en los puntos de control del Metro San Lázaro y Ermita Iztapalapa que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Estos puntos también son considerados para emergencias.
 - Puntualidad en las jornadas de trabajo que asegure una confiabilidad de llegadas de las unidades a los puntos de control de +5min después de la hora programada y -1min antes de la hora programada, debiendo el operador esperar en dicho punto el ajuste del tiempo pertinente.
 - Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que siempre garantice la disponibilidad de unidades para la asignación normal o de reemplazo. Esto implicará mantener niveles de eficiencia del orden del 85 al 90%.
 - Realizar cada año un presupuesto de desempeño operativo, con base a la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes en el periodo, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades disponibles. Dotar al personal de control del servicio (despachador de autobuses y supervisores del servicio) de facilidades de comunicación, que favorezcan una respuesta más rápida en caso de controversias en el servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 6 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta Metro el Puente Negro Carmen Serdán.

Cuadro 6.- Especificaciones del servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	795 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.9
Periodo de servicio	4:00 - 00:07 horas
Total de viajes programados	398 viajes
Periodo de máxima demanda	07:15 - 8:15 horas
Unidades en el periodo de máxima demanda	33 autobuses
Intervalo en el periodo de máxima demanda	5 minutos
Periodo de menor demanda	16:45 - 17:45
Unidades en el periodo de menor demanda	25 autobuses
Intervalo en el periodo de menor demanda	7 minutos
Factor HMD/HV	1.32
Minutos de servicio efectivo	30,497
Minutos improductivos	2,395
Eficiencia del itinerario	92.7%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	6%
Parque Vehicular de Reserva 10 %	3 autobuses

4. RUTA “SANTA CRUZ MEYEHUALCO - METRO VIADUCTO”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 15,923 Pasajeros – kilómetro y 966 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 6 vueltas, 193.2 kilómetros, en promedio.
- **Ascensos por vuelta:** 75 pasajeros, en promedio, 450 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 7.1 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 22.04% del recorrido en ambos sentidos.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 2.33 pasajeros/kilómetro.
- **Rotación:** 2.42 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 31 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas F.C. San Rafael Atlixco - Av. Canal del Moral. Dicho valor representa una ocupación del 31%.
- **Tiempos:** 81 minutos de recorrido, 9 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 9 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 99 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 19.85 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 26 minutos con un índice de irregularidad de 0.484.
- **Tipo de ruta:** Radial típica con una pequeña rotación de usuarios y una descarga de pasajeros muy significativa en la parada Metro Viaducto en el sentido 1, característico de un sistema alimentador del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
- **Frecuencias de Paso:** Con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 79,952 pasajeros en promedio al día y operaban 24 autobuses, según se aprecia en el cuadro 7.

Cuadro 7. - Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN (%)
Unidades en servicio	24	5	19	79%
Pasajeros promedio al día	79,952	1,205	78,747	98.49%

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2 ,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 11 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Av. Jalisco - Sur 21 y Av. Río Churubusco (Cto. Interior) - Oriente 106 que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 8 presenta de manera sintética, las especificaciones para la operación de la ruta Santa Cruz Meyehualco – Metro Viaducto.

Cuadro 8.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	455 Pasajeros
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:30 - 23:56 horas
Total de viajes programados	197 viajes
Período de máxima demanda	14:00 - 21:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	11 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	10 minutos
Período de menor demanda	4:00 - 6:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	3 autobuses

Intervalo en el período de menor demanda	42 minutos
Factor HMD/HV	3.7
Minutos de servicio efectivo	9,895 minutos
Minutos improductivos	1,275
Eficiencia del itinerario	88%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	9.5
Parque vehicular en reserva (10%)	2 autobuses

5. RUTA “**METRO VILLA DE CORTÉS - CENTRO COMERCIAL SANTA FE**”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

La ruta Metro Villa de Cortés - Centro Comercial Santa Fe, corre del Centro al Poniente de la ciudad, comunicando las colonias Narvarte, Del Valle, Nápoles, San Pedro de los Pinos, Lomas de Becerra, Lomas de Santa Fe y La Antigua, que pertenecen a las delegaciones Benito Juárez, Alvaro Obregón y Cuajimalpa.

El uso del suelo predominante es habitacional, excepto en la zona de Santa Fe, que es de tipo comercial y de servicios.

Utiliza como vialidades principales: Calz. de Tlalpan, Luz Saviñón, Concepción Beistegui, Camino Real a Toluca, Camino a Santa Fe y Av. Vasco de Quiroga, que tiene en algunas secciones automóviles estacionados en el primer carril lateral. En la mayor parte del recorrido prevalece el terreno plano, excepto de algunos tramos de la Delegación Cuajimalpa donde se presentan pendientes clasificadas como media montaña. Adicionalmente esta ruta, comunica las líneas 2 y 7 del Metro, a través de las estaciones Villa de Cortés y San Pedro de los Pinos respectivamente.

Las vialidades por donde transitan las unidades cuentan con un ancho de sección, que varía entre 10 y 13 m, y un número de carriles que oscila entre 3 y 4. Las condiciones del pavimento se encuentran en un estado regular y el trazo se considera de sinuosidad baja.

Esta ruta no cuenta con vehículos asignados en la actualidad, por esta razón sólo se obtuvieron en este apartado los resultados de los estudios de verificación de recorridos de cada ruta, de verificación de paradas, de verificación de cierres de circuito, del inventario de infraestructura y de frecuencia de paso y carga.

La longitud de la ruta es de 31.79 km., en ambos sentidos de recorrido, con un total de 104 puntos para el ascenso/descenso, y una distancia promedio entre paradas de 306 m.

- **Mercado Potencial:** En la estación de aforo, se registró una carga total de 57,679 pasajeros a bordo de las diferentes rutas de minibuses y del Consejo de Incautación.

Así tenemos que en los puntos de aforo citados, se registra un flujo de 155 minibuses (82 autobuses equivalentes) a la hora en que se presenta su mayor frecuencia (entre las 6:45 y 7:45 las horas). En ese mismo lapso el Consejo de Incautación presenta una frecuencia de 3 unidades de otras rutas que coinciden en el tramo de esta ruta.

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor a diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.

- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta “ruta Metro Villa de Cortés - Centro Comercial Santa Fe”, se requiere emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la escasa demanda de las horas valle, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada ruta donde existen fuertes pendientes o radios de curvatura cerrados.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 13 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control establecido en Av. Vasco de Quiroga - Chacabuco, Calle 9 - Av. Revolución que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- Puntualidad en los recorridos. No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 9 presenta de manera sintética, las especificaciones para la operación de la ruta Metro Villa de Cortés - Centro Comercial Santa Fe.

Cuadro 9.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	1,348 Pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:28 – 21:31 horas

CONCEPTO	VALOR
Total de viajes programados	449 viajes
Período de máxima demanda	6:00 – 10:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	13 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	4 minutos
Período de menor demanda	21:00 – 23:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	7 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	9 minutos
Factor HMD/HV	1.9
Minutos de servicio efectivo	10,007 minutos
Minutos improductivos	2,654 min,
Eficiencia del itinerario	79%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	17%
Parque vehicular para mantenimiento y reserva (10%)	1 autobús

6. RUTA “SAN LORENZO TEZONCO - METRO CONSTITUCIÓN DE 1917”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 10,750 Pasajeros – kilómetro y 660 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 12 vueltas, 171 kilómetros, en promedio.
- **Ascensos por vuelta:** 86 pasajeros, en promedio, 1,032 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 2.6 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 38 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 6 pasajeros/kilómetro.
- **Rotación:** 2.4 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 36 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas Calz. Benito Juárez y Joaquín Herrera. Dicho valor representa una ocupación del 45%.
- **Tiempos:** 47 minutos de recorrido, 5.5 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 6 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 59 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 14 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 21 minutos
- **Tipo de ruta:** Tangencial típica en la que conforme avanza va captando usuarios, mismo que descienden al arribar a la porción media de la ruta. Una vez pasado este tramo medio vuelve a recargar usuarios para posteriormente iniciar el proceso de descarga.

- **Frecuencias de Paso:** Irregular, con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F.) un aforo de 121,472 pasajeros en promedio al día y operaban 32 autobuses, según se aprecia en el cuadro 10.

Cuadro 10.- Comparativo 1987 – 1996

Concepto	1987	1996	Diferencia	Variación [%]
Unidades en servicio	32	4	-28	-88
Pasajeros promedio/día	121,472	4,293	-117,179	-96

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de al menos 80 pasajeros de capacidad con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta “San Lorenzo Tezonco – Metro Constitución de 1917”, se requiere emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la escasa demanda de las horas valle: de 26 pasajeros entre las 9:00 y las 10:00 horas, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada ruta.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 4 unidades en la ruta, lo que garantiza un control más próximo para prestación de servicio e inclusive para la aplicación del mantenimiento. Es conveniente mencionar que esto no significa que determinadas unidades sólo estén distribuidas en un derrotero, pero si la cantidad.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control de Calz. Benito Juárez y Gran Canal que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Este punto es considerado de acortamiento, que en caso de desajuste o emergencia sobre el recorrido funcionará como destino intermedio o puntos de incorporación al servicio.
- Puntualidad en las jornadas de trabajo que asegure una confiabilidad de llegadas de las unidades a los puntos de control de +5 minutos después de la hora programada y -1 minuto antes de la hora programada, debiendo el operador esperar en dicho punto el ajuste del tiempo pertinente.
- Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que siempre garantice la disponibilidad de unidades para la asignación normal o de reemplazo. Esto implicará mantener niveles de eficiencia del orden del 85 al 90%.

- Elaborar cada año un Presupuesto de Desempeño Operativo, con base a la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes en el periodo, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades disponibles.
 - Dotar al personal de control del servicio (despachador de autobuses y supervisores del servicio) de facilidades de comunicación, que favorezcan una respuesta más rápida en caso de controversias en el servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 11 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta Tezonco – Metro Constitución de 1917.

Cuadro 11.- Especificación del servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	169 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.9
Periodo de servicio	4:14 - 23:14 horas
Total de viajes programados	135 viajes
Periodo de máxima demanda	19:45 - 20:45 horas
Unidades en el periodo de máxima demanda	4 autobuses
Intervalo en el periodo de máxima demanda	25 minutos
Periodo de menor demanda	21:00 - 22:00 horas
Unidades en el periodo de menor demanda	2 autobuses
Intervalo en el periodo de menor demanda	61 minutos
Factor HMD/HV	2
Minutos de servicio efectivo	3,487 minutos
Minutos improductivos	735 minutos
Eficiencia del itinerario	82.6%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	19%
Parque Vehicular de reserva 10%	1 autobús

7. RUTA “METRO EL ROSARIO - METRO CUATRO CAMINOS”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 67,936 Pasajeros – kilómetro y 2,405 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 10 vueltas, 200 kilómetros, en promedio.
- **Ascensos por vuelta:** 156 pasajeros, en promedio, 1,560 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 3.61 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 18.03% del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 7.80 pasajeros/kilómetro.
- **Rotación:** 4 veces se renueva el pasaje por vuelta.

- **Carga máxima promedio:** 39 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas en Calz. de las Armas – 23 de Abril. Dicho valor representa una ocupación del 39 %.
- **Tiempos:** 67 minutos de recorrido, 12 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 10 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 89 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 13.50 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 5 minutos con un índice de irregularidad de 0.375.
- **Tipo de ruta:** Tangencial con elevada rotación de usuarios y movimiento de pasajeros muy significativo en las calles 5 y 16 de septiembre.
- **Frecuencias de Paso:** Irregulares. Con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 243,704 pasajeros en promedio al día y operaban 82 autobuses, según se aprecia en el cuadro 12.

Cuadro 12.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN [%]
Unidades en servicio	82	12	70	85.36
Pasajeros promedio al día	243,704	18,720	224,984	92.31

B) CONCLUSIONES

• Características del Vehículo Requerido

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de al menos 80 pasajeros de capacidad con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión estándar.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta “Metro el Rosario – Metro Cuatro Caminos”, se requiere emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la escasa demanda de las horas valle: de 20 pasajeros entre las 11:15 y las 12:55 horas, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada.

• Programación Requerida

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 6 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.

- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Calz. San Juan de Aragón - F.C. Hidalgo y Av. Cuitláhuac- Central Sur que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
 - No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
 - Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
 - Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
 - Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 13 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta Metro El Rosario – Metro Cuatro Caminos.

Cuadro 13.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	242 Pasajeros/hora.
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:28 – 23:17 horas
Total de viajes programados	141 viajes
Período de máxima demanda	14:00 – 21:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	6 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	18 minutos
Período de menor demanda	21:00 – 23:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	2 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	46 minutos
Factor HMD/HV	3
Minutos de servicio efectivo	3,368 minutos
Minutos improductivos	810 minutos
Eficiencia del itinerario	87 %
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	11
Parque vehicular de reserva (10 %)	1 autobús

8. RUTA “CONTADERO - METRO CHAPULTEPEC”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 125,112 Pasajeros – kilómetro y 3,258 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 6 vueltas, 250.58 kilómetros, en promedio .
- **Ascensos por vuelta:** 188 pasajeros, en promedio, 1,128 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 8.53 kilómetros, en promedio, lo que equivale a un 22.42 % del recorrido en ambos sentidos.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 4.5 pasajeros/kilómetro.
- **Rotación:** 3.69 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 51 usuarios en las secciones de máxima demanda ubicadas en Paseo de la Reforma - Av. Explanada. Dicho valor representa una ocupación del 64 %.
- **Tiempos:** 115 minutos de recorrido, 17 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 12 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 144 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 17.45 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 10 minutos con un índice de irregularidad de 0.56.
- **Tipo de ruta:** Radial con baja rotación de usuarios y una descarga de pasajeros muy significativa en la parada: Metro Chapultepec sentido 1 representando un sistema alimentador al sistema de Transporte Colectivo Metro.
- **Frecuencias de Paso:** Irregulares. Con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 37,394 pasajeros en promedio al día y operaba 14 autobuses, como se aprecia en el cuadro 14.

Cuadro 14.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN [%]
Unidades en servicio	14	13	1	7
Pasajeros promedio al día	37,394	14,664	22,730	60.78

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión estándar.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 17 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
 - Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Paseo de la Reforma - Sierra Vertientes y Prol. Bosque de la Reforma - Av. Sec. Marina que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
 - No retrasarse más de 5 minutos en la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
 - Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
 - Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
 - Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 15 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta Contadero – Metro Chapultepec.

Cuadro 15.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	540 Pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:28 - 23:56 horas
Total de viajes programados	245 viajes
Período de máxima demanda	14:00 - 21:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	17 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	8 minutos
Período de menor demanda	21:00 - 23:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	6 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	26 minutos
Factor HMD/HV	2.8
Minutos de servicio efectivo	14,852 minutos
Minutos improductivos	1,414 minutos
Eficiencia del itinerario	91%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	8.1
Parque de Reserva (10%)	2 autobuses

9. RUTA “AMPLIACIÓN JALALPA – METRO TACUBAYA”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 16,387 pasajeros - kilómetro y 568 vehículos –kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 10 vueltas, 189 kilómetros, en promedio.
- **Ascensos por vuelta:** 95 pasajeros, en promedio, 950 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 5.46 Km, en promedio, lo que equivale a un 59% del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio para la ruta es de 5.19 pasajeros/Km,.
- **Rotación:** 2.32 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** 41 usuarios en las secciones de máxima demanda que se ubican en “Prolongación Av. San Antonio - Alta Tensión y Camino de Minas – 1a Cerrada de Minas”. Dicho valor representa una ocupación del 51%.
- **Tiempos:** 70 minutos de recorrido, 9 minutos para el ascenso y descenso del pasaje y 8 minutos tiempo de terminal. Un tiempo de ciclo de 87 minutos aproximadamente.
- **Velocidad Comercial:** 12.8 Km/h.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y comodidad al usuario. Gran irregularidad en el servicio, ya que los tiempos promedio de espera del usuario en las paradas ubicadas dentro de la ruta son del orden de los 18 minutos con un índice de irregularidad de 0.59.
- **Tipo de ruta:** Radial con flujos encontrados en ambos sentidos, rotación pequeña y movimiento de pasajeros muy significativo en la parada Prolongación San Antonio - Lateral del Periférico.
- **Frecuencias de Paso:** Irregulares. Con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, lo que refleja poca consistencia en el despacho de unidades en relación con el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 49,936 pasajeros en promedio al día y operaba 16 autobuses, según se aprecia en el cuadro 16.

Cuadro 16.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN (%)
Unidades en servicio	16	3	13	81
Pasajeros promedio al día	49,936	2,850	47,086	94

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior y de las condiciones geográficas, topográficas y demás que se observaron en la ruta, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las características generales siguientes:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

En el caso de la Ruta “Ampliación Jalalpa – Metro Tacubaya”, se requiere emplear un autobús que permita atender con intervalos de frecuencia aceptables la escasa demanda de las horas valle: de 309 pasajeros entre las 14:15 y las 15:15 horas, sin incurrir por ello en costos excesivos. Este vehículo también deberá ser capaz de operar con eficiencia en las zonas periféricas de la ciudad por las que atraviesa la citada ruta donde existen fuertes pendientes o radios de curvatura cerrados, como los que se presentan en las colonias Jalalpa, Presidentes y Reacomodo el Cuernito.

• Programación Requerida

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 11 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en los puntos de control establecidos en Camino a las Minas - 3ª Cda. de las Minas y Av. Jalalpa - Calle 2 que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Esos puntos deberán ser considerados de acortamiento para el caso de desajuste o emergencia sobre el recorrido y funcionarán como destinos intermedios o puntos de incorporación al servicio.
- No retrasarse más de 5 minutos en llegar a los puntos de control, ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que se garantice la disponibilidad y confiabilidad de las unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios y las unidades necesarias, entre otros.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de medios de comunicación, que les permitan una respuesta oportuna a alteraciones eventuales del programa de servicio.

• Resumen de Especificaciones del Servicio

El cuadro 17 presenta de manera sintética las especificaciones técnicas para la operación de la ruta “Ampliación Jalalpa – Metro Tacubaya”.

Cuadro 17.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	580 pasajeros/h
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90

CONCEPTO	VALOR
Período de servicio	4:33 – 23:46 horas
Total de viajes programados	270 viajes
Período de máxima demanda	6:00 – 10:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	11 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	8 minutos
Período de menor demanda	21:00 – 23:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	2 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	53 minutos
Factor HMD/HV	5.5
Minutos de servicio efectivo	9,815
Minutos improductivos	1,645
Eficiencia del itinerario	86%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	11.3%
Parque vehicular de reserva (10%)	1 autobús

10. RUTA “CENTRO COMERCIAL SANTA FE – ESCANDÓN”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** La ruta Centro Comercial Santa Fe - Escandón ofrece diariamente 13,703 pasajeros - kilómetro y 857 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 11 vueltas y 286 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 98 pasajeros en promedio, 1,078 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 4.33 kilómetros en promedio, equivalente a un 34 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio para la ruta es de 3.75 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 3.38 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** En las secciones de máxima demanda ubicadas en Camino Real a Toluca - Ecuatorianos, Camino Real a Toluca - Faisán, fue en ambos casos de 29 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 36%.
- **Tiempos:** En promedio un tiempo de recorrido de 78 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 10 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 13 minutos Un tiempo de ciclo de 101 minutos aproximadamente.
- **Velocidad:** 15.53 kilómetros/hora.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera del usuario de 27 minutos en promedio.
- **Tipo de ruta:** Tipo tangencial, con una pequeña rotación de usuarios y una descarga de pasajeros muy significativa en la parada Av. Jalisco - Parque Lira (Metro Tacubaya).

- **Frecuencia de Paso:** Irregular e inconsistente con el comportamiento de la demanda, con una mayor intensidad del servicio por las mañanas, cuando el mayor tránsito en esta ruta se presenta por las tardes.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 46,172 pasajeros en promedio al día y operaba 14 autobuses, un 93% más que lo registrado en los aforos recientes, según se aprecia en el cuadro 18.

Cuadro 18.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN [%]
Unidades en servicio	14	3	11	79
Pasajeros promedio al día	46,172	3,234	42,938	93

B) CONCLUSIONES

- **Características del tipo de vehículo requerido**

En función de las condiciones geográficas, topográficas y demás que se observaron en la ruta, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 19 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en los puntos de control Camino a Santa Fe - Tlaxcaltecas y Camino Real a Toluca - Viaducto (Pdte. M. Alemán) que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- Puntualidad en los recorridos. No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 19 presenta de manera sintética, las especificaciones para la operación de la ruta Centro Comercial Santa Fe - Escandón.

Cuadro 19.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	896 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:30 – 23:31 horas
Total de viajes programados	432 viajes
Período de máxima demanda	6:00 – 10:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	19 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	5 minutos
Período de menor demanda	4:00 - 6:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	6 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	15 minutos
Factor HMD/HV	3.2
Minutos de servicio efectivo	16,438 minutos
Minutos improductivos	2,846 minutos
Eficiencia del itinerario	85%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	11.9%
Parque vehicular de reserva (10%)	2 autobuses

11. RUTA “PILOTO – METRO TACUBAYA”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 11,276 pasajeros - kilómetro y 481 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 15 vueltas y 240 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 68 pasajeros en promedio, 1,020 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 5.5 kilómetros en promedio, equivalente a un 68 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 4.23 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 2.06 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** En su sección de máxima demanda ubicada en Camino de Minas – 1ª Cerrada de Minas, fue de 33 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 41%
- **Tiempos:** En promedio un tiempo de recorrido de 57 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 7 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 19 minutos. Un tiempo de ciclo de 83 minutos aproximadamente.
- **Velocidad:** 11.55 kilómetros/hora.

- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera para el usuario de 22 minutos en promedio.
- **Tipo de ruta:** Radial con flujo encontrados entre la mañana y la tarde, rotación pequeña y movimiento muy significativo en la parada Prol. San Antonio – Lateral de Periférico.
- **Frecuencia de Paso:** Irregular, con pequeñas diferencias en la frecuencia de paso entre un sentido y otro, poca consistencia entre el despacho de las unidades y el comportamiento de la demanda.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 40,392 pasajeros en promedio al día y operaba 12 autobuses, según se aprecia en el cuadro 20.

Cuadro 20.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARÍACIÓN [%]
Unidades en servicio	12	2	10	83
Pasajeros promedio al día	40,392	2,040	38,352	95

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior y de las condiciones geográficas, topográficas y demás que se observaron en la ruta, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 27 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Camino de la Minas - 3ª Cerrada de Minas y Gustavo Díaz Ordaz - Francisco I. Madero que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- Puntualidad en los recorridos. No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 21 presenta de manera sintética, las especificaciones para la operación de la ruta Piloto – Metro Tacubaya.

Cuadro 21.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	1,739 pasajeros/hora.
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:31 - 23:40 horas
Total de viajes programados	633 viajes
Período de máxima demanda	6:00 - 10:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	27 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	3 minutos
Período de menor demanda	4:00 - 6:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	8 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	9 minutos
Factor HMD/HV	3.4
Minutos de servicio efectivo	20,204 minutos
Minutos improductivos	3,840 minutos
Eficiencia del itinerario	84%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	14.3%
Parque de reserva (10%)	3 autobuses

12. RUTA “PRESIDENTES – METRO MIXCOAC”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 8,028 pasajeros - kilómetro y 543 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 16 vueltas y 272 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 69 pasajeros en promedio, 1,104 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 3.62 kilómetros en promedio, equivalente a un 42.71 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 4.08 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 2.76 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio.** En la sección de máxima demanda ubicada Rosa de Castilla – Rosa Blanca fue de 25 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 31%.
- **Tiempos:** Un tiempo de recorrido de 53 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 8 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 10 minutos. Un tiempo de ciclo de 71 minutos aproximadamente.
- **Velocidad:** 14.55 kilómetros/hora.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera del usuario de 21 minutos en promedio.

- **Tipo de ruta:** Tipo radial, con flujos encontrados en la mañana y en la tarde para el sentido 1 y el sentido 2, una pequeña rotación de usuarios y una descarga de pasajeros muy significativa en la parada Molinos - Av. Revolución.
- **Frecuencia de Paso:** Irregular e inconsistente con el comportamiento de la demanda, observándose muy pequeñas diferencias en el intervalo de paso a lo largo del día.
- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F) un aforo de 14,616 pasajeros en promedio al día y operaba 4 autobuses, según se aprecia en el cuadro 22.

Cuadro 22.- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN (%)
Unidades en servicio	4	2	2	50
Pasajeros promedio al día	14,616	2,208	12,408	85

B) CONCLUSIONES

• Características del tipo de vehículo requerido

En función de lo anterior y de las condiciones geográficas, topográficas y demás que se observaron en la ruta, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

• Programación Requerida

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 14 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Av. Santa Lucía- Paseo del Pregonero y Av. del Rosal - Alta Tensión que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- Puntualidad en los recorridos. No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

• Resumen de Especificaciones del Servicio

El cuadro 23 presenta de manera sintética, las especificaciones para la operación de la ruta Presidentes – Metro Mixcoac.

Cuadro 23.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	889 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:30 - 23:22 horas
Total de viajes programados	346 viajes
Período de máxima demanda	21:00 - 23:00 horas
Unidades en el período de máxima demanda	14 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	5 minutos
Período de menor demanda	4:00 - 6:00 horas
Unidades en el período de menor demanda	1 autobús
Intervalo en el período de menor demanda	66 minutos
Factor HMD/HV	14
Minutos de servicio efectivo	10,300 minutos
Minutos improductivos	2,074 minutos
Eficiencia del itinerario	83%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	16.7%
Parque Vehicular de Reserva (10%)	1 autobús

13. RUTA “CORPUS CRISTI (CORAL) – METRO MIXCOAC”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 7,955 pasajeros - kilómetro y 444 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 12 vueltas y 222 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 90 pasajeros en promedio, 1,080 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 3.66 kilómetros en promedio, equivalente a un 40 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 4.85 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 2.81 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio.** En la sección de máxima demanda ubicada Rosa de Castilla – Rosa Blanca fue de 32 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 40%.
- **Tiempos:** En promedio un tiempo de recorrido de 54 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 9 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 24 minutos Un tiempo de ciclo de 87 minutos aproximadamente.
- **Velocidad:** 12.80 kilómetros/hora.
- **Tipo de ruta:** Tipo radial y una descarga de pasajeros muy significativa en la parada Av. Santa Lucía - Encinos.
- **Frecuencia de Paso:** Irregular con servicio esporádicos a lo largo del día.

- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en 1987 (Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses, realizada por la Coordinación General de Transporte del D.F.) un aforo de 38,918 pasajeros en promedio al día y operaba 11 autobuses, según se aprecia en el cuadro 24.

Cuadro 24 .- Comparativo 1987 – 1998

CONCEPTO	1987	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN (%)
Unidades en servicio	11	2	9	82
Pasajeros promedio al día	38, 918	2,160	36,758	94

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior y de las condiciones geográficas, topográficas y demás que se observaron en la ruta, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las características generales siguientes:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión manual de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 15 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control establecido en Av. Santa Lucía y Paseo del Pregonero Av. Tamaulipas - Francisco J. Serrano, que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- Puntualidad en los recorridos. No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

El cuadro 25 presenta de manera sintética y clara, las especificaciones para la operación de la ruta Corpus Cristi (Coral) – Metro Mixcoac.

Cuadro 25.- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	1004 pasajeros
Capacidad del vehículo	80 pasajeros
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:30 – 23:24
Total de viajes programados	446 viajes
Período de máxima demanda	6:00 – 10:00 h.
Unidades en el período de máxima demanda	15 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	5 minutos
Período de menor demanda	4:30 – 6:00 h.
Unidades en el período de menor demanda	5 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	14 minutos
Factor HMD/HV	3
Minutos de servicio efectivo	13,108
Minutos improductivos	2,605
Eficiencia del itinerario	83.4%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	14.2%
Parque vehicular de reserva (10%)	2 autobuses

14. RUTA “SANTA CATARINA – METRO ESCUADRÓN 201”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 20,880 pasajeros - kilómetro y 870 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 4 vueltas y 217 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 226 pasajeros en promedio, 902 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 5.8 kilómetros en promedio, equivalente a un 21 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 5 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 5.22 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio.** En la sección de máxima demanda ubicada Camino a San Lorenzo y Bilbao fue de 43 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 54%.
- **Tiempos:** En promedio un tiempo de recorrido de 157 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 24 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 20 minutos. Un tiempo de ciclo de 201 minutos.
- **Velocidad:** 16 kilómetros/hora.
- **Calidad de servicio.** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera del usuario de 31 minutos en promedio.
- **Tipo de ruta:** Tipo radial, con alta ocupación en la primera mitad de su recorrido y muy baja en la segunda.
- **Frecuencia de Paso:** Promedio de 2 autobuses por hora y muy irregular, en algunos periodos del día no se tiene servicio.

- **Mercado Potencial:** Esta ruta registraba en la encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses que realizó la Coordinación General de Transporte del DF en 1987, un aforo de 17,240 pasajeros con 6 autobuses en operación, mismos que se sintetizan en el Cuadro 26.

Cuadro 26 .- Comparativo 1987 – 1998

Concepto	1987	1996	Diferencia	Variación
Unidades en servicio	6	4	-2	-33
Pasajeros promedio/día	17,240	36,000	-13,640	-79

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de al menos 80 pasajeros de capacidad con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 11 unidades en la ruta, lo que garantiza un control más próximo para prestación del servicio, e inclusive para la aplicación del mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control de Benito Juárez y Canal de Garay, que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Estos puntos también deben ser considerados de acortamiento para casos de desajuste o emergencia sobre el recorrido y funcionarán como destinos intermedios o puntos de incorporación al servicio.
- Puntualidad en las jornadas de trabajo que asegure una confiabilidad de llegadas de las unidades a los puntos de control de +5 minutos después de la hora programada y -1 minuto antes de la hora programada, debiendo el operador esperar en dicho punto el ajuste del tiempo pertinente.
- Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que siempre garantice la disponibilidad de unidades para la asignación normal o de reemplazo. Esto implicará mantener niveles de eficiencia del orden del 85 al 90%.
- Elaborar cada año un Presupuesto de Desempeño Operativo, con base a la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes en el periodo, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades disponibles.

- Dotar al personal de control del servicio (despachador de autobuses y supervisores del servicio) de facilidades de comunicación, que favorezcan una respuesta más rápida en caso de controversias en el servicio.

- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

En función de las consideraciones en cuanto a la estructura de la programación del servicio, la síntesis de las especificaciones para la operación de la ruta Santa Catarina– Metro Escuadrón 201 son las mostradas en el Cuadro 27.

Cuadro 27.- Especificación del servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	246 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.9
Periodo de servicio	4:00 - 00:24 horas
Total de viajes programados	128 viajes
Periodo de máxima demanda	14:10 - 15:15 horas
Unidades en el periodo de máxima demanda	11 autobuses
Intervalo en el periodo de máxima demanda	17 minutos
Periodo de menor demanda	21:00 - 22:00
Unidades en el periodo de menor demanda	8 autobuses
Intervalo en el periodo de menor demanda	22 minutos
Factor HMD/HV	1.375
Minutos de servicio efectivo	10,713
Minutos improductivos	1,075
Eficiencia del itinerario	90.9%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	5.5%
Parque vehicular de reserva (10 %)	1 autobús

15. RUTA “GERTRUDIS SÁNCHEZ– METRO EL ROSARIO”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 44,102 pasajeros - kilómetro y 2,107 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 6 vueltas y 175.56 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 179 pasajeros en promedio, 1,074 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 3.42 kilómetros en promedio, equivalente a un 11.69 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 6.11 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 5.59 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio.** En la sección de máxima demanda ubicada Poniente 112 – Calz. Vallejo fue de 32 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 32%.
- **Tiempos:** Tiempo de recorrido de 97 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 14 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 16 minutos Un tiempo de ciclo de 127 minutos aproximadamente.

- **Velocidad:** 13.80 kilómetros/hora.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera del usuario de 9 minutos en promedio.
- **Tipo de ruta:** Tipo tangencial, con una rotación media de usuarios y una descarga de pasajeros muy importante en Av. De las Culturas – Cultura Griega.
- **Frecuencia de Paso:** Inconsistente con el comportamiento de la demanda, observándose muy pequeñas diferencias en el intervalo de paso a lo largo del día.
- **Mercado Potencial:** En los puntos de aforo del estudio de frecuencias y cargas la demanda registrada en un día típico es de 30,798 usuarios, de los cuales los minibuses captan 21,872 y el resto de las rutas del Consejo de Incautación 1,326. En términos relativos, la participación de los tres oferentes de servicio es: 71% para los minibuses, 4.3% para el resto de las rutas del Consejo de Incautación y 24.7% para la ruta Gertrudis Sánchez – Metro El Rosario.

B) CONCLUSIONES

• Características del Vehículo Requerido

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de al menos 80 pasajeros de capacidad con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión estándar.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

• Programación Requerida

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 13 unidades en la ruta, lo que garantiza un adecuado cumplimiento de las frecuencias de paso, inclusive para la aplicación de trabajos de mantenimiento.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control Poniente 112 - Instituto Politécnico Nacional y Poniente 140 (Eje 5 Norte.) - Norte 59 que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Dichos puntos son también considerados para emergencias.
- Puntualidad en los recorridos. No retrasarse más de 5 minutos a la llegada a los puntos de control ni adelantarse más de 1 minuto. Esperar en dicho punto para ajustarse al horario establecido.
- Contar con un sistema de mantenimiento eficaz, de tal manera que garantice la disponibilidad y confiabilidad de unidades. Ello implica lograr niveles de efectividad del 85% o mayores.
- Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, consistente con la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades necesarias, etc.
- Dotar al personal de control del servicio (despachadores de autobuses y supervisores) de facilidades de comunicación, que permita una respuesta oportuna a alteraciones del programa de servicio.

• Resumen de Especificaciones del Servicio

El cuadro 28 presenta de manera sintética, las especificaciones para la operación de la ruta Gertrudis Sánchez – Metro El Rosario.

Cuadro 28 .- Especificaciones del Servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	555 pasajeros/hora.
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.90
Período de servicio	4:30 – 23:41 h.
Total de viajes programados	242 viajes
Período de máxima demanda	6:00 – 10:00 h.
Unidades en el período de máxima demanda	13 autobuses
Intervalo en el período de máxima demanda	8 minutos
Período de menor demanda	4:00 – 6:00 h.
Unidades en el período de menor demanda	8 autobuses
Intervalo en el período de menor demanda	13 minutos
Factor HMD/HV	1.63
Minutos de servicio efectivo	11,785
Minutos improductivos	1,607
Eficiencia del itinerario	88%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	9.9
Parque vehicular de reserva (10 %)	1 autobús

16. RUTA “METRO ZARAGOZA – RECLUSORIO ORIENTE”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 32,928 pasajeros - kilómetro y 1,619 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 7 vueltas y 231 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 115 pasajeros en promedio, 804 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 5.8 kilómetros en promedio, equivalente a un 35 % del recorrido en un sentido.
- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 3 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 3.3 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio.** En la sección de máxima demanda ubicada Av. Genaro Estrada y Calz. Ermita Iztapalapa fue de 34 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 43%.
- **Tiempos:** En promedio un tiempo de recorrido de 79 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 16 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 14 minutos. Un tiempo de ciclo de 109 minutos aproximadamente.

- **Velocidad:** 18 kilómetros/hora.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera del usuario de 12 minutos en promedio.
- **Tipo de ruta:** Tipo tangencial, con alta rotación de usuarios y ruptura de carga en la porción media de la ruta.
- **Frecuencia de Paso:** Inconsistente entre ambos sentidos.
- **Mercado Potencial:** La oferta en el punto de aforo presenta 80 minibuses (46 autobuses equivalentes) a la hora en que tiene su mayor frecuencia (7:15 a 8:15), mientras que a esa misma hora la ruta Metro Zaragoza –Reclusorio presenta una frecuencia de 3 unidades y el resto de las rutas del Consejo de Incautación de 14 unidades. A su vez, el mayor número de unidades de la ruta Metro Zaragoza –Reclusorio Oriente que pasan por los puntos de aforo es de 6, presentándose este caso entre las 13:45 y 14:45, mientras que la competencia a esta hora reduce su parque vehicular a 49 unidades (25 autobuses equivalentes).

B) CONCLUSIONES

- **Características del Vehículo Requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.

- **Programación Requerida**

Las siguientes condiciones deberán observarse para la correcta operación de esta ruta:

- Mantener una asignación de 9 unidades en la ruta, lo que garantiza un control más próximo para la prestación de servicio e inclusive para la aplicación del mantenimiento. Es conveniente mencionar que esto no significa que determinadas unidades sólo estén distribuidas en un derrotero, pero si la cantidad.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en el punto de control de Calle 2 (M. Cuevas) que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Estos puntos también son considerados de acortamiento, mismas que en caso de desajuste o emergencia sobre el recorrido, funcionarán como destinos intermedios o puntos de incorporación al servicio.
- Puntualidad en las jornadas de trabajo que asegure una confiabilidad de llegadas de las unidades a los puntos de control de +5 minutos después de la hora programada y -1 minuto antes de la hora programada, debiendo el operador esperar en dicho punto el ajuste del tiempo pertinente.

- Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que siempre garantice la disponibilidad de unidades para la asignación normal o de reemplazo. Esto implicará mantener niveles de eficiencia del orden del 85 al 90%.
 - Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, con base a la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes en el periodo, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades disponibles.
 - Dotar al personal de control del servicio (despachador de autobuses y supervisores del servicio) de facilidades de comunicación, que favorezcan una respuesta más rápida en caso de controversias en el servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

En función de las consideraciones en cuanto a la estructura de la programación del servicio, la síntesis de las especificaciones para la operación de la ruta Metro Zaragoza –Reclusorio Oriente son las mostradas en el Cuadro 29.

Cuadro 29.- Especificación del servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	315 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.9
Periodo de servicio	4:08 – 00:38 horas
Total de viajes programados	153 viajes
Periodo de máxima demanda	06:15 - 7:15 horas
Unidades en el periodo de máxima demanda	9 autobuses
Intervalo en el periodo de máxima demanda	13 minutos
Periodo de menor demanda	21:00 - 22:00 horas
Unidades en el periodo de menor demanda	4 autobuses
Intervalo en el periodo de menor demanda	26 minutos
Factor HMD/HV	2.25
Mínutos de servicio efectivo	8,576
Mínutos improductivos	905
Eficiencia del itinerario	90.5%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	8.4%
Parque Vehicular de reserva 10%	1 autobús

17. RUTA “SAN FELIPE - U.H. IZTACALCO (POR AV. 608)”

A) RESULTADOS DEL ESTUDIO

- **Cantidad de servicio ofrecido:** 26,304 pasajeros - kilómetro y 1,799.5 vehículos – kilómetro.
- **Kilómetros recorridos por unidad:** 4 vueltas y 150 kilómetros por unidad.
- **Ascensos por vuelta:** 86 pasajeros en promedio, 342 pasajeros por unidad por día.
- **Distancia promedio recorrida por pasajero:** 6.42 kilómetros en promedio, equivalente a un 34 % del recorrido en un sentido.

- **Captación de usuarios por kilómetro:** El valor medio obtenido para la ruta es de 2 pasajeros / kilómetro.
- **Rotación:** 3.4 veces se renueva el pasaje por vuelta.
- **Carga máxima promedio:** En la sección de máxima demanda ubicada Eje 3 Sur y Av. 4 fue de 25 usuarios. Dicho valor representa una ocupación del 31%.
- **Tiempos:** En promedio un tiempo de recorrido de 112 minutos, un tiempo empleado para el ascenso y descenso del pasaje de 23 minutos, y un tiempo de terminal del orden de 16 minutos. Un tiempo de ciclo de 151 minutos aproximadamente.
- **Velocidad:** 15 kilómetros/hora.
- **Calidad de servicio:** Vehículos físicamente muy deteriorados que ofrecen poca seguridad y confort al usuario, además de una fuerte irregularidad en el servicio y tiempos de espera del usuario de 22.3 minutos en promedio.
- **Tipo de ruta:** Tipo radial, con alta rotación de usuarios y ruptura de carga en la porción media de la ruta.
- **Frecuencia de Paso:** Inconsistente entre ambos sentidos.
- **Mercado Potencial:** Los resultados de la Encuesta a bordo de Autobuses y Trolebuses que realizó la Coordinación General de Transporte del DF en 1987, establecieron que esta ruta transportaba 47,600 pasajeros en 14 autobuses, como se observa en el Cuadro 30.

Cuadro 30.- Comparativo 1987 - 1996

Concepto	1987	1996	Diferencia	Variación [%]
Unidades en servicio	14	12	-2	16
Pasajeros promedio/día	47,600	4,107	43,493	91.3

B) CONCLUSIONES

- **Características del tipo de vehículo requerido**

En función de lo anterior, se requiere un vehículo de 80 pasajeros de capacidad como máximo, con las siguientes características generales:

- Motor diesel, eléctrico, a gas natural comprimido o híbrido, con una potencia mínima de 170 h.p. (a 2,300 r.p.m.).
- Carrocería integral o de bastidor.
- Transmisión automática de cinco velocidades.
- Dirección hidráulica.
- Radio de giro máximo exterior de 12,500 mm.
- Programación Requerida

Las siguientes condiciones para asegurar una correcta operación de la ruta San Felipe – U. H. Iztacalco (por Av. 608):

- Mantener una asignación de 5 unidades en la ruta, lo que garantiza un control más próximo para prestación de servicio e inclusive para la aplicación del mantenimiento. Es conveniente mencionar que esto no significa que determinadas unidades sólo estén distribuidas en un derrotero, pero si la cantidad.
- Instrumentar un sistema de supervisión del servicio en los puntos de control de Av. 608 y Av. 661 e Ignacio que permita detectar incumplimientos del programa y conjuntamente con el despachador de unidades establecer las acciones de corrección. Estos puntos también son considerados de acortamiento para caso de desajuste o emergencia sobre el recorrido, funcionarán como destinos intermedios o puntos de incorporación al servicio.

- Puntualidad en las jornadas de trabajo que asegure una confiabilidad de llegadas de las unidades a los puntos de control de +5 minutos después de la hora programada y -1 minuto antes de la hora programada, debiendo el operador esperar en dicho punto el ajuste del tiempo pertinente.
 - Contar con un sistema de mantenimiento efectivo, de tal manera que siempre garantice la disponibilidad de unidades para la asignación normal o de reemplazo. Esto implicará mantener niveles de eficiencia del orden del 85 al 90%.
 - Elaborar cada año un presupuesto de desempeño operativo, con base a la programación del servicio, que permita estimar el número de viajes en el periodo, la recaudación, la captación de usuarios, las unidades disponibles.
 - Dotar al personal de control del servicio (despachador de autobuses y supervisores del servicio) de facilidades de comunicación, que favorezcan una respuesta más rápida en caso de controversias en el servicio.
- **Resumen de Especificaciones del Servicio**

En función de las consideraciones en cuanto a la estructura de la programación del servicio, la síntesis de las especificaciones para la operación de la ruta San Felipe – U. H. Iztacalco (por Av. 608) son las mostradas en el Cuadro 31.

Cuadro 31.- Especificación del servicio

CONCEPTO	VALOR
Volumen de diseño en HMD	149 pasajeros/hora
Capacidad del vehículo	80 espacios
Factor de ocupación HMD	0.9
Periodo de servicio	4:00 - 23:58 horas
Total de viajes programados	74 viajes
Periodo de máxima demanda	07:00 - 08:00 horas
Unidades en el periodo de máxima demanda	5 autobuses
Intervalo en el periodo de máxima demanda	28 minutos
Periodo de menor demanda	06:00 - 07:00
Unidades en el periodo de menor demanda	2 autobuses
Intervalo en el periodo de menor demanda	81 minutos
Factor HMD/HV	2.5
Minutos de servicio efectivo	4,810
Minutos improductivos	485
Eficiencia del itinerario	90.8%
Tiempo de terminal / tiempo de recorrido	7.2%
Parque Vehicular de Reserva (10 %)	1 autobús

SECRETARIA DE GOBIERNO**ORDEN DE RESTRICCIÓN DE VENTA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS PARA EL DÍA 4 DE JULIO DE 1999.**

RENE BEJARANO MARTINEZ, Director General de Gobierno, con fundamento en los artículos 5ª, fracciones II y IV, de la Ley para el Funcionamiento de Establecimientos Mercantiles en el Distrito Federal, en relación con los artículos 15, fracción I y 17 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 2ª y 15, fracciones XII y XIII, del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, y

CONSIDERANDO

Que la Dirección General de Gobierno, tiene dentro de las atribuciones que le son propias, la de ordenar la suspensión de actividades en los establecimientos mercantiles, que operen alguno de los giros que requieran licencia de funcionamiento o declaración de apertura, en fechas y horas determinadas, con el objeto de vigilar que no se altere el orden y la seguridad públicos;

Que pro su impacto social, los establecimientos mercantiles que se dedican a la venta de bebidas alcohólicas, requieren de licencia de funcionamiento, en términos del artículo 16 de la Ley para el Funcionamiento de Establecimientos Mercantiles en el Distrito Federal, a los cuales se asemejan otros establecimientos mercantiles con giros análogos;

Que con motivo de las votaciones para la elección vecinal del día 4 de julio, convocada por el Instituto Electoral del Distrito Federal, en base a lo mandado en la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal, es necesario establecer medidas preventivas para resguardar el orden y seguridad públicos dentro del cual queda comprendida la prohibición de la venta de bebidas alcohólicas, por lo que he tenido a bien expedir la siguiente

ORDEN

PRIMERO.- Se prohíbe la venta de toda clase de bebidas alcohólicas, en cantinas, pulquerías, bares, cervecerías, vinaterías, tiendas de abarrotes, supermercados con licencia para venta de vinos y licores, tiendas de autoservicio y, en general en cualquier tipo de establecimiento mercantil de esta naturaleza y que funcionen con licencia o con declaración de apertura, de las 00:00 a las 24:00 horas del día 4 de julio del corriente, en el Distrito Federal.

SEGUNDO.- En los establecimientos mercantiles que expendan alimentos preparados y cuente con licencia de funcionamiento o declaración de apertura con giro complementario de bebidas alcohólicas al copeo, se podrá llevar acabo esta actividad en sus horarios autorizados, siempre y cuando el consumo de las bebidas se haga exclusivamente con alimentos, con excepción de su sección de bar, que deberá ajustarse a la restricción establecida.

TERCERO.- Las violaciones a la presente Orden, serán sancionadas conforme a las disposiciones de la Ley para el Funcionamiento de Establecimientos Mercantiles en el Distrito Federal y demás ordenamientos que sean aplicables.

TRANSITORIO

UNICO.- Publíquese en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos diarios de amplia circulación en el Distrito Federal.

Ciudad de México, a diecinueve de mayo de mil novecientos noventa y nueve.

Atentamente.

**SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION
EL DIRECTOR GENERAL DE GOBIERNO**

(Firma)

PROFR. RENE BEJARANO MARTINEZ.

(AQUÍ SE INCORPORAN CONVOCATORIAS)

**GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL
COMISIÓN DE RECURSOS NATURALES
AVISO DE FALLOS DE LICITACIÓN**

EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, A TRAVES DE LA COMISIÓN DE RECURSOS NATURALES CON DOMICILIO EN BOULEVARD ADOLFO RUIZ CORTINES NÚMERO 3313, COLONIA SAN JERONIMO LÍDICE, DELEGACIÓN MAGDALENA CONTRERAS, D.F., EN CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES QUE ESTABLECE LA LEY DE ADQUISICIONES PARA EL DISTRITO FEDERAL, SE COMUNICAN LOS FALLOS DE LAS LICITACIONES PÚBLICAS NACIONALES RELATIVAS A:

LPN N° 30001043-015-99, REFERENTE AL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIÓN. EL PROVEEDOR GANADOR ES: GRUPO RAMI, S.A. DE C.V., SUR 103-A N° 729, COLONIA SECTOR POPULAR, DELEGACIÓN IZTAPALAPA, MEXICO, D.F., C.P.09060; POR UN MONTO DE \$66,527.50. FECHA DE FALLO: 09 DE JUNIO DE 1999. **LPN N° 30001043-016-99**, RELATIVA A LA ADQUISICIÓN DE VALES DE DESPENSA CON VALOR DE \$50.00 CADA UNO, SE DECLARO DESIERTA. FECHA DE FALLO: 09 DE JUNIO DE 1999. **LPN N° 30001043-017-99**, PARA LA ADQUISICIÓN DE MATERIAS PRIMAS (AGROLITA Y SEMILLAS) Y AGROQUIMICOS. LOS PROVEEDORES GANADORES SON: RODOLFO HERRERO ROMERO, H. GALEANA N° 9, COLONIA PARAISO, MUNICIPIO HUAUCHINANGO, PUEBLA, PUEB. POR UN MONTO DE \$226,700.00; PLASTICOS Y FERTILIZANTES DE MORELOS, S.A. DE C.V., CARRETERA FEDERAL MÉXICO CUAUTLA N° 151 NAVE C-17, COLONIA TETELCINGO, CUAUTLA, MOR. POR UN MONTO DE \$359,009.20 Y PRODUCTORA AGROPECUARIA HARRIS, S.A. DE C.V., PASILLO 5 LOCAL 109, CENTRAL DE ABASTO COLONIA EJIDOS DE IZTAPALAPA, DELEGACIÓN IZTAPALAPA, POR UN MONTO DE \$103,570.00. FECHA DE FALLO: 09 DE JUNIO DE 1999. **LPN N° 30001043-018-99**, PARA LA ADQUISICIÓN DE MATERIAS PRIMAS (PLASTICOS, MALLA Y LONA) Y MANGUERA REFORZADA. LOS PROVEEDORES GANADORES SON: POLIETILENOS DEL SUR, S.A. DE C.V., AVENIDA CENTENARIO N° 1, COLONIA CIVAC, MUNICIPIO DE JIUTEPEC, MOR. POR UN MONTO DE \$448,778.88; FERRETERA SAN LUIS, S.A. DE C.V., CLAVIJERO N° 72 PB, COLONIA TRANSITO, DELEGACION CUAUHTEMOC, POR UN MONTO DE \$32,177.00; FERRETERIA PORTALES, S.A. DE C.V., EJE 3 ORIENTE (AV. 5) N° 19, COLONIA GRANJAS SAN ANTONIO, DELEGACIÓN IZTAPALPA, POR UN MONTO DE \$59,156.00; MAQUILAS PLASTICAS POLIDUCTO "C", S.A. DE C.V., CALZADA IGNACIO ZARAGOZA N° 24, DELEGACION VENUSTIANO CARRANZA, ESTADO DE MÉXICO, POR UN MONTO DE: \$85,675.00 Y PLASTICOS Y FERTILIZANTES DE MORELOS, S.A. DE C.V. CARRETERA FEDERAL MÉXICO CUAUTLA N° 151 NAVE C-17, COLONIA TETELCINGO, CUAUTLA, MOR. POR UN MONTO DE \$154,100.00. FECHA DE FALLO 09 DE JUNIO DE 1999. **LPN N° 30001043-019-99**, REFERENTE A LA ADQUISICIÓN DE MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN. LOS PROVEEDORES GANADORES SON: MADERERIA MODELO DE MEXICO, S.A. DE C.V., AVENIDA SARA N° 4457, COLONIA GUADALUPE TEPEYAC, DELEGACIÓN GUSTAVO A. MADERO, POR UN MONTO DE \$21,562.50 Y MADERAS VIVAR, S.A. DE C.V., CALLE UNION N° 205, COLONIA LA CRUZ, DELEGACION IZTACALCO, POR UN MONTO DE \$89,872.50. FECHA DE FALLO: 10 DE JUNIO DE 1999.

MEXICO D.F., A 29 DE JUNIO DE 1999.
DIRECTOR EJECUTIVO DE ADMINISTRACION Y FINANZAS
C.P. ANGEL ALFONSO FRANCO PAZ
RUBRICA.
(Firma)

SECCION DE AVISOS**BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO, S.A. DE C.V.****Estados Financieros**

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
Acapulco, S. A. de C. V.

Hemos examinado los balances generales de Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S.A. de C. V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los estados de resultados, de variaciones en el capital contable y de cambios en la situación financiera, que les son relativos por los años que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos con base en nuestra auditoría.

Nuestros exámenes fueron efectuados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes, y de que están preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados. La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones de los estados financieros; asimismo, incluye la evaluación de los principios de contabilidad utilizados, de las estimaciones significativas efectuadas por la administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

Mancera, S.C.

(Firma)

C.P. José Vizcaya Angeles

México, D.F.,
23 de marzo de 1999

INFORME DEL COMISARIO

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
Acapulco, S.A. de C.V.

En mi carácter de Comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi informe sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 1998, que presenta a ustedes el Consejo de Administración.

Asistí a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que fui convocado, y obtuve de los directores y administradores la información sobre las operaciones, documentación y registro que consideré necesario examinar. Mi revisión se efectuó de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información empleados por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar los estados financieros que se presentan a esta Asamblea, son adecuados y suficientes, y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior, y dicha información refleja en forma veraz, razonable y suficiente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera por el año terminado en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

(Firma)
C.P. José Vizcaya Angeles
Comisario

México, D.F.
23 de marzo de 1999

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO,
S. A. DE C. V.**

Balances generales
(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	31 de diciembre de	
	1998	1997
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo e inversiones temporales	\$ 10,104,901	\$ 2,896,721
Cuentas por cobrar:		
Clientes (menos estimación para cuentas de cobro dudoso de \$ 355,424 en 1998)	706,317	1,428,779
Impuesto al activo por recuperar (Nota 5)	1,958,325	
Impuesto al valor agregado por recuperar		1,006,184
Otras cuentas por cobrar	57,560	545,449
	<u>2,722,202</u>	<u>2,980,412</u>
Total del activo circulante	12,827,103	5,877,133
Inmuebles, neto (Nota 2)	336,040,877	342,073,344
Otros activos	2,126,910	957,325
Total del activo	<u>\$ 350,994,890</u>	<u>\$ 348,907,802</u>
Pasivo y capital contable		
Pasivo circulante:		
Acreedores diversos	\$ 1,194,287	\$ 2,816,490
Depósitos en garantía	984,161	979,855
Otras cuentas e impuestos por pagar	948,071	
Total del pasivo circulante	<u>3,126,519</u>	<u>3,796,345</u>
Contingencias y compromisos (Nota 6)		
Capital contable (Nota 4):		
Capital social	221,500,000	221,500,000
Actualización	238,662,840	238,662,840
	<u>460,162,840</u>	<u>460,162,840</u>
Reserva legal	86,921	
Prima en emisión de acciones	28,056,804	28,056,804
Resultados acumulados	(17,958,431)	(20,628,424)
Deficiencia en la actualización del capital	(122,479,763)	(122,479,763)
Total del capital contable	<u>347,868,371</u>	<u>345,111,457</u>
Total del pasivo y capital contable	<u>\$ 350,994,890</u>	<u>\$ 348,907,802</u>

Véanse las notas que se acompañan.

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO,
S. A. DE C. V.**

Estados de resultados

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de	
	1998	1997
Ingresos por arrendamiento	<u>\$ 12,650,809</u>	\$ 10,964,362
Gastos de operación:		
Variables	3,627,364	1,491,218
Fijos	<u>9,279,029</u>	<u>9,422,301</u>
	<u>12,906,393</u>	10,913,519
(Pérdida), utilidad de operación	<u>(255,584)</u>	50,843
Otros ingresos, neto (Nota 5)	<u>2,845,151</u>	5,885,360
Costo integral de financiamiento:		
Intereses, neto	1,331,385	(205,501)
Efecto monetario	<u>(1,128,196)</u>	<u>2,489,606</u>
	<u>203,189</u>	2,284,105
Utilidad antes de impuesto sobre la renta, impuesto al activo y partida extraordinaria	<u>2,792,756</u>	8,220,308
Impuesto sobre la renta (Nota 5)	2,866,373	7,741,306
Impuesto al activo (Nota 5)	<u>35,842</u>	<u>6,360,003</u>
Pérdida antes de partida extraordinaria	(109,459)	(5,881,001)
Partida extraordinaria :		
Beneficio fiscal por amortización de Pérdidas fiscales (Nota 5)	<u>2,866,373</u>	<u>7,741,306</u>
Utilidad neta	<u>\$ 2,756,914</u>	<u>\$ 1,860,305</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO, S. A. DE C. V.**Estados de variaciones en el capital contable**

(Nota 4)

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Capital Social	Reserva legal	Prima en emisión de acciones	Resultados acumulados	Deficiencia en la actualización del capital	Total
Saldos al 31 de diciembre de 1996	\$ 433,240,937		\$ 28,056,804	\$(22,488,729)	\$(122,479,763)	\$ 316,329,249
Aumento de capital según Acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997	26,921,903					26,921,903
Utilidad neta del ejercicio				1,860,305		860,305
Saldos al 31 de diciembre de 1997	460,162,840		28,056,804	(20,628,424)	(122,479,763)	345,111,457
Constitución de reserva legal según Acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 30 de abril de 1998		\$86,921		(86,921)		
Utilidad neta del ejercicio				2,756,914		2,756,914
Saldos al 31 de diciembre de 1998	<u>\$ 460,162,840</u>	<u>\$ 86,921</u>	<u>\$28,056,804</u>	<u>\$(17,958,431)</u>	<u>\$(122,479,763)</u>	<u>\$ 347,868,371</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO,**S. A. DE C. V.****Estados de cambios en la situación financiera**(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de 1998		1997
Operación			
Pérdida antes de partida extraordinaria	\$(109,459)	\$(5,881,001)	
Partidas aplicadas a resultados que no requirieron la utilización de recursos:			
Depreciación	<u>6,032,467</u>	5,928,964	
	5,923,008	47,963	
Clientes	722,462	1,389,541	
Impuestos por recuperar	(952,141)	8,708,697	
Acreedores diversos	(1,622,203)	(1,650,656)	
Otras cuentas cobrar y pagar, neto	<u>270,681</u>	(1,144,671)	
Recursos generados por la operación antes de partida extraordinaria	4,341,807	7,350,874	
Partida extraordinaria	<u>2,866,373</u>	7,741,306	
Recursos generados por la operación	<u>7,208,180</u>	15,092,180	
Financiamiento			
Aumento de capital social		26,921,903	
Compañías afiliadas		(37,142,235)	
Recursos (utilizados) en actividades de financiamiento		<u>(10,220,332)</u>	
Inversión			
Inmuebles		<u>(3,885,978)</u>	
Aumento de efectivo	7,208,180	985,870	
Efectivo e inversiones temporales al principio del año	<u>2,896,721</u>	1,910,851	
Efectivo e inversiones temporales al final del año	<u>\$ 10,104,901</u>	<u>\$ 2,896,721</u>	

Véanse las notas que se acompañan.

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE ACAPULCO,
S. A. DE C. V.**

Notas de los estados financieros

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997
(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998, excepto que se
indique otra denominación)

1. Operaciones y resumen de las principales políticas contables

Constitución y objeto social

Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S. A. de C. V. (la Compañía) fue constituida el 23 de abril de 1991. El objeto social de la Compañía es la adquisición, enajenación, transmisión, promoción y otorgamiento del uso o goce temporal de inmuebles.

Grupo SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta agosto de 1997) reestructuró su deuda financiera el 19 de agosto de 1997, cediendo en pago de parte de esta deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S.A. de C.V. Conforme al proceso de instrumentar el pago, las acciones de la compañía se encuentran depositadas en un Fideicomiso, en donde los fideicomisarios en primer lugar son los acreedores bancarios (Ver Nota 4).

Principales políticas contables

A continuación se describen las principales políticas contables seguidas por la Compañía:

a) Reconocimiento de los efectos de la inflación

La Compañía incorpora los efectos de la inflación en la información financiera con base en las disposiciones del Boletín B-10 de la Comisión de Principios de Contabilidad (Reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera) y sus adecuaciones. Consecuentemente, las cifras de los estados financieros y sus notas se expresan en pesos de poder adquisitivo a la fecha del balance general del último ejercicio reportado.

A continuación se señalan los conceptos más importantes derivados del reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera.

- Efecto monetario

Este concepto representa el efecto de la inflación en los activos y pasivos monetarios. Los importes relativos de cada uno de los ejercicios se incluyeron en el estado de resultados como parte del costo integral de financiamiento.

- Actualización del capital contable

La cuentas de capital social, reserva legal, prima en emisión de acciones y resultados acumulados fueron actualizadas mediante factores de ajuste derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

- Deficiencia en la actualización del capital

Este rubro se integra por el efecto monetario a la fecha de la primera aplicación del Boletín B-10 y por el resultado por tenencia de activos no monetarios.

El resultado por tenencia de activos no monetarios representa la diferencia entre el efecto que tiene la valuación de los activos no monetarios mediante costos específicos y la valuación que hubieran tenido únicamente por efecto de la inflación.

b) Efectivo e inversiones temporales

El efectivo e inversiones temporales están registrados al costo que se asemeja al costo de mercado, y se refieren a depósitos bancarios e inversiones de renta fija a corto plazo.

c) Inmuebles

Los inmuebles se presentan actualizados mediante el INPC a partir del ejercicio de 1997. Para los activos adquiridos antes de 1997, éstos se actualizan por el INPC con la base de los avalúos determinados hasta el año de 1996.

La depreciación ha sido calculada sobre los valores actuales determinados por el método de línea recta con base en las vidas útiles estimadas de los activos.

d) Cambio en presentación

Las cifras de 1997 que se presentan en el balance general y en el estado de resultados con los conceptos de Otros activos, Gastos fijos y variables, respectivamente, fueron reclasificadas para hacerlas comparativas con las del ejercicio de 1998.

2. Inmuebles

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 la integración de este rubro es como sigue:

	1998	
	Inversión	Depreciación Acumulada
Terrenos	\$ 114,589,013	
Edificio	267,841,340	\$ 46,389,476
	<u>\$ 382,430,353</u>	<u>\$ 46,389,476</u>
Valor neto	<u>\$ 336,040,877</u>	

	1997	
	Inversión	Depreciación acumulada
Terrenos	\$ 114,589,013	
Edificio	267,841,340	\$ 40,357,009
	<u>\$ 382,430,353</u>	<u>\$ 40,357,009</u>
Valor neto	<u>\$ 342,073,344</u>	

La depreciación del edificio se calculó aplicando la tasa del 3%.

3. Contrato de fideicomiso

El 28 de mayo y 21 de octubre de 1991, la Compañía celebró contratos de fideicomiso para desarrollar un centro comercial en condominio ubicado en la Ciudad de Acapulco, Guerrero. Las partes de dichos contratos son: fideicomitentes: Ascamil, S. A. y H. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco. Fiduciario: Banco del Atlántico, S. A. y Fideicomisario en primer lugar: Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S. A. de C.V.

Los principales fines de los fideicomisos son:

- Que el fiduciario conserve la titularidad de los bienes que integran el patrimonio del fideicomiso.
- Que el fiduciario conceda a los fideicomisarios en primer lugar la posesión de los bienes en fideicomiso respecto de los cuales versen sus derechos de fideicomisario.
- Que el fiduciario constituya régimen de propiedad en condominio.
- Que el fiduciario escribure en favor de los fideicomisarios en segundo lugar los locales comerciales que le indique el fideicomisario en primer lugar.

4. Capital contable

- Al 31 de diciembre de 1998 y 1997, el capital social nominal está representado por 221,500 miles de acciones comunes, nominativas con valor nominal de un peso cada una.

b) En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997 se aumentó el capital social en su parte variable capitalizándose la deuda que se tenía con Grupo SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta el 19 de agosto de 1997).

c) De acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles, no se podrán decretar dividendos hasta que futuras utilidades absorban las pérdidas acumuladas.

d) A partir del 1o de enero de 1999, la tasa del impuesto sobre la renta cambió del 34% al 35%, pudiendo la empresa diferir una parte del mismo de tal manera que el impuesto que se pague en el ejercicio represente el 30% del resultado fiscal (32% en 1999). El impuesto que se difiere, deberá pagarse cuando se distribuyan las utilidades correspondientes (3% en 1999 y 5% en el 2000).

La cantidad distribuida que exceda de los saldos de "cuenta de utilidad fiscal reinvertida" (CUFIR) y de la "cuenta de utilidad fiscal neta" (CUFIN), estará sujeta al pago del impuesto sobre la renta corporativo a la tasa del 35%.

Adicionalmente, a partir del 1º de enero de 1999, las utilidades que se distribuyan a personas físicas o residentes en el extranjero en su carácter de accionistas, serán objeto de una retención del 5% sobre la cantidad que resulte de aplicar a la utilidad distribuida el factor de 1.5385 (1.515 para utilidades provenientes del saldo de la CUFIN al 31 de diciembre de 1998).

e) De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de la utilidad neta del año habrá que separarse por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social.

f) Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 el capital contable se integra como sigue:

	1998		
	Valor Nominal	Complemento por actualización	Total
Capital social	\$ 221,500,000	\$ 238,662,840	\$ 460,162,840
Reserva legal	78,422	8,499	86,921
Prima en emisión de acciones	8,845,000	19,211,804	28,056,804
Resultados acumulados	(61,086,410)	43,127,979	(17,958,431)
Deficiencia en la actualización del capital			(122,479,763)
			<u>\$ 347,868,371</u>
			<u>\$ 347,868,371</u>
			<u>\$ 347,868,371</u>
	1997		
	Valor Nominal	Complemento por actualización	Total
Capital social	\$ 221,500,000	\$ 238,662,840	\$ 460,162,840
Prima en emisión de acciones	8,845,000	19,211,804	28,056,804
Resultados acumulados	(65,274,920)	44,646,496	(20,628,424)
Deficiencia en la actualización del capital			(122,479,763)
			<u>\$ 345,111,457</u>
			<u>\$ 345,111,457</u>

g) El 19 de agosto de 1997, Grupo SYR, S.A. de C.V., (GSYR), compañía tenedora concretó la reestructuración de su deuda financiera mediante la firma de un "Convenio de Entendimiento de Adeudos". Como parte del proceso de esta reestructuración, GSYR cedió en pago de su deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de Acapulco, S.A. de C.V., las cuales fueron depositadas en un "Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago", quedando como primeros fideicomisarios los bancos acreedores de la deuda reestructurada, a efecto de que actúen con ese carácter de acuerdo al porcentaje de participación que tenían de dicha deuda.

Los principales fines del fideicomiso son que el Fiduciario (Banca Promex, S.A.) adquiere la titularidad de los bienes fideicomitados y conserve la propiedad de las acciones de la Compañía hasta el momento de proceder a enajenarlas y con el producto de la venta pague a los acreedores bancarios conforme a sus proporciones.

5. Impuesto sobre la renta e impuesto al activo

La Compañía está sujeta al pago del impuesto sobre la renta (ISR) y del impuesto al activo (IMPAC).

El IMPAC se causa a razón del 1.8% sobre un promedio neto de la mayoría de los activos menos ciertos pasivos. Este impuesto es acreditable contra el ISR, debiéndose pagar únicamente por el monto que exceda a éste.

En 1997 la Compañía provisionó en exceso IMPAC por \$ 1,958,325, y derivado del proceso de desconsolidación efectuó los pagos provisionales de dicho impuesto, por lo que tiene un saldo por recuperar de \$ 1,958,325, este exceso se encuentra incorporado en el estado de resultados en el concepto de otros ingresos.

En los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 1998 y 1997 la Compañía causó un impuesto sobre la renta por \$2,866,373 y \$6,526,736 (pesos nominales), respectivamente, los cuales se amortizaron contra pérdidas fiscales obteniendo un beneficio fiscal presentado en el estado de resultados como una partida extraordinaria. Los resultados fiscales son diferentes a los contables debido a algunas diferencias temporales y permanentes. Las partidas permanentes más importantes fueron la diferencia entre la depreciación contable y fiscal y otros gastos no deducibles.

6. Contingencias y compromisos

a) Como consecuencia del cambio de accionistas, la nueva administración inició su gestión a partir del 20 de agosto de 1997, considerando que cualquier acto y omisiones de pasivos anteriores a esta fecha, serán a cargo de la anterior administración.

b) La Compañía está expuesta a varias contingencias relacionadas con procesos jurídicos con motivo de reclamaciones por incumplimientos en los contratos de arrendamiento y venta de inmuebles, así como el trámite de regulación de permisos y registros oficiales de éstos. El resultado de varios litigios inmobiliarios no puede ser determinado actualmente.

c) La Compañía inició un estudio sobre el impacto que tendrá el año 2000 en sus aplicaciones computacionales. A la fecha todavía no se han determinado los pasos que será necesario seguir para atender debidamente esta situación, ni se tiene una estimación de los costos que se pueden incurrir por este concepto, sin embargo por las operaciones que realiza la Compañía estos efectos, si llegaran a presentarse, no serían importantes.

d) La Compañía tiene contraído compromisos como arrendador de inmuebles con vigencias que fluctúan de 2 a 15 años, algunos de estos contratos de arrendamiento son de renta variable.

e) La Compañía está en proceso de definir con los condóminos del centro comercial el tratamiento fiscal de los ingresos obtenidos por la renta de áreas comunes.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE GUADALAJARA, S.A. DE C.V.

Estados Financieros

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997
con Dictamen de los Auditores

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
Guadalajara, S.A. de C.V.

Hemos examinado los balances generales de Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los estados de resultados, de variaciones en el capital contable y de cambios en la situación financiera, que les son relativos por los años que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos con base en nuestra auditoría.

Nuestros exámenes fueron efectuados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes, y de que están preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados. La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones de los estados financieros; asimismo, incluye la evaluación de los principios de contabilidad utilizados, de las estimaciones significativas efectuadas por la administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan un base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

Mancera, S. C.

(Firma)

C.P. José Vizcaya Angeles

México, D. F.,
23 de marzo de 1999

INFORME DEL COMISARIO

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
Guadalajara, S.A. de C.V.

En mi carácter de Comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi informe sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 1998, que presenta a ustedes el Consejo de Administración.

Asistí a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que fui convocado, y obtuve de los directores y administradores la información sobre las operaciones, documentación y registro que consideré necesario examinar. Mi revisión se efectuó de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información empleados por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar los estados financieros que se presentan a esta Asamblea, son adecuados y suficientes, y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior, y dicha información refleja en forma veraz, razonable y suficiente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera por el año terminado en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

(Firma)
C.P. José Vizcaya Angeles
Comisario

México, D.F.
23 de marzo de 1999

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE GUADALAJARA,
S.A. DE C.V.**

Balances generales

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	31 de diciembre de	
	1998	1997
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo e inversiones temporales	\$ 19,451,241	\$ 11,398,103
Cuentas por cobrar:		
Clientes (menos estimación para cuentas de cobro dudoso de \$ 1,526,701 en 1998)	774,440	1,957,601
Deudor diverso (Nota 3)	7,770,825	
Impuesto al activo por recuperar (Nota 6)	1,258,588	
Otras cuentas por cobrar	354,647	119,959
	10,158,500	2,077,560
Total del activo circulante	29,609,741	13,475,663
Inmuebles, neto (Nota 2)	587,713,025	596,891,306
Otros activos	3,191,070	1,984,734
Total del activo	\$ 620,513,836	\$ 612,351,703
Pasivo y capital contable		
Pasivo circulante:		
Acreedores diversos	\$ 4,831,474	\$ 6,934,522
Depósitos en garantía	3,976,308	3,795,858
Otras cuentas, impuestos y gastos acumulados por pagar	2,273,640	1,562,976
Total del pasivo circulante	11,081,422	12,293,356
Contingencias y compromisos (Nota 7)		
Capital contable (Nota 5):		
Capital social	316,500,000	316,500,000
Actualización	335,638,622	335,638,622
	652,138,622	652,138,622
Reserva legal	1,335,571	
Prima en emisión de acciones	4,479,858	17,375,438
Resultados acumulados	(58,178,969)	(79,113,045)
Exceso en la actualización del capital	9,657,332	9,657,332
Total del capital contable	609,432,414	600,058,347
Total del pasivo y capital contable	\$ 620,513,836	\$ 612,351,703

Véanse las notas que se acompañan.

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE GUADALAJARA,
S.A. DE C.V.**

Estados de resultados

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de	
	1998	1997
Ingresos por arrendamiento	\$ 37,477,787	\$ 31,419,602
Gastos de operación:		
Variables	5,183,454	3,305,270
Fijos	11,492,840	12,113,842
	<u>16,676,294</u>	<u>15,419,112</u>
Utilidad de operación	<u>20,801,493</u>	16,000,490
Otros ingresos, neto (Nota 6)	<u>5,050,770</u>	18,499,268
Costo integral de financiamiento:		
Intereses y fluctuaciones cambiarias, neto	5,584,243	(10,739,060)
Efecto monetario	(2,138,377)	12,363,850
	<u>3,445,866</u>	<u>1,624,790</u>
Utilidad antes de impuesto sobre la renta, impuesto al activo y partida extraordinaria	29,298,129	36,124,548
Impuesto sobre la renta (Nota 6)	5,769,943	6,349,656
Impuesto al activo (Nota 6)	<u>7,028,482</u>	<u>7,540,089</u>
Utilidad antes de partida extraordinaria	16,499,704	22,234,803
Partida extraordinaria:		
Beneficio fiscal por amortización de pérdidas fiscales (Nota 6)	<u>5,769,943</u>	6,349,656
Utilidad neta del año	<u>\$ 22,269,647</u>	<u>\$ 28,584,459</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE GUADALAJARA, S.A. DE C.V.**Estados de variaciones en el capital contable**
(Nota 5)

(Pesos de poder adquisitivo al 31 de diciembre de 1998)

	Capital social	Reserva legal	Prima en emisión de acciones	Resultados Acumulados	Exceso en la actualización del capital	Total
Saldo al 31 de diciembre de 1996	\$543,801,030		\$17,375,438	\$(107,697,504)	\$9,657,332	\$463,136,296
Aumento de capital según acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997	108,337,592					108,337,592
Utilidad neta del ejercicio				28,584,459		28,584,459
Saldos al 31 de diciembre de 1997	652,138,622		17,375,438	(79,113,045)	9,657,332	600,058,347
Constitución de reserva legal según Acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 30 de abril de 1998		\$1,335,571		(1,335,571)		
Decreto de dividendos según acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 30 de abril de 1998			(12,895,580)			(12,895,580)
Utilidad neta del ejercicio				22,269,647		22,269,647
Saldos al 31 de diciembre de 1998	\$652,138,622	\$1,335,571	\$4,479,858	\$(58,178,969)	\$9,657,332	\$609,432,414

Véanse las notas que se acompañan.

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE GUADALAJARA,
S.A. DE C.V.**

Estados de cambios en la situación financiera

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de	
	1998	1997
Operación		
Utilidad antes de partida extraordinaria	\$ 16,499,704	\$ 22,234,803
Partidas aplicadas a resultados que no requirieron la utilización de recursos:		
Depreciación	<u>9,178,281</u>	9,156,510
	<u>25,677,985</u>	31,391,313
Clientes	1,183,161	1,908,703
Deudor diverso	(7,770,825)	
Impuestos por recuperar	(1,258,588)	15,674,297
Otras cuentas por cobrar y pagar, neto	<u>(2,652,958)</u>	<u>(12,976,038)</u>
Recursos generados por la operación antes de partida extraordinaria	<u>15,178,775</u>	35,998,275
Partida extraordinaria	<u>5,769,943</u>	6,349,656
Recursos generados por la operación	<u>20,948,718</u>	42,347,931
Financiamiento		
Decreto de dividendos	(12,895,580)	
Compañías afiliadas		108,337,592
Aumento de capital social		<u>(149,962,458)</u>
Recursos (aplicados) en actividades de financiamiento	<u>(12,895,580)</u>	<u>(41,624,866)</u>
Inversión		
Inmuebles		<u>(848,948)</u>
Aumento, (disminución) de efectivo	<u>8,053,138</u>	(125,883)
Efectivo e inversiones temporales al principio del año	<u>11,398,103</u>	11,523,986
Efectivo e inversiones temporales al final del año	<u>\$ 19,451,241</u>	<u>\$ 11,398,103</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE GUADALAJARA, S.A. DE C.V.

Notas de los estados financieros

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997
(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998, excepto
que se indique otra denominación)

1. Operaciones y resumen de las principales políticas contables

Constitución y objeto social

Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V. (la Compañía) fue constituida el 15 de mayo de 1990. El objeto social de la Compañía es la adquisición, enajenación, transmisión, promoción y otorgamiento del uso o goce temporal de inmuebles.

Grupo SYR, S.A. de C.V., (compañía tenedora hasta agosto de 1997) reestructuró su deuda financiera el 19 de agosto de 1997, cediendo en pago de parte de esta deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V. Conforme al proceso de instrumentar el pago, las acciones de la compañía se encuentran depositadas en un Fideicomiso, en donde los fideicomisarios en primer lugar son los acreedores bancarios (Ver Nota 5).

Principales políticas contables

A continuación se describen las políticas contables seguidas por la Compañía:

a) Reconocimiento de los efectos de la inflación

La Compañía incorpora los efectos de la inflación en la información financiera con base en las disposiciones del Boletín B-10 de la Comisión de Principios de Contabilidad (Reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera) y sus adecuaciones. Consecuentemente, las cifras de los estados financieros y sus notas se expresan en pesos de poder adquisitivo a la fecha del balance general del último ejercicio reportado.

A continuación se señalan los conceptos más importantes derivados del reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera.

- Efecto monetario

Este concepto representa el efecto de la inflación en los activos y pasivos monetarios. Los importes relativos de cada uno de los ejercicios se incluyeron en el estado de resultados como parte del costo integral de financiamiento.

- Actualización del capital contable

Las cuentas de capital social, reserva legal, prima en emisión de acciones y resultados acumulados fueron actualizadas mediante factores de ajuste derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

- Exceso en la actualización del capital

Este rubro se integra por el efecto monetario a la fecha de la primera aplicación del Boletín B-10 y por el resultado por tenencia de activos no monetarios.

El resultado por tenencia de activos no monetarios representa la diferencia entre el efecto que tiene la valuación de los activos no monetarios mediante costos específicos y la valuación que hubieran tenido únicamente por efecto de la inflación.

b) Efectivo e inversiones temporales

El efectivo e inversiones temporales están registrados al costo que se asemeja al costo de mercado, y se refieren a depósitos bancarios e inversiones de renta fija a corto plazo.

c) Inmuebles

Los inmuebles se presentan actualizados mediante el INPC a partir del ejercicio de 1997. Para los activos adquiridos antes de 1997, éstos se actualizan por el INPC con la base de los avalúos determinados hasta el año de 1996.

La depreciación ha sido calculada sobre los valores actuales determinados por el método de línea recta con base en las vidas útiles estimadas de los activos.

d) Fluctuaciones cambiarias

Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la operación. Las diferencias cambiarias entre estas fechas y la de su cobro o pago o las derivadas de la conversión de los saldos en monedas extranjeras al tipo de cambio de la fecha de los estados financieros se aplican a resultados.

e) Cambio en presentación

Las cifras de 1997 que se presentan en el balance general y en el estado de resultados con los conceptos de Otros activos, Gastos fijos y variables, respectivamente, fueron reclasificadas para hacerlas comparativas con las del ejercicio de 1998.

2. Inmuebles

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 la integración de este rubro es como sigue:

	1998	
	Inversión	Depreciación acumulada
Terrenos	\$ 242,517,958	
Edificio	408,291,864	\$ 63,096,797
	<u>\$ 650,809,822</u>	<u>\$ 63,096,797</u>
Valor neto	<u>\$ 587,713,025</u>	

	1997	
	Inversión	Depreciación Acumulada
Terrenos	\$ 242,517,958	
Edificio	408,291,864	\$ 53,918,516
	<u>\$ 650,809,822</u>	<u>\$ 53,918,516</u>
Valor neto	<u>\$ 596,891,306</u>	

La depreciación del edificio se calculó aplicando la tasa del 3%.

3. Deudor diverso

Como consecuencia de la desincorporación del régimen fiscal de consolidación con Grupo SYR, S.A. de C.V. (GSYR), la Compañía tiene una cuenta por cobrar con GSYR, la cual documentó con un pagaré, con vencimiento el 1 de marzo de 1999 y tasa de interés anual TIIE más 3 puntos porcentuales.

4. Contrato de fideicomiso

El 28 de mayo de 1990 la Compañía celebró un contrato de Fideicomiso para desarrollar un centro comercial en condominio ubicado en la Ciudad de Guadalajara, Jalisco. Las partes de dicho contrato son: fideicomisarios y fideicomitentes en primer lugar: las personas que afectaron todos los inmuebles de su propiedad que se mencionan en el contrato. Fiduciario: Banco del Atlántico, S.A. y fideicomisario y fideicomitente en segundo lugar: Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V.

Los principales fines del fideicomiso son:

- Que el fiduciario de conformidad con las instrucciones que por escrito reciba del "Comité Técnico" constituya el régimen de propiedad en condominio sobre el centro comercial, y formule el reglamento del condominio.
- Que de acuerdo con las instrucciones escritas que para ello reciba del Comité Técnico, proceda a transmitir la propiedad de cada unidad de condominio, en favor de los fideicomitentes en segundo y tercer lugar.

5. Capital contable

- Al 31 de diciembre de 1998 y 1997, el capital social nominal está representado por 316,500 miles de acciones comunes, nominativas, con valor nominal de un peso cada una.
- En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997 se aumentó el capital social en su parte variable capitalizándose la deuda que tenía con Grupo SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta el 19 de agosto de 1997).
- De acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles, no se podrán decretar dividendos hasta que futuras utilidades absorban las pérdidas acumuladas.
- A partir del 1o de enero de 1999, la tasa del impuesto sobre la renta cambió del 34% al 35%, pudiendo la empresa diferir una parte del mismo de tal manera que el impuesto que se pague en el ejercicio represente el 30% del resultado fiscal (32% en 1999). El impuesto que se difiere, deberá pagarse cuando se distribuyan las utilidades correspondientes (3% en 1999 y 5% en el 2000).

La cantidad distribuida que exceda de los saldos de "cuenta de utilidad fiscal reinvertida" (CUFIR) y de la "cuenta de utilidad fiscal neta" (CUFIN), estará sujeta al pago del impuesto sobre la renta corporativo a la tasa del 35%.

Adicionalmente, a partir del 1º de enero de 1999, las utilidades que se distribuyan a personas físicas o residentes en el extranjero en su carácter de accionistas, serán objeto de una retención del 5% sobre la cantidad que resulte de aplicar a la utilidad distribuida el factor de 1.5385 (1.515 para utilidades provenientes del saldo de la CUFIN al 31 de diciembre de 1998).

- De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de la utilidad neta del año habrá que separarse por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social.

f) Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 el capital contable se integra como sigue:

	1998		
	Valor nominal	Complemento Por Actualización	Total
Capital social	\$ 316,500,000	\$ 335,638,622	\$ 652,138,622
Reserva legal	1,204,985	130,586	1,335,571
Prima en emisión de acciones	4,168,738	311,120	4,479,858
Resultados acumulados	(93,265,110)	35,086,141	(58,178,969)
Exceso en la actualización			9,657,332
Del capital			<u>\$ 609,432,414</u>
	1997		
	Valor Nominal	Complemento por Actualización	Total
Capital social	\$ 316,500,000	\$ 335,638,622	\$ 652,138,622
Prima en emisión de acciones	5,478,000	11,897,438	17,375,438
Resultados acumulados	(115,389,634)	36,276,589	(79,113,045)
Exceso en la actualización del capital			9,657,332
			<u>\$ 600,058,347</u>

g) El 19 de agosto de 1997, Grupo SYR, S.A. de C.V., (GSYR), compañía tenedora concretó la reestructuración de su deuda financiera mediante la firma de un "Convenio de Entendimiento de Adeudos". Como parte del proceso de esta reestructuración, GSYR cedió en pago de su deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de Guadalajara, S.A. de C.V., las cuales fueron depositadas en un "Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago", quedando como primeros fideicomisarios los bancos acreedores de la deuda reestructurada, a efecto de que actúen con ese carácter de acuerdo al porcentaje de participación que tenían de dicha deuda.

Los principales fines del fideicomiso son que el Fiduciario (Banca Promex, S.A.) adquiere la titularidad de los bienes fideicomitados y conserve la propiedad de las acciones de la Compañía hasta el momento de proceder a enajenarlas y con el producto de la venta pague a los acreedores bancarios conforme a sus proporciones.

6. Impuesto sobre la renta e impuesto al activo

La Compañía está sujeta al pago del impuesto sobre la renta (ISR) y del impuesto al activo (IMPAC).

El IMPAC se causa a razón del 1.8% sobre un promedio neto de la mayoría de los activos menos ciertos pasivos. Este impuesto es acreditable contra el ISR, debiéndose pagar únicamente por el monto que exceda a éste.

En 1997 la Compañía provisionó en exceso IMPAC por \$ 1,258,588, y derivado del proceso de desconsolidación efectuó los pagos provisionales de dicho impuesto, por lo que tiene un saldo por recuperar de \$ 1,258,588, este exceso se encuentra incorporado en el estado de resultados en el concepto de otros ingresos.

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 1998 y 1997 la Compañía causó un impuesto sobre la renta por \$ 5,769,943 y \$5,353,429 (pesos nominales) respectivamente, el cual se amortizó contra pérdidas fiscales obteniendo un beneficio fiscal presentado en el estado de resultados como una partida extraordinaria. Los resultados fiscales son diferentes a los contables debido a algunas diferencias temporales y permanentes. Las partidas permanentes más importantes fueron la diferencia entre la depreciación contable y fiscal y otros gastos no deducibles.

7. Contingencias y compromisos

a) Como consecuencia del cambio de accionistas, la nueva administración inició su gestión a partir del 20 de agosto de 1997, considerando que cualquier acto y omisiones de pasivos anteriores a esta fecha, serán a cargo de la anterior administración.

b) La Compañía está expuesta a varias contingencias relacionadas con procesos jurídicos con motivo de reclamaciones por incumplimientos en los contratos de arrendamiento y venta de inmuebles, así como el trámite de regulación de permisos y registros oficiales de éstos. El resultado de varios litigios inmobiliarios no puede ser determinado actualmente.

c) La Compañía inició un estudio sobre el impacto que tendrá el año 2000 en sus aplicaciones computacionales. A la fecha todavía no se han determinado los pasos que será necesario seguir para atender debidamente esta situación, ni se tiene una estimación de los costos que se pueden incurrir por este concepto, sin embargo por las operaciones que realiza la Compañía estos efectos si llegaran a presentarse no serían importantes.

d) La Compañía tiene contraído compromisos como arrendador de inmuebles con vigencias que fluctúan de 2 a 15 años, algunos de estos contratos de arrendamiento son de renta variable.

e) La Compañía está en proceso de definir con los condóminos del centro comercial el tratamiento fiscal de los ingresos obtenidos por la renta de áreas comunes.

**BIENES RAICES EN PROMOCION DE LEON,
S.A. DE C.V.**

Estados Financieros

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997
con Dictamen de los Auditores

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de León,
S.A. de C.V.

Hemos examinado los balances generales de Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los estados de resultados, de variaciones en el capital contable y de cambios en la situación financiera, que les son relativos por los años que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos con base en nuestra auditoría.

Nuestros exámenes fueron efectuados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes, y de que están preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados. La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones de los estados financieros; asimismo, incluye la evaluación de los principios de contabilidad utilizados, de las estimaciones significativas efectuadas por la administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

Mancera, S.C.
C.P. José Vizcaya Angeles
(Firma)

México, D. F.,
23 de marzo de 1999

INFORME DEL COMISARIO

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
León, S.A. de C.V.

En mi carácter de Comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi informe sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 1998, que presenta a ustedes el Consejo de Administración.

Asistí a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que fui convocado, y obtuve de los directores y administradores la información sobre las operaciones, documentación y registro que consideré necesario examinar. Mi revisión se efectuó de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información empleados por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar los estados financieros que se presentan a esta Asamblea, son adecuados y suficientes, y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior, y dicha información refleja en forma veraz, razonable y suficiente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera por el año terminado en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

C.P. José Vizcaya Angeles
Comisario
(Firma)

México, D.F.
23 de marzo de 1999

BIENES RAICES EN PROMOCION DE LEON, S.A. DE C.V.**Balances generales**(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	31 de diciembre de	
	1998	1997
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo e inversiones temporales	\$ 4,645,475	\$ 1,119,534
Cuentas por cobrar:		
Clientes (menos estimación para cuentas de cobro dudoso por \$1,611,833 en 1998) (Nota 6)	383,289	1,179,964
Impuesto al activo por recuperar (Nota 5)	460,538	
Otras cuentas por cobrar	32,339	508,948
	876,166	1,688,912
Total del activo circulante	5,521,641	2,808,446
Inmuebles, neto (Nota 2)	195,756,564	199,271,316
Otros activos	95,315	28,235
Total del activo	\$ 201,373,520	\$ 202,107,997
Pasivo y capital contable		
Pasivo circulante:		
Acreedores diversos	\$2,654,641	\$3,138,343
Otras cuentas, impuestos y gastos acumulados por pagar	61,731	430,304
Depósitos en garantía	202,664	238,902
Total del pasivo circulante	2,919,036	3,807,549
Contingencias y compromisos (Nota 7)		
Capital contable (Nota 4):		
Capital social	65,550,000	65,550,000
Actualización	156,655,338	156,655,338
	222,205,338	222,205,338
Reserva legal	212,235	
Resultados acumulados	(41,512,312)	(41,454,113)
Exceso en la actualización del capital	17,549,223	17,549,223
Total del capital contable	198,454,484	198,300,448
Total del pasivo y capital contable	\$ 201,373,520	\$ 202,107,997

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE LEON, S.A. DE C.V.

Estados de resultados

(Pesos de poder adquisitivo al
31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de	
	1998	1997
Ingresos por arrendamiento	\$ 5,484,485	\$ 6,646,403
Gastos de operación:		
Variables	2,643,562	711,106
Fijos	4,951,994	5,222,743
	<u>7,595,556</u>	<u>5,933,849</u>
(Pérdida), utilidad de operación	(2,111,071)	712,554
Otros ingresos, neto (Nota 5)	<u>583,414</u>	<u>6,191,128</u>
Costo integral de financiamiento:		
Intereses y fluctuación cambiaria, neto	1,817,945	(1,548,186)
Efecto monetario	(136,252)	1,654,404
	<u>1,681,693</u>	<u>106,218</u>
Utilidad antes de impuesto al activo	154,036	7,009,900
Impuesto al activo (Nota 5)		2,467,559
Utilidad neta	<u>\$ 154,036</u>	<u>\$ 4,542,341</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE LEON, S.A. DE C.V.

Estados de variaciones en el capital contable

(Nota 4)

(Pesos de poder adquisitivo al 31 de diciembre de 1998)

	Capital social	Capital suscrito no pagado	Reserva legal	Resultados acumulados	Exceso en la actualización del capital contable	Total
Saldos al 31 de diciembre de 1996	\$ 220,718,506	\$(10,731,589)		\$(45,996,454)	\$ 17,549,223	\$ 181,539,686
Aumento de capital según Acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997	688,703					688,703
Suscripción de capital social no exhibido	798,129	10,731,589				11,529,718
Utilidad neta del ejercicio				4,542,341		4,542,341
Saldos al 31 de diciembre de 1997	222,205,338	0		(41,454,113)	17,549,223	198,300,448
Constitución de reserva legal según Acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 30 de abril de 1998			\$212,235	(212,235)		
Utilidad neta del ejercicio				154,036		154,036
Saldos al 31 de diciembre de 1998	<u>\$ 222,205,338</u>	<u>\$ 0</u>	<u>\$ 212,235</u>	<u>\$(41,512,312)</u>	<u>\$ 17,549,223</u>	<u>\$ 198,454,484</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE LEON, S.A. DE C.V.

Estados de cambios en la situación financiera

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el	
	31 de diciembre de	
	1998	1997
Operación		
Utilidad neta	\$ 154,036	\$ 4,542,341
Partidas aplicadas a resultados que no requirieron la utilización de recursos:		
Depreciación	<u>3,514,752</u>	3,514,107
	3,668,788	8,056,448
Clientes	796,675	(964,333)
Impuesto al activo por recuperar	(460,538)	
Impuesto al valor agregado por recuperar		1,234,154
Otras cuentas por pagar y cobrar, neto	(478,984)	(5,068,166)
	<u>3,525,941</u>	3,258,103
Recursos generados por la operación		
Financiamiento		
Aumento de capital social		688,703
Suscripción de capital		11,529,718
Compañías afiliadas		(16,534,100)
Recursos (utilizados) en actividades de Financiamiento		<u>(4,315,679)</u>
Aumento, (disminución) de efectivo	3,525,941	(1,057,576)
Efectivo e inversiones temporales al principio del año	<u>1,119,534</u>	2,177,110
Efectivo e inversiones temporales al final del Año	<u><u>\$ 4,645,475</u></u>	<u><u>\$ 1,119,534</u></u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE LEON, S.A. DE C.V.**Notas de los estados financieros**

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998,
excepto que se indique otra denominación)

1. Operaciones y resumen de las principales políticas contables**Constitución y objeto social**

Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V. (la Compañía) fue constituida el 20 de abril de 1990. El objeto social de la Compañía es la adquisición, enajenación, transmisión, promoción y otorgamiento del uso o goce temporal de inmuebles.

Grupo SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta agosto de 1997) reestructuró su deuda financiera el 19 de agosto de 1997, cediendo en pago de parte de esta deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V. Conforme al proceso de instrumentar el pago, las acciones de la compañía se encuentran depositadas en un Fideicomiso, en donde los fideicomisarios en primer lugar son los acreedores bancarios (Ver Nota 4).

Principales políticas contables

A continuación se describen las principales políticas contables seguidas por la Compañía:

a) Reconocimiento de los efectos de la inflación

La Compañía incorpora los efectos de la inflación en la información financiera con base en las disposiciones del Boletín B-10 de la Comisión de Principios de Contabilidad (Reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera) y sus adecuaciones. Consecuentemente, las cifras de los estados financieros y sus notas se expresan en pesos de poder adquisitivo a la fecha del balance general del último ejercicio reportado.

A continuación se señalan los conceptos más importantes derivados del reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera.

- Efecto monetario

Este concepto representa el efecto de la inflación en los activos y pasivos monetarios. Los importes relativos de cada uno de los ejercicios se incluyeron en el estado de resultados como parte del costo integral de financiamiento.

- Actualización del capital contable

Las cuentas de capital social, reserva legal y resultados acumulados fueron actualizadas mediante factores de ajuste derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

- Exceso en la actualización del capital

Este rubro se integra por el efecto monetario a la fecha de la primera aplicación del Boletín B-10 y por el resultado por tenencia de activos no monetarios.

El resultado por tenencia de activos no monetarios representa la diferencia entre el efecto que tiene la valuación de los activos no monetarios mediante costos específicos y la valuación que hubieran tenido únicamente por efecto de la inflación.

b) Efectivo e inversiones temporales

El efectivo e inversiones temporales están registrados al costo que se asemeja al costo de mercado, y se refiere a depósitos bancarios e inversiones de renta fija a corto plazo.

c) Inmuebles

Los inmuebles se presentan actualizados mediante el INPC a partir del ejercicio de 1997. Para los activos adquiridos antes de 1997, éstos se actualizan por el INPC con la base de los avalúos determinados hasta el año de 1996.

La depreciación ha sido calculada sobre los valores actuales determinados por el método de línea recta con base en las vidas útiles estimadas de los activos.

d) Fluctuaciones cambiarias

Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la operación. Las diferencias cambiarias entre estas fechas y la de su cobro o pago o las derivadas de la conversión de los saldos en monedas extranjeras al tipo de cambio de la fecha de los estados financieros se aplican a resultados.

e) Cambio en presentación

Las cifras de 1997 que se presentan en el balance general y en el estado de resultados con los conceptos de Otros activos, Gastos fijos y variables, respectivamente, fueron reclasificadas para hacerlas comparativas con las del ejercicio de 1998.

2. Inmuebles

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 la integración de este rubro es como sigue:

	1998	
	Inversión	Depreciación acumulada
Terrenos	\$ 68,909,148	
Edificio	147,107,325	\$ 20,259,909
	<u>\$ 216,016,473</u>	<u>\$ 20,259,909</u>
Valor neto	<u>\$ 195,756,564</u>	
	1997	
	Inversión	Depreciación Acumulada
Terrenos	\$ 68,909,148	
Edificio	147,107,325	\$ 16,745,157
	<u>\$ 216,016,473</u>	<u>\$ 16,745,157</u>
Valor neto	<u>\$ 199,271,316</u>	

La depreciación del edificio se calculó aplicando la tasa del 3%.

3. Contrato de fideicomiso

El 10 de diciembre de 1990 la Compañía celebró un contrato de fideicomiso para desarrollar un centro comercial en condominio ubicado en la Ciudad de León, Guanajuato. Las partes de dicho contrato son: fideicomitentes en primer lugar: las personas que afectaron todos los inmuebles de su propiedad que se mencionan en el contrato, fiduciario: Banco del Atlántico, S.A. y fideicomisario y fideicomitente en segundo lugar: Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V.

Los principales fines del fideicomiso son:

- Que el fiduciario de conformidad con las instrucciones que por escrito reciba del "Comité Técnico" constituya el régimen de propiedad en condominio, sobre el centro comercial, y formule el reglamento del condominio.
- Que de acuerdo con las condiciones escritas que para ello reciba del Comité Técnico, proceda a transmitir la propiedad de cada unidad de condominio, en favor de los fideicomitentes en segundo y tercer lugar.

4. Capital contable

- Al 31 de diciembre de 1998 y 1997, el capital social nominal está representado por 65,550,000 de acciones comunes, nominativas con valor nominal de un peso cada una.

b) En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997 se aumentó el capital social en su parte variable capitalizándose la deuda que se tenía con Grupo SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta el 19 de agosto de 1997).

c) De acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles, no se podrán decretar dividendos hasta que futuras utilidades absorban las pérdidas acumuladas.

d) A partir del 1o de enero de 1999, la tasa del impuesto sobre la renta cambió del 34% al 35%, pudiendo la empresa diferir una parte del mismo de tal manera que el impuesto que se pague en el ejercicio represente el 30% del resultado fiscal (32% en 1999). El impuesto que se difiere, deberá pagarse cuando se distribuyan las utilidades correspondientes (3% en 1999 y 5% en el 2000).

La cantidad distribuida que exceda de los saldos de "cuenta de utilidad fiscal reinvertida" (CUFIR) y de la "cuenta de utilidad fiscal neta" (CUFIN), estará sujeta al pago del impuesto sobre la renta corporativo a la tasa del 35%.

Adicionalmente, a partir del 1º de enero de 1999, las utilidades que se distribuyan a personas físicas o residentes en el extranjero en su carácter de accionistas, serán objeto de una retención del 5% sobre la cantidad que resulte de aplicar a la utilidad distribuida el factor de 1.5385 (1.515 para utilidades provenientes del saldo de la CUFIN al 31 de diciembre de 1998).

e) De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de la utilidad neta del año habrá que separarse por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social.

f) Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 el capital contable se integra como sigue:

1998			
	Valor Nominal	Complemento por actuali- zación	Total
Capital social	\$ 65,550,000	\$ 156,655,338	\$ 222,205,338
Reserva legal	191,484	20,751	212,235
Resultados acumulados	(21,631,287)	(19,881,025)	(41,512,312)
Exceso en la actualización del capital			<u>17,549,223</u>
			<u>\$ 198,454,484</u>
1997			
	Valor Nominal	Complemento Por actuali- Zación	Total
Capital social	\$ 65,550,000	\$ 156,655,338	\$ 222,205,338
Resultados acumulados	(21,992,808)	(19,461,305)	(1,454,113)
Exceso en la actualización del Capital			<u>17,549,223</u>
			<u>\$ 198,300,448</u>

g) El 19 de agosto de 1997, Grupo SYR, S.A. de C.V., (GSYR), compañía tenedora concretó la reestructuración de su deuda financiera mediante la firma de un "Convenio de Entendimiento de Adeudos". Como parte del proceso de esta reestructuración, GSYR cedió en pago de su deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de León, S.A. de C.V., las cuales fueron depositadas en un "Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago", quedando como primeros fideicomisarios los bancos acreedores de la deuda reestructurada, a efecto de que actúen con ese carácter de acuerdo al porcentaje de participación que tenían de dicha deuda.

Los principales fines del fideicomiso son que el Fiduciario (Banca Promex, S.A.) adquiere la titularidad de los bienes fideicomitados y conserve la propiedad de las acciones de la Compañía hasta el momento de proceder a enajenarlas y con el producto de la venta pague a los acreedores bancarios conforme a sus proporciones.

5. Impuesto sobre la renta e impuesto al activo

La Compañía está sujeta al pago del impuesto sobre la renta (ISR) y del impuesto al activo (IMPAC).

El IMPAC se causa a razón del 1.8% sobre un promedio neto de la mayoría de los activos menos ciertos pasivos. Este impuesto es acreditable contra el ISR, debiéndose pagar únicamente por el monto que exceda a éste. De acuerdo con las disposiciones fiscales vigentes para 1998 la Compañía quedó exenta del pago del IMPAC debido a que sus ingresos para efectos del impuesto sobre la renta no exceden \$10 millones.

En 1997 la Compañía provisionó en exceso IMPAC por \$ 460,538, y derivado del proceso de desconsolidación efectuó los pagos provisionales de dicho impuesto, por lo que tiene un saldo por recuperar de \$ 460,538, este exceso se encuentra incorporado en el estado de resultados en el concepto de otros ingresos.

La Compañía no causó ISR en los ejercicios de 1998 y 1997, en virtud de que el resultado contable se concilia con una pérdida fiscal, básicamente por aquellas partidas que se deducen y se acumulan fiscalmente en forma diferente a lo contable, entre éstas los efectos inflacionarios.

6. Posición en moneda extranjera

Al 31 de diciembre de 1998 la Compañía tiene registrado clientes en dólares norteamericanos por 162,780.80 usd. El tipo de cambio utilizado para la valuación de dicha moneda al 31 de diciembre de 1998 es de \$9.8650. El tipo de cambio vigente al 23 de marzo de 1999 es de \$ 9.7116

7. Contingencias y compromisos

- a) Como consecuencia del cambio de accionistas, la nueva administración inició su gestión a partir del 20 de agosto de 1997, considerando que cualquier acto y omisiones de pasivos anteriores a esta fecha, serán a cargo de la anterior administración.
 - b) La Compañía está expuesta a varias contingencias relacionadas con procesos jurídicos con motivo de reclamaciones por incumplimientos en los contratos de arrendamiento y venta de inmuebles, así como el trámite de regulación de permisos y registros oficiales de éstos. El resultado de varios litigios inmobiliarios no puede ser determinado actualmente.
 - c) La Compañía inició un estudio sobre el impacto que tendrá el año 2000 en sus aplicaciones computacionales. A la fecha todavía no se han determinado los pasos que será necesario seguir para atender debidamente esta situación, ni se tiene una estimación de los costos que se pueden incurrir por este concepto, sin embargo por las operaciones que realiza la Compañía estos efectos si llegaran a presentarse no serían importantes.
 - d) La Compañía tiene contraído compromisos como arrendador de inmuebles con vigencias que fluctúan de 2 a 15 años, algunos de estos contratos de arrendamiento son de renta variable.
 - e) La Compañía está en proceso de definir con los condóminos del centro comercial el tratamiento fiscal de los ingresos obtenidos por la renta de áreas comunes.
-

**BIENES RAICES EN PROMOCION
DE MAZATLAN, S.A. DE C.V.**

Estados Financieros

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997
con Dictamen de los Auditores

DICTAMEN DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
Mazatlán, S.A. de C.V.

Hemos examinado los balances generales de Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los estados de resultados, de variaciones en el capital contable y de cambios en la situación financiera, que les son relativos por los años que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la Administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos con base en nuestra auditoría.

Nuestros exámenes fueron efectuados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes, y de que están preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados. La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que respalda las cifras y revelaciones de los estados financieros; asimismo, incluye la evaluación de los principios de contabilidad utilizados, de las estimaciones significativas efectuadas por la administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros antes mencionados presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V., al 31 de diciembre de 1998 y 1997 y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

Mancera, S. C.
C.P. José Vizcaya Angeles
(Firma)

México, D. F.,
23 de marzo de 1999

INFORME DEL COMISARIO

A los Señores Accionistas de
Bienes Raíces en Promoción de
Mazatlán, S.A. de C.V.

En mi carácter de Comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi informe sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 1998, que presenta a ustedes el Consejo de Administración.

Asistí a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que fui convocado, y obtuve de los directores y administradores la información sobre las operaciones, documentación y registro que consideré necesario examinar. Mi revisión se efectuó de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información empleados por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar los estados financieros que se presentan a esta Asamblea, son adecuados y suficientes, y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior, y dicha información refleja en forma veraz razonable y suficiente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 1998, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera por el año terminado en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados.

C.P. José Vizcaya Angeles
Comisario
(Firma)

México, D.F.
23 de marzo de 1999

BIENES RAICES EN PROMOCION DE MAZATLAN, S.A. DE C.V.**Balances generales**

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	31 de diciembre de	
	1998	1997
Activo		
Activo circulante:		
Efectivo e inversiones temporales	\$ 3,434,596	\$ 903,512
Cuentas por cobrar:		
Clientes (menos estimación para cuentas de cobro dudoso por \$360,175 en 1998)	476,478	936,077
Impuesto al activo por recuperar (Nota 5)	370,752	
Otras cuentas por cobrar	96,688	191,757
	943,918	1,127,834
Total del activo circulante	4,378,514	2,031,346
Inmuebles, neto (Nota 2)	162,519,491	165,145,112
Otros activos	795,467	443,530
Total del activo	\$ 167,693,472	\$ 167,619,988
Pasivo y capital contable		
Pasivo circulante:		
Acreedores diversos	\$ 19,290	\$ 154,180
Depósitos en garantía	249,481	194,666
Otras cuentas y gastos acumulados e impuestos por pagar	459,721	819,620
Total del pasivo circulante	728,492	1,168,466
Contingencias y compromisos (Nota 6)		
Capital contable (Nota 4):		
Capital social	60,500,000	60,500,000
Actualización	134,602,588	134,602,588
	195,102,588	195,102,588
Resultados acumulados	(33,085,744)	(33,599,202)
Exceso en la actualización del capital	4,948,136	4,948,136
Total del capital contable	166,964,980	166,451,522
Total del pasivo y capital contable	\$ 167,693,472	\$ 167,619,988

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE MAZATLAN, S.A. DE C.V.**Estados de resultados**(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de	
	1998	1997
Ingresos por arrendamiento	\$ 5,565,634	\$ 4,937,240
Gastos de operación:		
Variables	1,527,318	1,518,408
Fijos	4,552,926	4,913,950
	<u>6,080,244</u>	<u>6,432,358</u>
Pérdida de operación	(514,610)	(1,495,118)
Otros ingresos, neto (Nota 5)	1,025,172	564,954
Costo integral de financiamiento:		
Intereses, neto	461,172	888,220
Efecto monetario	(458,276)	(1,894,188)
	<u>2,896</u>	<u>(1,005,968)</u>
Utilidad, (pérdida) antes de impuesto al activo	513,458	(1,936,132)
Impuesto al activo (Nota 5)		2,584,882
Utilidad, (pérdida) neta	<u>\$ 513,458</u>	<u>\$(4,521,014)</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE MAZATLAN, S.A. DE C.V.**Estados de variaciones en el capital contable**

(Nota 4)

(Pesos de poder adquisitivo al 31 de diciembre de 1998)

	Capital social	Resultados acumulados	Exceso en la actualización del capital	Total
Saldos al 31 de diciembre de 1996	\$ 213,259,276	\$(29,078,188)	\$ 4,948,136	\$ 189,129,224
Disminución de capital según Acta de Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997	(18,156,688)			(18,156,688)
Pérdida neta del ejercicio		(4,521,014)		(4,521,014)
Saldos al 31 de diciembre de 1997	195,102,588	(33,599,202)	4,948,136	166,451,522
Utilidad neta del ejercicio		513,458		513,458
Saldos al 31 de diciembre de 1998	<u>\$ 195,102,588</u>	<u>\$(33,085,744)</u>	<u>\$ 4,948,136</u>	<u>\$ 166,964,980</u>

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE MAZATLAN, S.A. DE C.V.

Estados de cambios en la situación financiera

(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998)

	Años terminados el 31 de diciembre de	
	1998	1997
Operación		
Utilidad (pérdida) neta	\$ 513,458	\$(4,521,014)
Partidas aplicadas a resultados que no requirieron la utilización de recursos:		
Depreciación	2,625,621	2,625,929
	3,139,079	(1,895,085)
Clientes	459,599	(543,102)
Impuestos por recuperar	(370,752)	161,211
Otras cuentas por pagar y cobrar, neto	(696,842)	1,457,576
Recursos generados, (utilizados) en la operación	2,531,084	(819,400)
Financiamiento		
Compañías afiliadas		13,940,090
Disminución de capital social		(18,156,688)
Recursos (utilizados) en actividades de Financiamiento		(4,216,598)
Aumento, (disminución) de efectivo	2,531,084	(5,035,998)
Efectivo e inversiones temporales al principio del año	903,512	5,939,510
Efectivo e inversiones temporales al final del año	\$ 3,434,596	\$ 903,512

Véanse las notas que se acompañan.

BIENES RAICES EN PROMOCION DE MAZATLAN, S.A. DE C.V.

Notas de los estados financieros

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997
(Pesos de poder adquisitivo
al 31 de diciembre de 1998, excepto que se
indique otra denominación)

1. Operaciones y resumen de las principales políticas contables

Constitución y objeto social

Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V. (la Compañía) fue constituida el 15 de mayo de 1990. El objeto social de la Compañía es la adquisición, enajenación, transmisión, promoción y otorgamiento del uso o goce temporal de inmuebles.

Grupo SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta agosto de 1997) reestructuró su deuda financiera el 19 de agosto de 1997, cediendo en pago de parte de esta deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V. Conforme al proceso de instrumentar el pago, las acciones de la compañía se encuentran depositadas en un Fideicomiso, en donde los fideicomisarios en primer lugar son los acreedores bancarios (Ver Nota 4).

Principales políticas contables

A continuación se describen las principales políticas contables seguidas por la Compañía:

a) Reconocimiento de los efectos de la inflación

La Compañía incorpora los efectos de la inflación en la información financiera con base en las disposiciones del Boletín B-10 de la Comisión de Principios de Contabilidad (Reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera) y sus adecuaciones. Consecuentemente, las cifras de los estados financieros y sus notas se expresan en pesos de poder adquisitivo a la fecha del balance general del último ejercicio reportado.

A continuación se señalan los conceptos más importantes derivados del reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera.

- Efecto monetario

Este concepto representa el efecto de la inflación en los activos y pasivos monetarios. Los importes relativos de cada uno de los ejercicios se incluyeron en el estado de resultados como parte del costo integral de financiamiento.

- Actualización del capital contable

Las cuentas de capital social y resultados acumulados fueron actualizadas mediante factores de ajuste derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC).

- Exceso en la actualización del capital

Este rubro se integra por el efecto monetario a la fecha de la primera aplicación del Boletín B-10 y por el resultado por tenencia de activos no monetarios.

El resultado por tenencia de activos no monetarios representa la diferencia entre el efecto que tiene la valuación de los activos no monetarios mediante costos específicos que hubieran tenido únicamente por efecto de la inflación.

b) Efectivo e inversiones temporales

El efectivo e inversiones temporales están registrados al costo que se asemeja al costo de mercado, y se refieren a depósitos bancarios e inversiones de renta fija a corto plazo.

c) Inmuebles

Los inmuebles se presentan actualizados mediante el INPC a partir del ejercicio de 1997. Para los activos adquiridos antes de 1997, éstos se actualizan por el INPC con la base de los avalúos determinados hasta el año de 1996.

La depreciación ha sido calculada sobre los valores actuales determinados por el método de línea recta con base en las vidas útiles estimadas de los activos.

d) Cambio en presentación

Las cifras de 1997 que se presentan en el balance general y en el estado de resultados con los conceptos de Otros activos, Gastos fijos y variables, respectivamente, fueron reclasificadas para hacerlas comparativas con las del ejercicio de 1998.

2. Inmuebles

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 la integración de este rubro es como sigue:

	1998	
	Inversión	Depreciación acumulada
Terrenos	\$ 67,603,279	
Edificio	117,114,222	\$ 22,198,010
	<u>\$ 184,717,501</u>	<u>\$ 22,198,010</u>
Valor neto	<u>\$ 162,519,491</u>	
	1997	
	Inversión	Depreciación acumulada
Terrenos	\$ 67,603,279	
Edificio	117,114,222	\$ 19,572,389
	<u>\$ 184,717,501</u>	<u>\$ 19,572,389</u>
Valor neto	<u>\$ 165,145,112</u>	

La depreciación del edificio se calculó aplicando la tasa del 3%.

3. Contrato de fideicomiso

El 21 de febrero de 1991, la Compañía celebró un contrato de fideicomiso para la construcción de un centro comercial denominado Plaza Fiesta Mazatlán. Las partes de dicho contrato son: fideicomitentes: "Plaza Fiesta Mazatlán, S.A. de C.V." y las personas que aporten bienes, considerándose también como fideicomitente la Compañía. Fiduciario: Banco del Atlántico, S.A. y Fideicomisario en primer lugar: Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V.

Los principales fines del fideicomiso son:

- Que el fiduciario conserve la titularidad de los bienes que integran el patrimonio del fideicomiso.
- Que el fiduciario, una vez que el fideicomisario en primer lugar le dé instrucciones, proceda a escriturar en favor de los fideicomisarios en segundo lugar el local o locales que les correspondan, siempre que tengan capacidad para adquirir conforme a la ley. Los fideicomisarios en segundo lugar que designe el fideicomisario en primer lugar aceptan por ese sólo hecho los términos y condiciones del Régimen de Propiedad en Condominio.

El fideicomiso tendrá una duración máxima de treinta años, pero se extinguirá anticipadamente por cualquiera de las causas contenidas en el contrato.

4. Capital contable

- Al 31 de diciembre de 1998 y 1997, el capital social nominal esta representado por 60,500 miles de acciones comunes, nominativas con valor nominal de un peso cada una.
- En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de julio de 1997 se disminuyó el capital social en su parte variable mediante la cancelación de 14,500,000 acciones, absorbiéndose la deuda que tenía Grupo o SYR, S.A. de C.V. (compañía tenedora hasta el 19 de agosto de 1997).
- De acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Sociedades Mercantiles, no se podrán decretar dividendos hasta que futuras utilidades absorban las pérdidas acumuladas.
- A partir del 1o de enero de 1999, la tasa del impuesto sobre la renta cambió del 34% al 35%, pudiendo la empresa diferir una parte del mismo de tal manera que el impuesto que se pague en el ejercicio represente el 30% del resultado fiscal (32% en 1999). El impuesto que se difiere, deberá pagarse cuando se distribuyan las utilidades correspondientes (3% en 1999 y 5% en el 2000).

La cantidad distribuida que exceda de los saldos de "cuenta de utilidad fiscal reinvertida" (CUFIR) y de la "cuenta de utilidad fiscal neta" (CUFIN), estará sujeta al pago del impuesto sobre la renta corporativo a la tasa del 35%.

Adicionalmente, a partir del 1º de enero de 1999, las utilidades que se distribuyan a personas físicas o residentes en el extranjero en su carácter de accionistas, serán objeto de una retención del 5% sobre la cantidad que resulte de aplicar a la utilidad distribuida el factor de 1.5385 (1.515 para utilidades provenientes del saldo de la CUFIN al 31 de diciembre de 1998).

- De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de la utilidad neta del año habrá que separarse por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social.
- Al 31 de diciembre de 1998 y 1997 el capital contable se integra como sigue:

	1998		
	Valor nominal	Complemento por actualización	Total
Capital social	\$ 60,500,000	\$ 134,602,588	\$ 195,102,588
Resultados acumulados	(12,464,387)	(20,621,357)	(33,085,744)
Exceso en la actualización del capital			4,948,136
			<u>\$ 166,964,980</u>

	1997		
	Valor Nominal	Complemento por actualización	Total
Capital social	\$ 60,500,000	\$ 134,602,588	\$ 195,102,588
Resultados acumulados	(13,594,740)	(20,004,462)	(33,599,202)
Exceso en la actualización del capital			4,948,136
			<u>\$ 166,451,522</u>

g) El 19 de agosto de 1997, Grupo SYR, S.A. de C.V., (GSYR), compañía tenedora concretó la reestructuración de su deuda financiera mediante la firma de un "Convenio de Entendimiento de Adeudos". Como parte del proceso de esta reestructuración, GSYR cedió en pago de su deuda las acciones de Bienes Raíces en Promoción de Mazatlán, S.A. de C.V., las cuales fueron depositadas en un "Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago", quedando como primeros fideicomisarios los bancos acreedores de la deuda reestructurada, a efecto de que actúen con ese carácter de acuerdo al porcentaje de participación que tenían de dicha deuda.

Los principales fines del fideicomiso son que el Fiduciario (Banca Promex, S.A.) adquiere la titularidad de los bienes fideicomitados y conserve la propiedad de las acciones de la Compañía hasta el momento de proceder a enajenarlas y con el producto de la venta pague a los acreedores bancarios conforme a sus proporciones.

5. Impuesto sobre la renta e impuesto al activo

La Compañía está sujeta al pago del impuesto sobre la renta (ISR) y del impuesto al activo (IMPAC).

El IMPAC se causa a razón del 1.8% sobre un promedio neto de la mayoría de los activos menos ciertos pasivos. Este impuesto es acreditable contra el ISR, debiéndose pagar únicamente por el monto que exceda a éste. De acuerdo con las disposiciones fiscales vigentes para 1998 la Compañía quedó exenta del pago del IMPAC debido a que sus ingresos para efectos del impuesto sobre la renta no exceden \$10 millones.

En 1997 la Compañía provisionó en exceso IMPAC por \$ 370,752, y derivado del proceso de desconsolidación efectuó los pagos provisionales de dicho impuesto, por lo que tiene un saldo por recuperar de \$370,752, este exceso se encuentra incorporado en el estado de resultados en el concepto de otros ingresos.

Al 31 de diciembre de 1998 y 1997, la Compañía no causó ISR y el resultado fiscal difiere del resultado contable básicamente por las diferencias permanentes de gastos no deducibles y las diferencias en los efectos inflacionarios.

6. Contingencias y compromisos

a) Como consecuencia del cambio de accionistas, la nueva administración inició su gestión a partir del 20 de agosto de 1997, considerando que cualquier acto y omisiones de pasivos anteriores a esta fecha, serán a cargo de la anterior administración.

b) La Compañía está expuesta a varias contingencias relacionadas con procesos jurídicos con motivo de reclamaciones por incumplimientos en los contratos de arrendamiento y venta de inmuebles, así como el trámite de regulación de permisos y registros oficiales de éstos. El resultado de varios litigios inmobiliarios no puede ser determinado actualmente.

c) La Compañía inició un estudio sobre el impacto que tendrá el año 2000 en sus aplicaciones computacionales. A la fecha todavía no se han determinado los pasos que será necesario seguir para atender debidamente esta situación, ni se tiene una estimación de los costos que se pueden incurrir por este concepto, sin embargo por las operaciones que realiza la Compañía estos efectos, si llegaran a presentarse, no serían importantes.

d) La Compañía tiene contraído compromisos como arrendador de inmuebles con vigencias que fluctúan de 2 a 15 años, algunos de estos contratos de arrendamiento son de renta variable.

e) La Compañía está en proceso de definir con los condóminos del centro comercial el tratamiento fiscal de los ingresos obtenidos por la renta de áreas comunes.

“PROCESO INTERACTIVO”, S.A. DE C.V.

R.F.C. “PIN-900930-JP8”

AVISO

Para los efectos del artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, en la asamblea general extraordinaria de accionistas de fecha 15 de septiembre de 1997, se acordó aumentar el capital social en su parte variable en la cantidad de \$2'720,000.00 (DOS MILLONES SETECIENTOS VEINTE MIL PESOS).

México, D.F., a 10 de junio de 1999.

(Firma)

Lic. Munir Chalela Solano

Delegado Especial

**CHRYSLER COMERCIAL, S.A. DE C.V.
ACUERDO DE FUSION**

1. Por Resolución de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 30 de junio de 1999, se aprobó la fusión de Chrysler Comercial, S.A. de C.V. con Mercedes-Benz Leasing México, S.A. de C.V., desapareciendo la primera como sociedad fusionada y subsistiendo la segunda como sociedad fusionante.

Con objeto de que la fusión surta efectos ante terceros en la fecha de registro de la inscripción de la Escritura Pública correspondiente en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal, Chrysler Comercial, S.A. de C.V. acuerda y se obliga expresamente a pagar de inmediato todos aquellos créditos a favor de sus acreedores que no hubieren dado su consentimiento para la fusión y que manifiesten por escrito su deseo de obtener el pago de sus créditos anticipadamente.

CHRYSLER COMERCIAL, S.A. DE C.V.

(Firma)

Jorge A. Labastida Martínez
Prosecretario del Consejo de Administración
y Delegado de la Asamblea General
Extraordinaria de Accionistas

Balance al 31 de diciembre de 1998

CHRYSLER COMERCIAL, S.A. DE C.V.**BALANCES GENERALES**

31 DE DICIEMBRE DE 1998 Y 1997

(En miles de pesos de poder adquisitivo del 31 de diciembre de 1998)

ACTIVO	<u>1998</u>	<u>1997</u>
ACTIVO CIRCULANTE:		
Efectivo e inversiones temporales	\$ 107,000	\$ 37,286
Documentos y cuentas por cobrar	4,053,331	2,679,755
Impuestos por recuperar	85,627	11,168
Pagos anticipados y otros	<u>82,231</u>	<u>22,203</u>
Activo Circulante	4,328,189	2,750,412
IMPUESTO SOBRE LA RENTA DIFERIDO	100,295	56,950
MOBILIARIO Y EQUIPO	<u>10,135</u>	<u>7,343</u>
TOTAL	<u>\$ 4,438,619</u>	<u>\$ 2,814,705</u>
 PASIVO Y CAPITAL CONTABLE		
PASIVO CIRCULANTE:		
Préstamos bancarios	\$ 2,249,717	\$ 1,067,197
Compañías afiliadas	803,533	763,596
Impuestos por pagar y pasivos acumulados	<u>107,884</u>	<u>53,765</u>
Pasivo circulante	3,161,134	1,884,558
INGRESO DIFERIDO	350,464	172,682
CAPITAL CONTABLE:		
Capital social	876,073	876,073
Utilidades retenidas	404,237	231,922
Insuficiencia en la actualización del capital contable	<u>(353,289)</u>	<u>(350,530)</u>
Total del capital contable	<u>927,021</u>	<u>757,465</u>
TOTAL	<u>\$ 4,438,619</u>	<u>\$ 2,814,705</u>

MERCEDES-BENZ LEASING MEXICO, S.A. DE C.V.**ACUERDO DE FUSION**

1. Por Resolución de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 30 de junio de 1999, se aprobó la fusión de Mercedes-Benz Leasing México, S.A. de C.V. con Chrysler Comercial, S.A. de C.V., subsistiendo la primera como fusionante y desapareciendo la segunda como fusionada.

Con objeto de que la fusión surta efectos ante terceros en la fecha de registro de la inscripción de la Escritura Pública correspondiente en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal, Mercedes-Benz Leasing México, S.A. de C.V. acuerda y se obliga expresamente a pagar de inmediato todos aquellos créditos a favor de sus acreedores o a favor de los acreedores de Chrysler Comercial, S.A. de C.V. que no hubieren dado su consentimiento para la fusión y que manifiesten por escrito su deseo de obtener el pago de sus créditos anticipadamente.

MERCEDES -BENZ LEASING MEXICO, S.A. DE C.V.

(Firma)

Yves Bernal Stoopen
Secretario del Consejo de Administración
y Delegado de la Asamblea General
Extraordinaria de Accionistas

Balance al 31 de diciembre de 1998

KANNON, S.A. DE C.V.

BALANCE FINAL DE LIQUIDACION AL 30 DE ABRIL DE 1999.

ACTIVO CIRCULANTE		PASIVO CIRCULANTE	
CAJA	\$ 374.88		
FIJO		CAPITAL CONTABLE	
EQUIPO PERIFERICO DE COMPUTO	\$15,521.37	CAPITAL SOCIAL	5,000.00
MENOS:		RESULTADO DE EJERCICIOS ANTE- RIORRES.	(\$ 4,625.12)
RESERVA DEPRECIACION EQUIPO PERIFERICO DE CUMPUTO	(\$15,521.37)		
	----- \$ 0.00 -----		----- ----- -----
SUMA ACTIVO	\$ 374.88 -----	SUMA PASIVO Y CAPITAL	\$ 374.88 -----

MEXICO, D.F., A 30 DE ABRIL DE 1999.

(Firma)

LIC. MARIO PADILLA LONGORIA
LIQUIDADOR**BIENES RAICES MAPAD, S.A. DE C.V.**

BALANCE FINAL DE LIQUIDACION AL 30 DE ABRIL DE 1999.

ACTIVO CIRCULANTE		PASIVO CIRCULANTE	
BANCOS	\$ 959.82		
		CAPITAL CONTABLE	
		CAPITAL CONTABLE	\$ 5,000.00
		RESULTADO DE EJERCICIOS ANTE- RIORRES.	(\$ 3,102.40)
		RESULTADO EJERCICIO	(\$ 937.78)
	----- \$959.82 -----		----- ----- -----
SUMA ACTIVO	\$959.82 -----	SUMA PASIVO Y CAPITAL	\$ 959.82 -----

MEXICO, D.F., A 30 DE ABRIL DE 1999.

(Firma)

LIC. MARIO PADILLA LONGORIA
LIQUIDADOR

PRODUCTORA DE JUGOS Y CONCENTRADOS, S.A. DE C.V.**AVISO DE ESCISION**

La asamblea general extraordinaria de Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V., celebrada el 18 de Marzo de 1999, aprobó con fundamento en el artículo 228 Bis de la Ley General de Sociedades Mercantiles, la escisión de Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V., como sociedad escidente, la cual, sin extinguirse, aportara en bloque parte de su activo, pasivo y capital a una sociedad escindida que resultara de la escisión, la cual denominara Projuco, S.A. de C.V., todo ello con sujeción a las disposiciones contenidas en los incisos siguientes:

- 1.- La escisión se efectuará tomando como base el balance general de Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V. al 31 de octubre de 1998, debidamente aprobados por el auditor externo de la sociedad y preparado para efectos de escisión.
- 2.- Al surtir efectos la escisión se aportara en bloque a Projuco, S.A. de C.V., activos, pasivos, capital social y utilidades y/o perdidas retenidas conforme al balance preparado para efectos de la escisión al 31 de octubre de 1998, que se publica en este aviso.
- 3.- Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V., continuara operando bajo su actual denominación social, objeto y estatutos sociales.
- 4.- Una vez que surta efectos la escisión, el capital social de Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V., se disminuirá en la cantidad de \$ 900,000.00 pesos moneda nacional; que para tal efecto se cancelen 90,000 acciones ordinaria nominativas con valor nominal de \$10.00 (diez pesos moneda nacional).
- 5.- Projuco, S.A. de C.V., se causahabiente universal del patrimonio que la sociedad escidente le aportara en bloque y asumirá exclusivamente las obligaciones que le sean transferidas como efecto de la escisión. En caso de que la sociedad escindida incumpla alguna de las obligaciones asumidas por ella virtud de la escisión, la escidente responder por la totalidad de la obligación durante un plazo de tres años, contando a partir de la ultima de las publicaciones a que se refiere la fracción V del artículo 228 Bis de la Ley General de sociedades Mercantiles. Todos los Acreedores de Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V., podrán presentarse al domicilio de la sociedad en Tlacotalpan # 37 Desp. 303-304, Col. Roma Sur, Delegación Cuauhtemoc, México D. F. 06760 para la negociación de sus pasivos correspondientes.
- 6.- El proyecto de estatutos sociales de la sociedad escindida es la que se anexa a la apéndice del acta de la citada asamblea para formar parte de la misma.
- 7.- Al surtir efecto la escisión, cada uno de los accionistas de Projuco, S.A. de C.V. tendrá proporción igual en el capital social a la que sea titular en Productora de Jugos y Concentrados, S.A. de C.V.
- 8.- La escisión de la sociedad y la transmisión del activo, pasivo, capital social y utilidades y/o perdidas retenidas a que se refieren las resoluciones anteriores surtirá efectos legales ante terceros en el momento de la inscripción de los acuerdos de escisión en el Registro Publico de Comercio del Distrito Federal y de las publicaciones a que se refiere el artículo 228 Bis de la Ley General de Sociedades Mercantiles, en virtud de que la sociedad obtuvo el consentimiento de sus acreedores y/o acordó además el pago inmediato de sus adeudos a aquellos acreedores que así lo deseen.

Para los efectos del artículo 228 Bis de la Ley de Sociedades Mercantiles, se publica el presente aviso y se transcribe a continuación el balance preparado para efectos de la escisión al 31 de octubre de 1998.

México, D.F., 18 de Marzo de 1999.

(Firma)

Lic. Julio García Garduño

Delegado Especial de la Asamblea

Apegándose a lo dispuesto en el artículo 228 Bis de la Ley General de Sociedades Mercantiles. A esa fecha los Estados Financieros condensados de las Compañías escindida y escidente son como sigue:

BALANCE GENERAL AL 31 DE OCTUBRE DE 1998

	Productora de Jugos y Concentrados <u>S.A. de C.V.</u>	Productora y Jugos y Concentrados S.A. de C.V. <u>(escidente)</u>	Projuco S.A. de C.V. <u>(Escindada)</u>
ACTIVO			
Activo circulante	\$ 1,165,880	\$ 794,232	\$ 371,648
Deposito en garantía	12,500	7,500	5,000
Equipo e instalaciones-Neto	<u>680,374</u>	<u>73,857</u>	<u>606,517</u>
Total del activo	<u>\$ 1,858,754</u>	<u>\$ 875,589</u>	<u>\$ 983,165</u>
PASIVO Y DEFICIENCIA EN ACTIVOS:			
Pasivo a corto plazo	\$ 2,631,347	\$ 2,110,042	\$ 521,304
Capital Social	1,000,000	100,000	900,000
Déficit	(1,772,593)	(1,334,453)	(438,140)
	<u>(772,593)</u>	<u>(1,234,453)</u>	<u>461,860</u>
Total de pasivo Y deficiencia en activos	<u>\$ 1,858,754</u>	<u>\$ 875,589</u>	<u>\$ 983,165</u>

México, D.F., 18 de Marzo de 1999.

(Firma)

Lic. Julio García Garduño
Delegado Especial de la Asamblea

FORMATOS NACIONALES, S.A. DE C.V.
ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS
CONVOCATORIA

En mi carácter de Administrador Unico de la sociedad y con fundamento en la fracción III del artículo noveno de los estatutos sociales, se convoca a los accionistas de Formatos Nacionales, S.A. de C.V., a la ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS, que tendrá verificativo el día 20 de julio de 1999 a las 15.30 horas, en la calle de las Huertas No. 93-C, col. del Valle, en esta ciudad, bajo el siguiente:

ORDEN DEL DIA

- I. **INFORME DEL ADMINISTRADOR UNICO, INCLUYENDO LOS ESTADOS FINANCIEROS RELATIVOS POR EL EJERCICIO SOCIAL IRREGULAR AL 31 DE DICIEMBRE DE 1994 Y LOS EJERCICIOS SOCIALES QUE CONCLUYERON EL 31 DE DICIEMBRE DE 1995, 1996, 1997 Y 1998, EN LOS TERMINOS DEL ARTICULO 172 DE LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES, SU DISCUSION Y APROBACION, EN SU CASO, DESPUES DE OIDO EL INFORME DEL COMISARIO.**
- II. **RESOLUCION SOBRE LA APLICACION DE RESULTADOS DE LOS EJERCICIOS SOCIALES A QUE SE REFIERE EL PUNTO I DEL ORDEN DEL DIA.**
- III. **RATIFICACION O DESIGNACION DE ADMINISTRADOR UNICO, O EN SU CASO, DISCUSION Y RESOLUCION SOBRE UN CAMBIO DE REGIMEN DE ADMINISTRACION, DE ADMINISTRADOR UNICO A CONSEJO DE ADMINISTRACION Y EN ESTE CASO DESIGNACION DE MIEMBROS DE DICHO CONSEJO.**
- IV. **DESIGNACION O RATIFICACION DE COMISARIO DE LA SOCIEDAD.**
- V. **DETERMINACION DE EMOLUMENTOS CORRESPONDIENTES AL ORGANO DE ADMINISTRACION Y AL COMISARIO.**
- VI. **RESOLUCIONES CON RESPECTO A LA APROBACION, DE LOS ACTOS EJECUTADOS POR EL ADMINISTRADOR UNICO Y COMISARIO EN FUNCIONES HASTA ESTA FECHA.**
- VII. **DESIGNACION DE DELEGADOS DE LA ASAMBLEA.**
- VIII. **REDACCION, LECTURA, DISCUSION Y APROBACION, EN SU CASO, DEL ACTA DE ESTA ASAMBLEA.**

Para tener derecho a asistir a la asamblea, los accionistas serán los que aparezcan inscritos en el libro de registro correspondiente, pudiendo asistir personalmente o representados por apoderados, bastando en este caso, que exhiban para ser admitidos en la asamblea carta poder firmada por el interesado y dos testigos.

México, D.F., a 11 de junio de 1999

(Firma)
Antonio Gómez Saavedra
Administrador Unico

AUTOMOTRIZ LINDAVISTA S.A. DE C.V.**EDICTO**

exp. no. 787/98

En los autos del juicio EJECUTIVO MERCANTIL, expediente número 787/98, seguido por AUTOMOTRIZ LINDAVISTA S.A. DE C.V., en contra de JORGE DAVID PÉREZ HERNANDEZ, PÉREZ GARCÍA JULIO Y HERNANDEZ FLORES RAQUEL, la C. Juez Décimo Tercero de Paz Civil, ordenó publicar el presente edicto a efecto de notificar a DISTRIBUIDORA MABLIN, S.A. DE C.V., en su carácter de acreedor preferencial, el estado de ejecución que guardan los autos, para que en su caso intervenga en el avalúo y subasta del bien inmueble embargado en el juicio señalado.

EL C. SECRETARIO DE ACUERDOS

(Firma)

LIC. LUIS LIEVANO ESQUINCA.

(Al margen inferior izquierdo un sello con el escudo nacional).

SR.-MARIA DE LA LUZ GONZALEZ HERNANDEZ Y JUAN IGNACIO VILLASEÑOR.

(Al margen superior izquierdo un escudo nacional que dice: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL.- MEXICO.- JUZGADO 4° CIVIL.-SRIA. A.- EXP. 835/91)

EDICTOS

SR.-MARIA DE LA LUZ GONZALEZ HERNANDEZ Y JUAN IGNACIO VILLASEÑOR.

En cumplimiento a lo ordenado en auto DE FECHA VEINTE DE MAYO DEL AÑO EN CURSO, en el expediente número 835/91 relativo al juicio EJECUTIVO MERCANTIL promovido por ANDAMIOS AJUSTABLES S.A. en contra de ALFONSO NAJERA REYES C. Juez Cuarto de lo Civil ordeno un auto en el que ordena hagaseles saber a MARIA DE LA LUZ GONZALEZ HERNANDEZ Y JUAN IGNACIO VILLASEÑOR HERNANDEZ, el estado de ejecución que guarda este expediente a efecto de que intervengan en el avaluo y subasta de los bienes embargados si los conviniere lo anterior con fundamento en el numeral 1070 del Código de comercio y 567 del Código de Procedimientos Civiles..

México, D.F. a 4 de Junio de 1999
EL C. SECRETARIO DE ACUERDOS

(Firma)

LIC. EDUARDO HERRERA ROSAS

Para su debida publicación por tres veces consecutivas en la GACETA DEL DISTRITO FEDERAL

(Al margen inferior izquierdo un sello con el escudo nacional).

AVISO

Con la finalidad de dar debido cumplimiento al Acuerdo por el que se reglamenta la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, se hace del conocimiento de las Unidades Administrativas del Gobierno del Distrito Federal y del público usuario de este órgano informativo, que se sirvan enviar, con los oficios de inserción o material a publicarse, el original legible del documento a la fecha en que se requiera que aparezca la publicación **con diez días hábiles de anticipación**, en el entendido de que la Gaceta Oficial se publica solamente los días martes y jueves.

Los requisitos para publicar en la Gaceta Oficial, son los siguientes:

- Material en original y en hoja tamaño carta.
- El material deberá acompañar Diskette 3.5 en ambiente Windows y en procesador de texto Microsoft Word, en cualquiera de sus versiones.

En la Gaceta Oficial, no se publicarán inserciones que no cumplan con la anticipación y requisitos señalados.

AVISO IMPORTANTE

Las publicaciones que aparecen en la presente edición son tomadas de las fuentes (documentos originales), proporcionadas por los interesados, por lo que la ortografía y contenido de los mismos son de estricta responsabilidad de los solicitantes.



CIUDAD DE MÉXICO

DIRECTORIO

Jefe de Gobierno del Distrito Federal

ING. CUAUHTEMOC CARDENAS SOLORZANO

Consejero Jurídico y de Servicios Legales

LIC. MAURO GONZALEZ LUNA

Director General Jurídico y de Estudios Legislativos

LIC. ENRIQUE GARCIA OCAÑA

INSERCIONES

Plana entera	\$ 738.00
Media plana397.00
Un cuarto de plana.....	.247.00

Para adquirir o consultar ejemplares, acudir a la Unidad de Publicaciones, sita en la Calle Candelaria de los Patos s/n,
Col. 10 de Mayo, C.P. 15290, Delegación Venustiano Carranza

GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL,
IMPRESA POR "CORPORACION MEXICANA DE IMPRESIÓN", S.A. DE C.V.,
CALLE GENERAL VICTORIANO ZEPEDA No. 22, COL. OBSERVATORIO C.P. 11860.
TELS. 516-85-86 y 516-81-80
