

65  
29



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

LOS TRANSPORTES COLECTIVOS PUBLICOS  
EN LA DISTRIBUCION DE MANO DE OBRA  
COMO APOYO A LA ACTIVIDAD ECONOMICA  
DE LA CIUDAD DE MEXICO (1976-1982).

T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN ECONOMIA  
P R E S E N T A :  
ANTONIO LEDESMA OCHOA

México, D. F.

TESIS CON  
FALTA DE ORIGEN

1990.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## I N D I C E

### INTRODUCCION

CAPITULO I	ASPECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA CIUDAD DE MEXICO.	1
1.	Panorama General	1
2.	Importancia del Transporte Colectivo	6
2.1	El Transporte un Servicio Público	10
3.	El Factor Población	11
3.1	Crecimiento Demográfico	13
3.2	Migración a la Ciudad	16
4.	El transporte y la Industria	18
4.1	Concentración en la Industria y el Transporte	20
4.2	Política Salarial en el Transporte y la Industria	24
CAPITULO II	MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO EN LA CIUDAD DE MEXICO.	29
1.	Tranvía	31
2.	Trolebús	36
3.	Autobús	39
4.	Sistema de Transporte Colectivo "Metro"	45
5.	Taxi Colectivo de Ruta Fija	49
CAPITULO III	INTEGRACION FINANCIERA DE LOS TRANSPORTES COLECTIVOS.	52

1.	Deuda Interna y Externa	54
2.	Inversión Pública	58
3.	Inversión Privada	68
4.	Autofinanciamiento	71

**CAPITULO IV**      **CONTRIBUCION ECONOMICA Y SOCIAL DE LA RAMA DE LOS TRANSPORTES A LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE LA CIUDAD DE MEXICO.**      **74**

1.	Contribución al Nivel del Empleo	74
1.1	El Ingreso	79
2.	Política Económica del Estado en Transportes Colectivos	83
2.1	Efectos de la Inversión Pública	83
2.2	Efectos de la Concentración del Ingreso	86

**CAPITULO V**      **CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS**      **88**

1.	Conclusiones	88
2.	Sugerencias	93

**BIBLIOGRAFIA**

## INTRODUCCION

En la elaboración y presentación de este trabajo, se pretendió buscar cuál ha sido la participación de la rama de los transportes colectivos en la dinámica de la actividad económica de la Ciudad de México y, de alguna manera, intentar mostrar que las políticas hacia el transporte tienden a reforzar la acumulación de Capital.

Para tratar de conseguir y cumplir con este objetivo, fue necesario valerse e introducir información referente a las características de lo que es un servicio público, porque ciertos servicios deben quedar confinados al sector público en su producción y en general qué comportamiento ha tenido la demanda de servicios por la población. Por otro lado, también fue necesario introducir elementos como el aumento de la población, que en un momento dado participan de manera determinante en la agudización de la problemática en el transporte.

También se incorporan al proceso, datos de como los transportes colectivos van desarrollándose en el tiempo y cuántos tipos de ellos existen en esta ciudad.

Por otra parte, se examinaron los ingresos y gastos de los transportes públicos, observando el origen de sus recursos y el destino final de éstos. Para esto fue necesario contar con datos

sobre el presupuesto de egresos del Departamento del Distrito Federal, de la inversión pública en éstos, además de información para visualizar los efectos del gasto sobre el nivel del empleo, la concentración del ingreso y en general sobre la actividad económica del área metropolitana de la ciudad de México.

Al final se observaron los efectos de la inversión del Estado en estos medios, en la parte directa e indirecta, para luego terminar elaborando una serie de conclusiones y sugiriendo algunas alternativas de solución a los principales problemas del transporte.

CAPITULO I ASPECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES DEL TRANS-  
FORTE COLECTIVO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

1.- PANORAMA GENERAL

En el proceso de desarrollo económico de México, se distinguen dos fases, la llamada crecimiento hacia afuera y la conocida como crecimiento hacia adentro. La primera corresponde al modelo de crecimiento de exportaciones primarias y la segunda al proceso de industrialización vía sustitución de importaciones.

Se considera que la primera fase de este proceso (crecimiento hacia afuera), culmina entre la gran depresión del veintinueve y el inicio de la segunda guerra mundial. La segunda se inicia prácticamente después del cuarenta y cinco y busca darle fuerza al proceso industrializador en el país a través del proceso sustitutivo de importaciones.

Esta última aún es subdividida en dos etapas. La etapa de sustitución fácil o de producción de bienes tradicionales de consumo no duradero y la etapa de sustitución difícil o de producción con tecnologías más complejas, que requerían mayores montos de inversión inicial. En esta primera etapa (fácil) las ramas productoras de los bienes tradicionales, supuestamente eran las más dinámicas y estimulaban el crecimiento global de la economía, mientras que en la segunda o difícil, el crecimiento se desestimulaba por el grado de concentración del ingreso de la etapa anterior.

Conforme al patrón de acumulación de capital en esta etapa

difícil de sustitución de importaciones, se propiciaban tendencias al estancamiento, es decir, se establecía una correlación entre el crecimiento y la distribución del ingreso. Dicho de otra manera, el modelo de crecimiento generaba alta concentración del ingreso.

A su vez, esta alta concentración del ingreso, propiciaba que la economía se orientara hacia la conformación de una estructura productiva con mayor densidad de capital y a niveles de importaciones más altos, que provocaban déficit en la balanza de pagos; ese modelo de crecimiento se apoyó a pesar de sus desventajas en el largo plazo.

La problemática que se encuentra asociada al modelo de crecimiento de esta segunda etapa, es en relación con la posibilidad de que ésta sea compatible con la satisfacción de las necesidades básicas de la población, la incorporación creciente de sectores marginados y una mayor independencia del exterior. Así estas unidades productoras tendrán coeficientes en el uso de mano de obra, menores a las de características tradicionales y tendrán menor oportunidad relativa para generar empleos. Así como también tendrán mayor penetración del capital extranjero.

Lo que resulta de lo anterior desde este punto de vista, es que en la medida que el ingreso se haya concentrado en mayor medida, se ha dado oportunidad de que las unidades productivas se intensifiquen en el uso de capital; esto a su vez es pródigo de

una distribución polarizada del ingreso, que en México ha permitido dinamizar la demanda de bienes de consumo duradero, de mayor dependencia tecnológica y financiera del exterior, de limitaciones en los ritmos de crecimiento del empleo y de crisis de realización del capital mercantil.

Las estadísticas muestran hasta 1977, que se ha favorecido la concentración del ingreso, de tal manera, que se ha expandido la demanda de bienes de consumo duradero, aunque ésta se ha cargado hacia la adquisición de automóviles. Mientras que de otra manera, una redistribución del ingreso hacia los estratos bajos, habría impulsado la demanda de alimentos fundamentalmente y artículos de primera necesidad.

"A partir de 1971, la economía no solo entró en una fase de crecimiento global lento, sino también menos estable, producto de la propia dinámica del crecimiento anterior, composición y relaciones funcionales internas que encaminaron a la economía hacia una crisis típica de realización. Este patrón de crecimiento, se agudizó por la política de estabilización puesta en práctica en 1971, y porque recoge y amplifica los desequilibrios que provienen del mercado mundial, cuyas economías entraban también en crisis.

La crisis económica, afectó las combinaciones básicas que en los sesenta dieron origen a la expansión con estabilidad, para después traducirse en el agudo deterioro del mecanismo de financiamiento externo del desarrollo, la crisis agrícola y rural y la anemia

financiera del Estado." (1) Cita que apoya los efectos de un proceso concentrador del ingreso, en los estratos más altos de la Población en el periodo de los setentas. Así de esta forma el proceso de desarrollo se conformó, con las siguientes características.

1.- El crecimiento de los salarios reales fue incapaz de contrarrestar la concentración del ingreso, provocando mayor estratificación de los ingresos salariales y asoció mayor pobreza y aumentos en la marginalización de los grupos sociales.

2.- El sector primario exportador, logró obtener las divisas necesarias en el sector manufacturero, al tiempo que transfería excedentes económicos al sector industrial. Mientras el sector agropecuario no exportador, abastecía al mercado interno de materias primas para la industria y de alimentos a las zonas urbanas, transfiriendo excedentes mediante las políticas de precios.

3.- La creciente incapacidad financiera del Estado, se vio forzada a proveer a la industria de insumos estratégicos para la producción, a través de las políticas de precios y tarifas de las empresas públicas, además del régimen de estímulos y subsidios hacia el sector privado.

4.- El proteccionismo apoyó a las industrias y estimuló la importación de bienes de capital, fomentando mayor dependencia del exterior.

(1) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Económico, México, 1982, Pag. 150

5 - El gasto del Estado, fué supeditado a los objetivos y necesidades de corto plazo en la acumulación del capital privado.

## 2.- IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE COLECTIVO.

El transporte y las comunicaciones son una actividad necesaria para difundir la ciencia, la tecnología y los factores de la producción, que día con día ha tomado mayor relevancia dadas las perspectivas de desarrollo que en éstos años ha mostrado la economía.

La importancia del transporte estriba en la forma como encaja en el aparato de la producción, en el grado de eficiencia y calidad del servicio, lo que de alguna manera define la interdependencia entre los transportes y la actividad económica en general.

Desde el punto de vista de la funcionalidad y eficiencia de los transportes, el desarrollo de éstos, arroja una visión sobre la mayor o menor utilización de los factores de la producción y del intercambio económico entre los diferentes sectores y ramas de la economía, lo que implica que en la medida en que el desarrollo económico se haga más evidente, éste requerirá modificaciones en la estructura del transporte, de tal manera que satisfaga mínimamente las necesidades específicas del resto de los sectores de la economía.

Así esta rama de los servicios transporta materias primas, capitales y mano de obra de donde no son utilizados a los lugares donde lo son, apoyando la circulación de capitales, complementando los ciclos de rotación de éstos e integrando los dife-

rentes mercados e industrias.

El transporte colectivo, rama propia del sector servicios, ubica en el momento preciso la fuerza de trabajo a la puerta de la actividad productiva, en la cantidad y tiempo adecuados de tal manera que permite llevar a cabo los procesos de producción necesarios para desarrollar la acumulación de capital. Integra los mercados de trabajo, conjugando el elemento fundamental en la valorización del capital (Fuerza de Trabajo) con el resto de los factores de la producción, reproduciendo de manera ampliada este fenómeno.

Por otro lado, los transportes colectivos participan en la creación de fuentes de trabajo que modifican los niveles de empleo, aportando subsistencia a miles de familias de la ciudad, las cuales demandarán bienes y servicios, incidiendo así en la dinamización del mercado interno, indicador del crecimiento económico.

En la generación de servicios de transporte la participación del Estado ha sido fundamental, por lo que la intervención de éste en las diferentes ramas del sector se ha observado, ya fuera directamente como inversionista ó indirectamente a través de cualquier tipo de política.

Considerando el carácter estratégico que el Estado ha definido para la generación de los servicios de transporte en esta

ciudad y considerando también que el traslado de mano de obra a los centros de trabajo resulta indispensable para la actividad productiva, la intervención Estatal ha sido necesaria en el grueso de los diferentes sistemas de transporte.

Su presencia se ha observado también en la construcción de obras de infraestructura, necesarias para el crecimiento de la producción en el transporte; obras que por su alto costo y largo plazo de amortización, han quedado confinadas a él. Asimismo se ha encargado de la planeación, la organización y el control de los diferentes tipos de transporte.

El Estado a través de las tarifas del transporte colectivo público, ha venido generando efectos indirectos en la economía. Es decir, mediante las políticas de subsidios éste absorbe las diferenciales entre el precio y el costo real del transporte, lo que de alguna manera ha tenido efectos en los costos de la mano de obra en la producción, provocando la transferencia de valores a los sectores y ramas de la economía, apoyando la concentración del ingreso y la acumulación de capital, a pesar de generar procesos de descapitalización de las empresas públicas y limitar el uso de recursos por éstas últimas para destinarlos a la ampliación de éste tipo de servicios.

La promoción financiera del Estado fundamentalmente al hacerse cargo de las inversiones de menor rentabilidad y alto costo, ha generado sobre todo a finales de los setentas una

incapacidad creciente al desarrollo económico, así que si la estructura de las finanzas públicas ha venido siendo deficiente, deficiente será su contribución al desarrollo de las diferentes ramas y sectores de la economía.

Esta situación ha provocado entre los diferentes sectores, la profundización de los desequilibrios que de origen ha tenido nuestra economía, lo que para la rama de los transportes colectivos significa limitaciones permanentes; ya que si bien es cierto que la oferta de estos servicios públicos ha venido creciendo, también la demanda de los mismos lo ha hecho, sólo que a un mayor ritmo. Situación que determina que la estructura del transporte sea sumamente incapaz de responder a las necesidades de demanda de la población.

## 2.1 EL TRANSPORTE UN SERVICIO PUBLICO.

En el transporte público también existe la contradicción fundamental en lo que corresponde al carácter capitalista de la economía. Es decir, por un lado el Estado representa el interés económico y social, promueve el crecimiento de la economía y toma una posición rectora de la vida social. De esta manera le da un carácter de tipo social a la producción y a la economía y por otra ya en la actividad productiva, permite la apropiación privada de los valores que se transfieren fundamentalmente a los sectores privados, mediante las políticas de precios y subsidios del transporte.

Lo anterior muestra que por las condiciones estructurales del transporte, en las que se incluyen los grandes desembolsos de capital para realizar obras de infraestructura y adquisición de vehículos para traslado de personas en masa, además de los plazos tan largos para amortizar las inversiones y la necesidad de otorgar subsidios, no resulta ser una rama adecuada para la inversión privada.

Por otro lado se debe considerar que el transporte de personas traslada al factor fundamental para la actividad productiva, de tal manera que atendiendo al control económico y político que ejerce el Estado sobre la sociedad, le es necesario asumir la prestación del transporte, considerándolo como un servicio público de carácter estratégico.

### 3.- EL FACTOR POBLACION

Los asentamientos humanos en la historia se han sucedido en lugares donde existían las condiciones necesarias para la vida. En los tiempos modernos la industria se ubica atendiendo a una serie de factores fundamentalmente a la cercanía del mercado y a la oportunidad de proveerse a bajos precios de materias primas y mano de obra.

En varias ciudades del mundo los problemas que origina el crecimiento o la concentración de la población de manera desequilibrada, han conducido a buscar nuevas soluciones, pero aún existen grandes deficiencias en muchos de los servicios necesarios para garantizar un mejor nivel de vida.

Es importante destacar que normalmente la industria la encontramos localizada en la periferia de las grandes ciudades, considerando la cercanía de los recursos humanos y naturales. Pero también en ocasiones la actividad industrial ha atraído a los núcleos humanos. Actualmente los grandes núcleos de población son asiento de la actividad industrial importante, además de ser centros capitales con desarrolladas estructuras económicas políticas y sociales.

En la economía mexicana y en nuestros días se han manifestado una serie de conflictos que atendiendo a una gana de causas

y razones, han hecho de la ciudad de México un sector demasiado concentrado tanto en población como en su problemática económico-social, que incluye la explosión demográfica, la extensión del área y las migraciones hacia la ciudad.

### 3.1 CRECIMIENTO URBANO

La población del mundo crece día con día a un ritmo anual superior a los 30 millones de personas. A pesar de los adelantos obtenidos en la ciencia y la técnica existe y con mayor profundidad cada vez, incapacidad para equilibrar la producción de productos primarios con el crecimiento demográfico.

Por lo tanto en la medida que continúe creciendo la población sin restricción alguna, la disponibilidad de recursos destinados para el gasto de inversión, tendrán que ser utilizados para cubrir el consumo corriente. De esta forma resulta un indicador real, que en la medida que se incrementen los gastos en alimentos, y servicios básicos, se reducirán las oportunidades para la inversión en sectores estratégicos encaminados a ampliar la producción.

Por otra parte, el ingreso de habitantes de las zonas rurales a la ciudad, provocan mayor incapacidad para solucionar problemas de salubridad, vivienda, empleo etc..., por lo que resulta de suma importancia, planear con mucho cuidado las migraciones hacia la ciudad, ya que de otra forma, los errores cometidos serán acciones en contra de la economía nacional.

El incremento de la población rural en este país, puede considerarse excesiva en relación con la incapacidad de la economía rural para producir su subsistencia, no así si la economía agri-

cola estuviera en posibilidad de utilizar la técnica moderna, elevando los márgenes de producción.

Para el caso de México, las migraciones a las ciudades se encuentran fundamentadas en la incapacidad financiera y por esto productiva de las áreas rurales, para proporcionarse el sustento; situación que les hace desplazarse a los centros industriales en busca de ocupación.

La población del Distrito Federal pasó de 6'874,000 en 1970 a 8'831,000 en 1980, mostrando desde los cuarentas un crecimiento anual del 5%, población que representa del total nacional el 14.2% en 1970 y 13.2% en 1980. (Cuadro No. 1)

Considerando que la población nacional observó entre 1940 y 1980 un crecimiento anual promedio del 3.2%, mientras que el Distrito Federal crecía para el mismo periodo en el 5% anual, se puede observar la tendencia a la concentración de la población en tan sólo 1500 kilómetros cuadrados; área con una densidad de 5891 habitantes por Km<sup>2</sup>. al final de los setentas. (Cuadro No. 1 y 2)

En lo que respecta a la distribución grupal o por edad de la población en el país, podemos considerar realmente que es una nación de jóvenes, ya que el 85% del total está representado por grupos que van de los 0 a 45 años, datos que nos muestran la disponibilidad de mano de obra y nos dan indicadores de la problemática en la relación oferta y demanda de empleo que hoy día mani-

CUADRO No. 1

## POBLACION DEL DISERTO FEDERAL DE LA REPUBLICA MEXICANA

AÑO	D. P. (a)	INCREMENTO % DECENAL	INCREMENTO % ANUAL	TOTAL NACIONAL (b)	INCREMENTO % DECENAL	INCREMENTO % ANUAL	RELACION % a/b
1930	1'229,576	-	-	16'552,722	-	-	7.4
1940	1'757,530	42.96	4.2	19'653,552	18.73	1.8	8.9
1950	3'050,442	73.59	7.3	25'791,017	31.22	3.1	11.8
1960	4'870,876	59.67	5.9	34'923,129	35.40	3.5	13.9
1970	6'874,165	41.14	4.1	48'225,238	38.08	3.8	14.2
1980	8'831,079	28.46	2.8	66'846,833	30.61	3.8	13.2
%		49.16	4.86		32.40	3.2	11.56

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS 1986

INEGI. CENSO GRAL. DE POBLACION V, VI, VII, VIII, IX y X

CUADRO No. 2

DISTRITO FEDERAL  
DENSIDAD DE POBLACION.

AÑO	SUPERFICIE EN KM <sup>2</sup> .	POBLACION	DENSIDAD DE POBLACION (HAB. X KM <sup>2</sup> .)
1930	1483	1'229,576	829.11
1940	1483	1'757,530	1195.12
1950	1499	3'050,442	2035.00
1960	1499	4'870,876	3249.4
1970	1499	6'974,165	4585.8
1980	1499	8'831,079	5891.3

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO DE LOS ESTADOS  
UNIDOS MEXICANOS 1986. INEGI.

fiesta un gran desequilibrio; situación que asociada a los montos de inversión realizados en el periodo, provocaron fuertes limitaciones en la absorción de la población económicamente activa que representó en esta década aproximadamente el 45% del total de estos grupos. (Cuadro No. 3)

El resultado que arroja esta situación bajo las condiciones anteriormente expuestas son, la agudización y profundización de los problemas económicos y sociales que son propios de una ciudad fuertemente concentrada, la insuficiencia en la producción de bienes y servicios, que influyó en los movimientos de precios y con esto en el proceso inflacionario.

CUADRO No. 3

POBLACION NACIONAL POR GRUPOS DE EDAD  
(Miles)

GRUPO	1950	%	1960	%	1970	%	1980	%
0-14	11,245	43.60	14,963	42.84	19,580	40.60	26,313	39.36
15-29	6,682	25.90	9,247	26.47	13,647	28.29	18,160	27.16
30-44	4,177	16.19	5,448	15.60	7,816	16.20	11,963	17.89
45-59	2,351	9.11	3,481	9.96	4,637	9.61	6,614	9.89
60-74	1,044	4.04	1,372	3.92	2,154	4.46	3,117	4.6
75 ó más	292	1.16	412	1.21	391	0.84	680	1.1
TOTAL	25,791	100	34,923	100	48,225	100	66,847	100

FUENTE: ANUARIO DEMOGRAFICO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS 1986  
INEST. CENSO GEN. DE POBLACION V, VI, VII, VIII, IX y X

### 3.2 . . . MIGRACION A LA CIUDAD

Una de las causas que han agravado las condiciones generales de la población de la ciudad de México, ha sido la constante migración a la capital.

Estos movimientos de la población nacional, fundamentalmente se componen por migrantes provenientes de las áreas rurales y de las zonas de bajos niveles de desarrollo socioeconómico, lo que muestra que las zonas que adquieren cada vez mayor importancia en el tiempo como fuentes de migrantes, han sido aquéllas con características agrícolas ya sean de agricultura comercial o de subsistencia. En contrapartida, las de menor importancia desde este punto de vista, son aquéllas en donde se han constituido ciudades con cierto nivel de crecimiento.

El fenómeno migratorio en nuestro país es un hecho sumamente importante, ya que ejerce modificaciones no solamente en términos de su proporción numérica, sino que introduce cambios en el crecimiento natural y en la estructura de la población económicamente activa.

La migración neta contribuyó al crecimiento del área metropolitana entre 1960 y 1980 con una proporción que oscila entre el 35% y 40%, el resto se atribuye al crecimiento natural (aproximadamente 60%) de donde es considerado que el 55% es la apertación de las mujeres inmigrantes. (2)

(2) Humberto Muñoz, Migración y desigualdad social en la ciudad de México, México Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM 1977

La población del área Metropolitana en los inicios de los setentas era aproximadamente de 8 millones, de los cuales la tercera parte había nacido fuera de estos límites geográficos. (3)

Entre 1940 y 1980 se estima que del total de migrantes a nivel nacional, esta metrópoli recibió aproximadamente el 50%, cifras que indican el crecimiento natural de la zona al punto de considerarlo entre los más altos del mundo. (4) Además debe considerarse que en la década de los setentas, la estructura por edades de la población en la misma zona, el 45% se encontraba en el intervalo de 15 a 30 años, lo que nos indica los requerimientos de fuentes de empleo. (Cuadro No. 3)

Esta problemática fundamentada en la incapacidad financiera por parte del Estado y de las mismas áreas rurales para llevar a cabo la modernización de las estructuras de producción, no ha permitido elevar el nivel de empleo y los volúmenes de producción de bienes de consumo primario, situación que se hace aún mas aguda entrada esta década, llegando al punto de tener que depender de la importación de algunos de los productos en los que este país había sido autosuficiente, incidiendo con esto en la retroalimentación de los procesos inflacionarios.

(3) Humberto Muñoz, Migración y desigualdad Social en la ciudad de México, México Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM 1977, Pag. 115

(4) Íbidem Pag. 136

#### 4.- EL TRANSPORTE Y LA INDUSTRIA

El comportamiento del sector industrial en los años setentas responde a las fuerzas que lo formaron y le dieron dinamismo, su participación creciente en el PIB ha respondido al apoyo y al alto proteccionismo otorgado por el Estado.

La forma para desarrollar este sector se definió en función de reemplazar los productos de importación por los de producción local, sin contemplar la elaboración de bienes de capital que permitiera la integración de los procesos productivos internos, por lo que se generaron insuficiencias en la producción y estrangulamiento en otras ramas y sectores de la economía.

La limitación en la acumulación de capital se fundamentaba en el retraso de la inversión pública, en los estrangulamientos de algunos sectores, situación que produjo rezagos en el crecimiento del mercado interno e imposibilidad para absorber fuerza de trabajo.

En lo que corresponde a los servicios, su participación en el PIB se ha mantenido mas o menos constante, con un ritmo de crecimiento en promedio de apenas superior al del producto interno global y su ritmo de crecimiento ha generado distorsiones donde lejos de apoyar a la producción agrícola e industrial, se antepone a éstas reclamando prioridades para sí.

Por lo que se refiere a los renglones de este sector, éstos han mostrado gran heterogeneidad en sus ritmos de crecimiento productividad y niveles de remuneración. En el caso de la inversión pública en esta rama y concretamente en los transportes, ésta ha tenido crecimientos anuales que rebasan a los del sector servicios en su conjunto, así como a los del Producto Interno Bruto global de esta década.

#### 4.1.- CONCENTRACION DE LA INDUSTRIA Y EL TRANSPORTE

La participación del sector estatal en la economía mexicana, estuvo encaminada a darle fuerza al crecimiento económico, así que se determinó que el eje de acumulación de capital estuviera en función de la industrialización.

En 1960 el sector agropecuario participaba en el Producto Interno Bruto con un 25% y el sector industrial con un 28%, para 1970 se ve claramente que el primero había disminuido al 18% mientras que la industria se había elevado al 33%, lo que mostró su creciente dinamismo. (5)

La política de industrialización se había traducido para el Estado en la ampliación de su gasto, incrementándose las obras de infraestructura, subsidios etc. de tal forma de crear incentivos a la inversión privada y apoyar de esta manera los procesos de concentración y centralización de capital.

"En la década de los sesenta la participación total del sector público en el Producto Interno Bruto apenas creció de 13.3% en 1960 a 15.1% en 1967, al 16% en 1970 y al 20% en 1980", (6) periodos que mostraron fuertes tendencias a la limitación en su capacidad de acción en la economía.

En los setentas se manifestó a través de los organismos des-

(5) Luis Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, México ediciones El Caballito 1979. Pag. 16

(6) Ibidem Pag. 63

centralizados y las empresas paraestatales, una serie de limitaciones que de alguna manera reducían aquel papel vigoroso del Estado que por estructura venía desarrollando desde 1958. Los precios de los bienes y las tarifas de los servicios, no marchaban al ritmo del proceso inflacionario y se enmarcaban acentuadamente hacia la descapitalización.

Por otro lado los ingresos fiscales habían venido sufriendo deterioros que limitaban cada vez más, su participación en el financiamiento del gasto corriente y la inversión del sector.

Como consecuencia de esta política seguida por el Estado, los sectores estratégicos de la economía se ven rezagados, se observa estancamiento en la rama energética, petrolera y de insumos básicos, así como estrangulamientos en el sector agropecuario y el sistema de transportes.

Aunque la inversión pública y privada seguían creciendo y asociado a esto, el déficit del Estado también, el gasto continuaba financiándose cada vez y con mayor fuerza con recursos del exterior.

Por ejemplo, hasta antes de 1973 el 84% del déficit del sector público se financiaba localmente y el 16% restante externamente, para luego con el proceso inflacionario y la crisis de 1976 financiarse de manera inversa. (7)

Sobre este punto es importante reconsiderar un problema, ya

(7) Luis Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, México, ediciones El Caballito 1979 Pag. 29

que a partir de éstos años, el manejo de la deuda pública externa se torna una variable fundamental para el financiamiento del déficit y para el crecimiento de la economía mexicana.

La deuda pública tendía a centralizar los créditos con los Bancos financieros de los Estados Unidos y los recursos provenientes de esta fuente se destinaban para apoyar la inversión y la producción privada, influyendo en los costos totales, particularmente en los costos de insumos y mano de obra, a fin de promover la concentración y centralización de capitales en la industria.

Por otro lado, el esquema que presentan los servicios para esta etapa, se caracteriza por un incremento en la capacidad de absorción de fuerza de trabajo, se crearon actividades en distintos niveles de productividad y remuneración dando un impulso al ingreso nacional.

La participación del sector servicios en el Producto Interno Bruto pasó de un 54% en 1970 a 55% en 1975 y aproximadamente al 57% a finales de la década, mostrando fuerza en la generación de valores. (8)

Por su parte los transportes participaron en el sector en relación a los años arriba indicados con 3.2%, 3.9% y 4.1%, cifras que muestran poca participación hacia su sector, pero sí cierto dinamismo en su crecimiento, ya que éste fue mayor en relación a su sector como al Producto Interno Bruto global. (9)

(8) Luis Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, México, ediciones El Caballito 1979, apéndice estadístico Cuadro No. 3

(9) *Ibidem* Cuadro No. 3

Es decir, mientras el Producto Interno Bruto global crecía en 1970 a una tasa del 6.8% y el sector servicios al 6.6%, los transportes erecían al 7%, para luego a finales de la década, el global caer aproximadamente al 5%, los servicios al 5.1% y los transportes elevarse al 8.4%. (10)

En la concentración del transporte influyen dos factores, por un lado su carácter capitalista que ha venido acumulando capital, mediante la monopolización de proyectos de inversión y a través de sus tarifas en la prestación de este tipo de servicios, y por otro lado, la falta de una verdadera política del Estado que haya permitido organizar, controlar y formular cierta continuidad entre los diferentes transportes colectivos de esta ciudad. Tal fué el caso del pulpo camionero en esta década.

La creciente deficiencia que ha mostrado tanto el transporte privado como público, ha obligado al Estado a desembolsar grandes cantidades en inversiones que no precisamente se han tornado en mayor eficiencia y calidad de este servicio. Así por ejemplo el sistema de transporte colectivo "METRO" en su inicio (1969) resultó ser muy relevante, pero ya adentrado en la década de los setentas, presentó una serie de deficiencias que provocaron falta de correspondencia entre el crecimiento de la demanda y el crecimiento del equipo e instalaciones.

(10) Luis Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, México, ediciones El Caballito 1979, apéndice estadístico Cuadro No. 3

#### 4.2 POLITICA SALARIAL EN EL TRANSPORTE Y LA INDUSTRIA.

La evolución de la economía mexicana trajo consigo una serie de limitantes que de alguna manera frenaron el crecimiento, entre éstas podemos considerar el desequilibrio del sector externo que se configura como un elemento restrictivo ya que acentuaba la rigidez en las importaciones, generando necesidades extras e incrementando el nivel de dependencia, al mismo tiempo que las exportaciones se reducen por la incapacidad para demandar y el país se enfrenta a problemas de balanza de pagos y a insuficiencias de divisas.

Internamente tienden a descapitalizarse los sectores estratégicos y amenazan con no poder seguir cumpliendo con su cometido de transferir excedentes a la industria, se incrementan los precios a la vez que se generan estrangulamientos en el sector agrícola, observándose escases de productos.

Por otro lado se acelera el desempleo, la concentración del ingreso y el deterioro del salario real; siendo este último de gran importancia para la población, ya que las políticas económicas parecían manifestar mayor interés en el nivel del empleo, que en los precios y salarios.

En 1974 de cada dólar gastado en importaciones, sólo 29 centavos se dedicaban a expandir la planta productiva del país y 52

para atender las necesidades de insumos de la planta existente, de tal manera que el gasto destinado a inversiones se veía limitado estrictamente a mantener en funcionamiento la planta productiva. (11)

El elemento que presionaba fuertemente sobre esta situación, venía siendo el proceso inflacionario que incidía sobre el salario real, de tal forma que fue necesario buscar otras formas de contrarrestar los efectos de la inflación; de esta manera se ampliaron los contratos de préstamo y se dieron mayores facilidades para la inversión extranjera directa.

Unido a los conflictos que mostraba el nivel del empleo, la estructura salarial presentaba serios problemas; en 1973 y ante el deterioro del salario real de la clase trabajadora, el Estado decide conceder aumentos salariales de emergencia que se extienden hasta 1975 siendo el primero del 18% en 1973 y de 22% entre 1974 y 1975.

Aun con esta situación, el nivel del empleo tomó mayor importancia que el nivel de los salarios; en 1971 el empleo en la industria cayó 2.8%, en 1972 logra recuperarse hasta alcanzar el 5.52%, y en 1974 llega al 9.92%, habiendo obtenido un incremento de 18.49% en el periodo comprendido entre 1970 y 1974. (12)

Para 1975 el nivel del empleo alcanza un 11.04% y considerando que aunque éste continuaba creciendo, el salario real caía,

(11) Luis Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, México, ediciones El Caballito, Pag. 54

(12) Macdalena Galindo Ledezma, El Movimiento Obrero en el sexenio Echeverrieta. Investigación Económica, Nueva Época Num. 4

mostrando que las condiciones de vida de la clase trabajadora continuaban en la pendiente hacia abajo.

Estos desequilibrios generados desde los sesentas y agudizados en los setentas, dió a la economía un ritmo de crecimiento lento e inestable, que incidía fundamentalmente en la caída del salario real. (Cuadro No. 4)

A partir de 1972 la inflación empujó al Estado a tomar medidas que trataran de compensar el poder adquisitivo de los trabajadores, tal es el caso del decreto de realizar revisiones anuales de salarios en lugar de hacerlas bianuales como hasta entonces se hacía, así como el fortalecimiento de la CONASUPO para apoyar la adquisición de productos básicos, regular los mercados y combatir la especulación; además de la creación de instituciones como el Fondo Nacional de Fomento y Garantías para el Consumo de los Trabajadores (FONACOT) que significaba algún acceso a los satisfactores de orden social y material como los bienes de consumo durable.

Esta política del Estado para tratar de contener la inflación, los aumentos de precios y la especulación no rindió frutos, ya que más bien estas acciones trataban de influir sobre los efectos de la inflación y no sobre las causas de la misma.

En cuanto a las condiciones de vida de la clase trabajadora en el segundo sexenio de los setentas, éstas fueron agudizadas aún más, ya que por un lado la política salarial se inclinó hacia una per-

SALARIO REAL  
( 1970 = 100 )

AÑO	SALARIO MÍNIMO E. PRECIS	INDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR	SALARIO REAL	INDICE DEL SALARIO REAL
1970	27.0	100.0	27	100
1971	27.0	105.0	25	95
1972	32.1	109.5	29	108
1973	37.1 y 37.1	116.8 y 131.2	27 y 28	101 y 106
1974	43.4 y 53.0	144.9 y 152.9	30 y 32	111 y 120
1975	53.0	170.8	31	115
1976	64.7 y 79.6	191.4 y 222.9	33 y 35	125 y 132
1977	87.5 y 87.5	246.4 y 285.6	35 y 30	131 y 113

FUENTE: COMISION NACIONAL DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS,  
BANCO DE MEXICO.

manente congelación de los salarios, con incrementos que no rebasaron el 10% y por otro, la política que permitió constantes incrementos a los precios de los bienes y servicios sobre todo después de 1978, año en que se liberaron algunos de ellos, causando mayor impacto en el salario real.

En lo que respecta a la explotación de la fuerza de trabajo, esta tendió a incrementarse, la concentración y centralización de la industria dio lugar a que si bien los salarios industriales nominales crecían, también crecía el valor agregado de éstos y la participación de los salarios en el producto disminuía, apoyando esto en la mayor apropiación del excedente económico por parte del capital y por el incremento en la productividad de la clase trabajadora.

Por su parte la rama de los transportes presenta una serie de problemas entre los cuales encontramos, fuertes deficiencias en la calidad y cantidad del servicio, falta de correspondencia entre la oferta y la demanda y desgaste prematuro de las unidades para la transportación; factores que impulsaron la individualización del transporte y la saturación del tráfico. (Cuadro No. 5)

Asociado a esto y desde el punto de vista de los capitalistas privados en esta rama, resultaba de suma importancia recuperar las inversiones en el menos tiempo posible, por lo que la explotación de fuerza de trabajo se hizo más evidente.

El incremento de las tarifas, fomentó que del presupuesto fa-

CUADRO No. 5

HABITANTES POR VEHICULO EN EL D.P.

AÑO	POBLACION (Miles)	VEHICULOS (Miles)	HABITANTES POR VEHICULO
1940	1,757	43	36.5
1950	3,050	74	41.0
1960	4,871	248	19.6
1970	6,874	718	9.6
1980	8,831	1,870	4.7

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO.

COORDINACION GUAL DE TRANSPORTE.

miliar se destinara cada vez una mayor proporción para cubrir los requerimientos de éste servicio, factor que tambien incidía en el deterioro del salario real. Dicha proporción pasa de 9.45% en 1968 a 13.48 en 1977. (13)

(13) Luis Angeles, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, México, ediciones El Caballito 1979, apéndice estadístico Cuadro No. 21

## CAPITULO II MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO EN LA CIUDAD DE MEXICO

Desde el inicio de la civilización los transportes siempre han mantenido una relación muy estrecha con la actividad económica y la transformación de la sociedad. En cierta forma la existencia de las ciudades antiguas dependió en gran medida de las posibilidades de los medios de transporte; así los grupos humanos se asentaban en las orillas de los ríos y mares, con lo cual el traslado por el agua vino a constituir un sistema de transporte que en el futuro tomaría gran importancia.

El crecimiento de la población en estas áreas y la creación de ciudades ubicadas en el interior de los continentes, estuvieron ligados a la producción agrícola, esto dió lugar al transporte terrestre incluyendo al urbano, para luego a través del tiempo establecer otras actividades como el comercio y la industria.

Hoy día casi todas las actividades tienen que ver con el transporte, por lo cual es importante que los sistemas de transporte sean debidamente organizados.

Actualmente en esta ciudad de México el traslado de personas se realiza mediante una variedad de vehículos entre los cuales se encuentran el automóvil, el autobús, los vehículos eléctricos y los ferrocarriles urbanos.

El incremento en el número de vehículos entre 1970 y 1980 se mantuvo en un promedio del 10% anual; al inicio de la década existían registrados 786,426 y para 1980 eran ya 1'869,808. (Cuadro No.6)

En 1979 se generaban 18'400,000 viajes-persona por día en 1'989,887 vehículos de transporte de personas, de los cuales la distribución modal se conformaba de la siguiente manera.

Los vehículos de transporte colectivo sumaban 51,087, representaban el 3% del total y generaban el 79% de los viajes-persona, el 18.96% de éstos eran autobuses, 57.98% taxis colectivos, 1.36% carros del metro y 0.7% transportes eléctricos.

Por otro lado, los vehículos particulares acumulaban 1'465,000 unidades, representaban el 97% del total de transportes registrados y producían el 21% de los viajes. (Cuadro No. 7)

En lo que corresponde a la generación de viajes, los polos de atracción más importantes se localizan de norte a sur, de la zona del Politécnico Nacional, San Juan de Aragón, Chapultepec, el Centro de la Ciudad, parte del Oriente y las zonas hospitalarias.

En tanto que los viajes atraídos se localizan dentro del circuito interior en 55%, la zona norte en 23%, el sur en 14% y el oriente en 8%. (Cuadro No. 8)

**VEHÍCULOS DE MOTOR EN EL DISTRITO FEDERAL**

ANO	TOTAL DE VEHICULOS	AUTO-MOVILES	AUTO-BUSES	CAMIONES	MOTOCICLETAS
1925	21,209	15,063	2,622	3,059	465
1926	19,902	13,705	2,281	3,454	462
1927	20,644	13,925	1,988	4,492	259
1928	22,753	16,056	1,664	4,697	316
1929	28,453	20,154	1,887	6,152	260
1930	31,994	22,487	2,071	7,068	368
1931	34,070	23,916	2,120	7,581	453
1932	36,858	25,846	2,122	8,360	530
1933	42,100	29,444	2,287	9,700	669
1934	45,592	31,844	2,330	10,658	760
1935	29,158	22,686	1,616	4,502	354
1936	34,699	26,421	1,856	5,844	578
1937	38,112	28,465	1,786	6,844	1,017
1938	40,761	30,361	1,809	7,252	1,339
1939	44,912	33,450	2,008	7,875	1,579
1940	48,134	35,520	2,255	8,616	1,743
1941	55,322	41,263	2,183	9,991	1,855
1942	61,362	45,278	2,634	11,466	1,984
1943	59,570	45,641	2,493	9,863	1,573
1944	58,702	46,277	2,562	8,150	1,713
1945	59,549	45,304	2,621	9,809	1,815
1946	61,814	46,551	2,885	10,504	1,874
1947	65,365	48,543	3,235	11,565	2,022
1948	70,732	51,708	4,208	12,528	2,288
1949	72,812	53,165	4,221	13,068	2,358
1950	74,327	55,014	4,280	12,895	2,138
1951	106,136	78,104	5,115	21,706	1,211
1952	126,076	93,576	6,282	22,717	3,501
1953	131,705	97,231	7,174	23,477	3,823
1954	137,093	101,684	6,920	24,347	4,142
1955	150,584	110,339	6,958	27,685	5,602
1956	161,572	116,512	6,998	32,240	7,822
1957	185,492	131,883	7,391	37,445	8,773
1958	209,904	151,691	7,402	40,229	10,582
1959	236,844	174,790	7,453	42,926	11,675
1960	248,048	192,557	6,910	35,161	13,410
1961	272,161	211,587	6,939	42,744	10,891
1962	283,416	219,984	6,993	44,005	12,434
1963	313,574	246,094	6,993	46,593	13,894
1964	354,261	286,322	6,993	48,081	12,499
1965	379,204	313,055	6,993	45,711	13,445
1966	417,668	347,562	6,996	48,598	14,569
1967	481,616	396,143	7,333	60,661	18,009
1968	492,132	396,143	7,303	65,032	23,654
1969	624,804	514,258	7,398	69,742	33,406
1970	717,672	589,615	9,890	76,500	41,667
1971	786,426	650,089	10,015	77,482	48,840
1972	881,156	728,519	10,161	86,640	55,836
1973	956,903	790,586	10,332	93,961	62,024
1974	1,089,495	913,647	10,533	97,607	67,708
1975	1,199,471	1,004,154	12,898	107,954	74,465
1976	1,136,235	979,188	13,069	108,030	35,948
1977	1,232,898	1,059,354	13,244	117,823	42,477
1978	1,423,283	1,219,002	13,735	139,860	50,686
1979	1,575,629	1,346,687	14,209	157,664	57,069
1980	1,869,808	1,601,867	14,487	187,205	66,249
1981	1,996,743	1,706,435	15,047	204,248	71,013
1982 <sup>1</sup>	1,967,379	1,707,384	16,729	199,088	44,178

<sup>1</sup> Cifras de 1982 publicadas por el boletín de la Asociación Mexicana de Caminos No. 175, Vol. XV de abril de 1984, citando como fuente a la Secretaría de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal.

DISTRIBUCION MODAL 1979

VEHICULOS CIRCULANDO 1'959,687  
 VIAJES PERTENA POR DIA 12'400,000

VEHICULOS REGISTRADOS EN E. D.F. 1'516,087

VEHICULOS  
 COLECTIVOS

51,087 = 3%

7,800 AUTOMOV URBANO  
 2,800 AUTOMOV PARTICULAR  
 1,670 AUTOMOV SU URBANO  
 37,500 TAXI COLECTIVO  
 882 METRO CARROS  
 400 TROLEBUS  
 35 TRAMVIA

TRANSPORTAN  
 el 78%

VEHICULO  
 PARTICULAR

1'465,000 = 97%

AUTOMOVIL 19.0%  
 OTROS 2.0%

TRANSPORTAN  
 21%

**VIAJES ATRAIDOS EN 1977 POR LAS ZONAS MAS  
IMPORTANTES DEL AREA METROPOLITANA (1)**

ZONA	NUMERO DE VIAJES	PORCENTAJE
Dentro del Circuito Interior	4,069 100	55.0
Azcapotzalco - La Villa	1,121 070	15.3
Centro SCDP - Coyoacán - San Angel	610,040	8.3
Ciudad Universitaria	424,820	5.8
Naucalpan	315,100	4.3
Tlalispantla	242,540	3.3
Calz. Zaragoza - Aeropuerto	234,580	3.2
Ecatepec	153,820	2.1
Iztapalapa	85,340	1.2
Plaza Satélite	72,360	1.0
<b>Total</b>	<b>7,328 570</b>	<b>100.0</b>

(1) Fuente: SAHOP - D. D. F. "Plan de Desarrollo Urbano" México, D. F., 1980.

1.- TRANVIA

El transporte de la ciudad de México se inició con vehículos de tracción animal, estos carruajes no estaban sujetos a rutas ni horarios, de tal manera que no presentaban ninguna forma de organización.

Entre 1856 y 1900 se otorgaron concesiones para la creación de nuevas compañías, entre éstas las cuatro más importantes fueron la compañía de Ferrocarriles de México a Tacuba, la compañía de Ferrocarriles Tlalpan-Chalco, la compañía de tranvías con correspondencia en el D. F. y la compañía del Ferrocarril del Valle de México. En 1882 se fusionaron las dos primeras formando la compañía limitada de los ferrocarriles del Distrito Federal, para luego en este mismo año posesionarse de la tercera y en 1896 de la última.

Más tarde la compañía limitada de los ferrocarriles vende todas éstas, a la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S. A.

Desde el año de 1900 con la inauguración del tranvia eléctrico, los transportes de tracción animal tendieron a perder importancia, siendo retirados definitivamente de la circulación en 1932.

En 1902 dos años después de la inauguración y por el rápido

incremento de la inversión, se contaba ya con 112 Kilómetros de vias energizadas y para 1909 con 264. (14). Este sucede porque en 1900 la compañía limitada de ferrocarriles del D. F. vendió sus propiedades a una empresa inglesa llamada México Electric Tramways, la cual continuó cuando menos hasta 1907 con la electrificación del sistema de tranvías para que en éste mismo año vendiera la empresa, a la Compañía de Tranvías de México, S. A.

La importancia que tuvo el traspase de la propiedad de los tranvías, consistía en que esta empresa era subsidiaria de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza, con lo que se garantizaba mayor margen de consumo de energía eléctrica que la incipiente industrialización no demandaba.

En lo que respecta a la capacidad de los transportes eléctricos de estos años. Estos eran tranvías con capacidad de 22 a 24 asientos, dos motores de 19 Kw., con peso variable de 8 a 12 toneladas y carrocería de madera. (15)

Con el tiempo y con nuevas formas para desarrollar estos vehículos las capacidades se modificaron, de donde 367 carros que se obtuvieron tenían 50 asientos, 4 motores, 28 toneladas de peso, carrocerías de metal y potencia de 140 H.P. (16)

De alguna manera estas condiciones marcaban cierto desarrollo en el transporte urbano de pasajeros, ya que si bien no existía

(14) Edmundo Moyo Porras, "Los Transportes Eléctricos en el D. F.", Tesis UNAM, México, 1952, Pag. 15

(15) Ibidem Pag. 52

(16) Ibidem Pag. 53

aglomeración del tráfico, el desarrollo de este servicio no se fundamentaba en la cantidad de vehículos, sino en el incremento en la capacidad y velocidad.

Sin embargo la cantidad de pasajeros transportados por estos vehículos tendía a decrecer, ya que el surgimiento de los autobuses que presentaban mayores ventajas al servicio, limitaba de alguna manera el uso de los tranvías. De esta forma entre 1945 y 1950 el volumen de autobuses en circulación aumentó en 57%, mientras que los tranvías apenas crecían en 3%, transportando del total de pasajeros el 68% y el 32% respectivamente, para que después de 1950 los autobuses logren absorber el 80% del total. (17)

De esta manera surgía una nueva etapa en el transporte colectivo de la ciudad de México, donde se manifestaba mayor eficiencia del transporte de autobuses y declinaba el uso del transporte eléctrico. En 1945, el número de tranvías fuera de servicio era de 27 y para 1950 se elevó hasta 180 unidades.

En 1971, el número de pasajeros transportados diariamente por los tranvías era de 137,000 y le correspondía el 1% de los viajes-persona generados por el total de los medios de transporte, en 1973 se eleva al 2% y se mantiene constante con esta proporción hasta 1979, cuando ésta se eleva al 3.3%, proporción que de manera absoluta representa 607,000 pasajeros transportados. (Cuadro No.9)

En 1981, los tranvías eran operados en dos rutas suburbanas

(17) Edmundo Moyo Porras, "Los Transportes Eléctricos en el D.F.", Tesis UNAM, México, 1952. Pág. 63

VIAJES-PERSONA POR DIA CAPTADOS POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN EL D.F.  
(MILES)

CUADRO No. 9

MEDIO	1971	%	1972	%	1973	%	1974	%	1975	%	1976	%	1979	%
AUT. URBANO	5,784	49.	5,991	47	6,199	45	6,406	45	6,614	44	6,821	41	9,348	50.8
AUT. SUBURBANO	425	4	495	4	579	4	682	5	800	5	877	6		
AUT. FORANE0	174	1	211	1	248	2	292	2	343	2	379	3		
AUT. PARTICULAR	130	1	137	1	144	1	180	1	208	1	219	1		
METRO	901	8	1,066	8	1,198	9	1,349	9	1,510	10	1,656	11	2,098	11.4
TRANVIA	137	1	146	1	213	2	219	2	220	2	259	2	607	3.3
TROLEBUS	410	3	438	3	433	3	444	3	445	3	457	3		
TAXI	1,061	9	1,204	10	1,224	9	1,251	9	1,408	9	1,460	9	2,392	13.0
TAXI COLECTIVO	371	3	388	3	405	3	425	3	438	3	457	3		
AUTO PARTICULAR	2,206	19	2,472	19	2,682	20	2,721	19	2,880	19	3,071	19	3,532	19.2
OTRO MEDIO	300	2	315	2	330	2	345	2	360	2	375	2	423	2.3
TOTAL	11,899	100	12,861	100	13,655	100	14,324	100	15,226	100	16,033	100	18,400	100

FUENTE: ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL D.F. 1980

con 30 ó 35 unidades. Una circulaba de la estación del metro Taxcoña a Xochimilco y la otra de esta misma estación a Tlalpan - (Cuadro No. 10), su longitud era de 43 kms. y transportaba un promedio de 60,000 personas por día. (18)

En cuanto a los ingresos y tarifas del servicio, desde el periodo 1917-1926 se observaban tendencias a la caída, los ingresos caen en un 30% y las tarifas de 20 a 10 centavos. (19)

A pesar de la situación de estos medios de transporte y en relación a la rentabilidad de estas inversiones, para el gobierno resultaba importante mantener este servicio, ya que pretendía evitar la concentración y monopolización del servicio de autobuses, para así estar en posibilidades de controlar las deliberadas elevaciones de las tarifas.

El alarmante estado físico y económico en el que se encontraban los tranvías en los años cincuentas, dió lugar a que se fuera a la cabeza el autobús en la prestación del servicio, medio que - crecía rápidamente.

Es hasta los años setentas cuando se decide echar a andar nuevamente el sistema eléctrico de la ciudad de México; en éstos años el servicio en general presentaba grandes deficiencias y alta concentración, de tal manera que el Estado al ver la necesidad de

(18) Coordinación General de Transporte, Anuario de Vialidad y Transporte del D. F., México, 1984, Pag. 33

(19) Edmundo Moyo Porras, "Los Transportes Eléctricos en el D. F.", Tesis UNAM, México, 1952. Pag. 60



apoyar la distribución de mano de obra a los sectores industriales, decide remodelar los viejos tranvías, iniciando esto en 1974 cuando se reincorporan 176 tranvías al servicio.

En este año entre tranvías y trolebuses alcanzan a generar un total de 252 millones de viajes-persona, de los cuales aproximadamente el 8% corresponde a tranvías. (20)

La tendencia que observaron estos servicios hacia el final de la década y principios de la siguiente fue a la baja, para luego de 1984 ser retirados de la circulación. (Cuadro No. 11)

CUADRO No. 11

INDICE DE OPERACION DE LOS TROLEBUSES Y TRANVIAS DEL DISTRITO FEDERAL 1979-1984  
(Miles)

CONCEPTO	1979	1980	1981	1982	1983	1984
TOTAL DE PASAJEROS	161,721	221,588	227,671	249,447	229,219	221,288
PROMEDIO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR DIA	443	607	624	683	628	606

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO. COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE 1984.

## 2.- TROLEBUS

El inicio de este tipo de servicio lo encontramos en 1951, año en que se lanzaron a la circulación 20 de estos vehículos contando entre sus características particulares, una capacidad de cuarenta asientos, un motor de 140 H.P., peso de 9 toneladas y carrocería en un ciento por ciento metálica. (21)

Se puede pensar que en eficiencia y desarrollo, éstos fueron los vehículos públicos que presentaron nuevas alternativas de desarrollo, ya que contaban con mejores oportunidades de desplazamiento para ampliar la distribución de pasajeros en la ciudad.

La introducción de este tipo de vehículos en relación con las condiciones del transporte en general, produjo una serie de ventajas que desde el punto de vista de las inversiones en esta rama, provocaban la reducción de los gastos e costos de construcción de vías férreas, proporcionaban mayor flexibilidad en el desplazamiento, evitaban el uso de vía conductora y ampliaban sus rutas más fácilmente a un número mayor de zonas en la ciudad; así como sus instalaciones se realizaban en un lapso de tiempo más reducido.

Este tipo de transporte al igual que el tranvía fue desplazado por la cada vez mayor capacidad del servicio de autobuses, que ya en estas fechas funcionaba en la ciudad de México.

(21) Edmundo Noyo Porras, "Los Transportes Eléctricos en el D. F.", México, Tesis UNAM, 1952, Pág. 54

Es hasta 1974 cuando el Estado decidió renovar los 550 troleobuses que ya para estos años, transportan aproximadamente el 92% del total transportado en vehículos eléctricos. (22)

Al inicio de la década, concretamente en 1971 los troleobuses generaban 410,000 viajes-persona por día, en el lapso de este año y hasta 1979 lograron mantenerse en rangos del 3% del total de los viajes generados por los diferentes medios de transporte.

En 1975 logran producir 445,000 viajes y en 1979 alcanzan cerca de los 500,000. (Cuadro No. 9)

En 1982 se contaba con catorce rutas, de las cuales una corría por el eje Central, otras corrían por los ejes 3 Sur, 4 Sur, 7 y 7A Sur, 8 Sur, Eje 3 Oriente, de Aeropuerto a Axcapoztcalco, del Resarío a Chapultepec, de Chapultepec a Colonia Petrolera, de Ciudad Universitaria a Taxqueña, de Taxqueña a la Unidad Independencia y de Istacalco a Villa de Cortes, (Cuadro No. 10), integrando el Norte y Sur, así como Oriente y Poniente de la Ciudad y operando una red de 265.10 Kms. de longitud. (Cuadro No. 12)

Por el gran ascenso que presentó el autotransporte y aunado a la creciente incapacidad financiera del Estado, para continuar realizando las inversiones que requería el transporte público de estas características, la tendencia que siguieron estos servicios fue hacia limitar permanentemente su participación en el traslado de

(22) Departamento del Distrito Federal, Cuadernos de la Ciudad No. 7 México, 1976, Pág. 10

**trolebuses**  
**SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS**  
**DEL DISTRITO FEDERAL**  
**LINEAS EN SERVICIO**

EN OPERACION HASTA 1982	ORIGEN	DESTINO	KMS.
A- EJE CENTRAL	TERM. DE AUTOBUSES DEL SUR	TERM. DE AUTOBUSES DEL NORTE	33.90
B- EJE 2 SUR	M TACUBAYA	M XOLA	14.60
C- EJE 4 SUR	ISSSTE ZARAGOZA	AV. COTACAN	18.00
D- EJE 7-7A SUR	SN ANDRÉS TETÉPILCO	M MIXCOAC	12.20
E- EJE 8 SUR	UNIDAD VICENTE GUERRERO	OSO IAV- INSURGENTES SURI	33.00
F- EJE 9 ORIENTE	NUEVA ATZACALCO	CALZ. FRAMITA IZTAPALAPA	38.00
G- M AEROPUERTO-AZCAPOTZALCO	M AEROPUERTO	AZCAPOTZALCO	17.20
H- SN. JUAN DE ARAGON-MAEROPUERTO	SN JUAN DE ARAGON	M AEROPUERTO	12.00
I- ROSARIO- M CHAPULTEPEC	UNIDAD EL ROSARIO	M CHAPULTEPEC	27.70
J- PETROLERA- M CHAPULTEPEC	CDL. PETROLERA	M CHAPULTEPEC	19.90
K- CIUDAD UNIVERSITARIA- M TASQUEÑA	SAN A. CULHUACAN	CD UNIVERSITARIA	17.70
L- UNIDAD INDEPENDENCIA- M TASQUEÑA	SAN A. CULHUACAN	UNIDAD INDEPENDENCIA	13.50
M- IZTACALCO- M VILLA DE CORTES	UNIDAD INFONAVIT IZTACALCO	M VILLA DE CORTES	9.90
		<b>SUB TOTAL</b>	<b>265.10</b>
EN OPERACION DE 1983 A 1988	ORIGEN	DESTINO	KMS.
K-L- M TASQUEÑA-CULHUACAN	CANAL DE MIRAMONTES	SAN A. CULHUACAN	7.80
N- EJE 1 NORTE	M PANTILLAN	MARINA NACIONAL	28.85
O- EJE 3 SUR	ISSSTE ZARAGOZA	M XOLA	18.53
P- EJE 5 Y 6 SUR	CENTRAL DE ABASTO	M SAN ANTONIO	23.11
Q- EJE 9 ORIENTE SUR	CALZ. FRAMITA IZTAPALAPA	VILLA COAPA	18.38
R- TASQUEÑA-CULHUACAN	M PANTILLAN	CALZ. FRAMITA IZTAPALAPA	15.11
S- EJE 2-7A SUR	M TASQUEÑA	CT M CULHUACAN	11.87
T- TLAHUAC-TASQUEÑA	CD. DEPORTIVA	M CHAPULTEPEC	17.86
U- BOUVAR-ISABEL LA CATOLICA	TLAHUAC	TASQUEÑA	29.00
V- REP. DE PERU-REP. DE VENEZUELA	LAGUNILLA	ALGARIN	9.10
W- REP. DE URUGUAY-REP. DE EL SALVADOR	M SAN LAZARO	BUNAVISTA	8.60
X- TLAHUAC-MILPA ALTA	M SAN LAZARO	BALDIAS	8.00
Y- DR. VENTIS	TLAHUAC	MIPPA ALTA	25.00
Z- FRAY BERNARDO T. DE MIER-IZAZAGA	M BALDIAS	MUNICIPIO LIBRE	14.00
	JARDIN BALBUENA	M CUAUHTEMOC	10.80
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>244.70</b>
		<b>TOTAL</b>	<b>509.80</b>
I TREN LIGERO	M TASQUEÑA	XOCHMILCO	25.00

FUENTE: COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTE

personas. Por ejemplo, aunque en el periodo 1980-1982 observó incrementos en la cantidad de pasajeros transportados, luego ----  
-- se redujo, mostrando cifras con ritmo decreciente cuando menos hasta 1984; año en que los topes máximos de pasajeros transportados se reducen al nivel de 1980. (Cuadro No. 11)

### 3.- AUTOMUS

Con grandes dificultades en México se inicia el autotransporte al finalizar la primera década de este siglo, la rareza, el alto costo de mantenimiento, hicieron de éste un servicio de cuotas elevadas que, a pesar de presentar estos inconvenientes, operaban ya en 1912 con una cantidad que no excedía a 20 unidades.

Con el pasar del tiempo y con el creciente número de estos vehículos, el mercado de las refacciones se fue ampliando, propiciando que los costos de mantenimiento fueran reduciéndose y generando a la vez mayores incentivos para la inversión en este tipo de transporte.

El servicio de autobuses que a pesar de haberse iniciado como apéndice de los servicios ya existentes, ya que la operación de éstos se encontraban sujetos a las corridas, horas de salida y llegada de los tranvías, representaba ya en 1916 un gran competidor.

Estos transportes habían surgido de manera improvisada y con un gran margen de anarquismo en su funcionamiento, ya que todavía en 1917 no existían rutas fijas ni horarios. En este año el gobierno decide actuar, permitiendo estructurar una serie de líneas y rutas, surgiendo entonces la primera línea de la ciudad de México denominada "Santa María Mixcalco y Anexas", para que con el

tiempo y con el gran número de permisos concedidos, se formen nuevas líneas, creándose en este mismo año y hasta 1923 el 90% de las líneas registradas en los inicios de los cuarentas.

El Estado al ver la anarquía que existía en el sistema de autobuses cuando menos hasta 1935, trata de regular la oferta de este servicio, limitando los permisos, reduciendo o incrementando las unidades de acuerdo con las necesidades. Por ejemplo en 1923, el número de vehículos de este tipo era de 1796, en 1926 se reduce a 1457 y en 1935 llega hasta los 1637. (23)

La reducción de autobuses no se había traducido en una menor capacidad de transporte, ya que en 1924 se introdujeron a la circulación los vehículos llamados Trokas, transportes que incrementaban el volumen de hombre-viaje por corrida. De esta manera si los antiguos vehículos que hasta 1922 sumaban 1800 transportaban 18,000 personas, los 1,500 vehículos nuevos lograban transportar a 22,500. (24)

En 1924 se creó una cooperativa de combustibles y lubricantes, pretendiendo dar oportunidad de consumo al auto-transporte, pero con el tiempo el carácter lucrativo del servicio fue eliminando tales medidas, lo que definía que los sistemas cooperativistas en nada coincidían con la forma capitalista de explotación, por lo que éstas se fueron al fracaso.

(23) Moises T. de la Peña, El Servicio de Autobuses en el D.F., México, Pag. 19

(24) Ibidem Pag. 21

La anarquía en el auto-transporte continuaba, en 1935 las rutas existentes continuaban ampliando sus radios de acción, en estos años se encontraban registradas legalmente 30 rutas cuando realmente existían alrededor de 100 y con kilometrajes de recorrido superiores tres veces a los de los tranvías.

Desde 1931 se habían reestructurado las rutas, se introdujeron nuevas formas de organización administrativa y se tendía a mejorar el sistema; Sin embargo, la prolongación del servicio hacia nuevas colonias presentaba serios problemas, ya que los conflictos emanados de las luchas entre las diferentes líneas por monopolizar el servicio, limitaba la dinámica de estos transportes.

El transporte concesionado se encontraba organizado en diversas agrupaciones; una de ellas era la Alianza de Camioneros del Distrito Federal, la cual más tarde se denominaría la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros y Autobuses en el Distrito Federal, publicándose este acuerdo el 28 de diciembre de 1959.

Los años que siguieron tuvieron una tónica acorde con el desarrollo del sistema, los procesos de concentración y centralización del capital en esta rama productiva se evidenciaron con mayor fuerza, a tal grado que a finales de los setentas era tanto el poder económico y político obtenido por estas agrupaciones, que lograban poner en jaque a la actividad económica de la ciudad, provocando la acción del Estado que en 1981 retiraría la concesión.

En la década de los setentas se reestructuró el sistema de au-

tobuses, fusionando las 86 líneas existentes que operaban como sindicatos patronales, hasta formar a finales de 1975 veinte sociedades mercantiles.

En 1972, se elaboraron planes para el cambio de motores de gasolina por los de diesel, introduciéndose 2900 autobuses panorámicos, con el objeto de que se redujeran los costos de operación y se incrementara el rendimiento de las inversiones.

Otro paso en el desarrollo del autotransporte, fue la introducción de nuevos tipos de vehículos como fueron los metrobuses y ballenas, que en función de la creciente demanda, se diseñaron para transportar alrededor de 110 personas por unidad.

En el periodo 1972-1976 delfines, metrobuses y ballenas transportaron en conjunto tres millones de viaje-hombre por día. (25)

La forma en que operaron los autobuses hasta el inicio de los ochentas, obligó al gobierno a tomar serias medidas. El sistema había tenido ritmos de crecimiento y concentración muy rápidos, provocando desvinculación con el resto de los transportes y afectando sobremanera la actividad industrial, ya que el poder económico y político logrado hasta estas fechas por los empresarios de estos transportes, les daba la oportunidad para reducir la oferta del servicio, buscando con esto negociar incrementos a las tarifas y por ende mayores ganancias.

En septiembre de 1981 el Departamento del Distrito Federal re-

tira la concesión al transporte de autobuses, toma posesión de los 37 encierros, oficinas y talleres y transforma en burócratas a los 14,000 operadores de autobuses. (26)

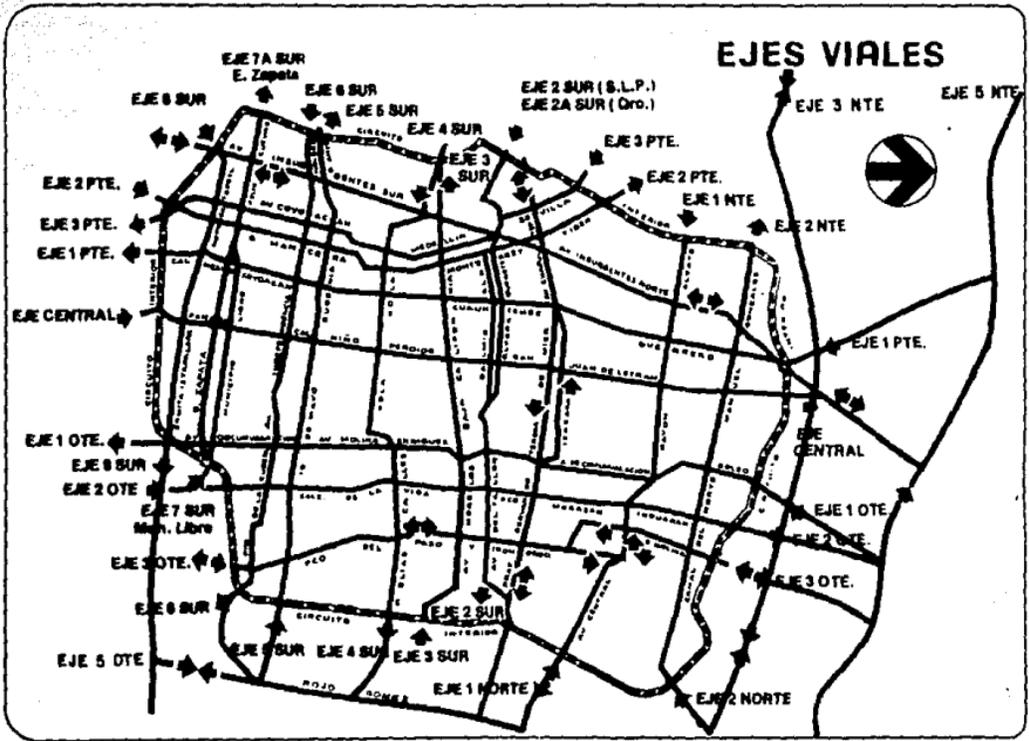
Además de la obligación de cubrir la indemnización, se decide invertir 1,850 millones de pesos para la adquisición de 6,000 unidades más y la reparación de 500, acción que pretende completar diez mil unidades en circulación, para integrar 70 rutas que cruzarán la ciudad de extremo a extremo.

La obligación para cubrir la deuda con los permisionarios se estimaba en aproximadamente doscientos millones de pesos, cifra que fue negociada entre las autoridades y Manobras, puesto que los concesionarios tenían todavía una deuda de 700 millones.

Por otra parte y con plan de vialidad y transporte, el sistema debía proporcionar una cobertura a toda el área urbana, con rutas de autobuses y trolebuses realizando recorridos lo más recto posible, de Norte a Sur y de Oriente a Poniente, en carriles preferenciales y paradas definidas. Hasta 1980 se operaban 534 rutas y se cubrían con 7,800 autobuses.

En 1981 se inició la reestructuración de rutas, las 534 se transformaron en 60 rutas directas o forma ortogonal, dentro del circuito Interior y 48 alimentadores más de la periferia al centro, aprovechando los ejes viales. (Cuadro No. 13)

# EJES VIALES



FUENTE: COORDINACION GENERAL DE TRÁFICO

Para 1982 la red de autobuses aumentó sus rutas a 83 directas y 130 alimentadoras, el sistema cubriría así las 16 delegaciones políticas de la ciudad de México, apoyándose con 5,200 vehículos, transportando a 5.8 millones de viajes-persona por día, además de combinarse con el Metro, los transportes Eléctricos y el sistema de autobuses suburbanos que darían servicio a los municipios adyacentes del Estado de México.

En 1983 la integración de los diferentes transportes, pretendía proporcionar de manera adecuada y coherente servicio para realizar alrededor de 22 millones viajes-persona por día. En este año la distribución modal de viajes por día en esta ciudad era así: El 40% del total correspondía a los autobuses, el 30% al Metro y otro 27% a automóviles particulares y taxis colectivos, cifras que muestran la importancia del autobús. (Cuadro No. 14)

En 1984 ya estatizados estos vehículos, se operaron 252 rutas, se adquirieron 1,160 autobuses nuevos, se reconstruyeron 800, se llega a 7,160 unidades y la red logra cubrir 7,715 kilómetros.

CUADRO No. 14

DISTRIBUCION MODAL DE VIAJES-PERSONA POR DIA EN EL  
AREA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO 1983.

M E D I O	TODOS LOS VIAJES (Miles)	PORCENTAJE
METRO INCLUIDOS TRANSPORTADOS	6,516	29.08
AUTOMUS URBANO	5,822	25.98
MOTOCIVIL PARTICULAR	4,268	19.04
AUTOMUS SUBURBANO	3,148	14.04
OMNI COLECTIVO	1,839	8.20
TROLEBUS	281	1.25
AUTOMUS ESCOLAR	192	0.85
TAXI LIBRE	155	0.69
BICICLETA	91	0.41
TRANVIA	59	0.26
CAMION	29	0.13
MOTOCICLETA	15	0.07
TOTAL	22,414	100.00

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO. COORDINACION GENERAL DE  
TRANSPORTE 1983.

#### 4.- SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO

A fines de los sesentas y con motivo de los fuertes incrementos en la demanda de servicio de transporte, el Estado ve la necesidad de introducir un nuevo sistema de transportación, que pueda satisfacer los requerimientos de mano de obra de la industria de la ciudad de México.

En 1967 se crea el plan de construcción del Sistema de Transporte Colectivo "METRO", así como el organismo descentralizado que se encargó de su construcción y control.

La primera línea construida fue la que va de Zaragoza a Chapultepec, siendo inaugurada en septiembre de 1969, con una longitud de 11.339 kilómetros de servicio. (28) (Cuadro No. 15)

En 1970 se llevó a cabo la ampliación de ésta línea hasta completar 12.462 kms., también en este año se realizó la inauguración de la línea 2, que comprendía el tramo Pine Suarez a Taxqueña con una longitud de 9.567 Kms., para posteriormente completarla hasta Tacuba y hacer un total de 17.363 Kms. (29) (Cuadro No. 15)

En el mismo año fue inaugurada la línea 3, llenando el tramo de Tlaltelolco-Hospital General, cubriendo una longitud de 4.779 Kms., para 1972 se amplía la línea 1 hasta la estación Observatorio y logra sumar un total de 15.187 Kms. (30) (Cuadro No. 15)

(28) Departamento del Distrito Federal, Boletín Informativo Metro, México, 1972, Pag. 13

(29) Ibidem Pag. 13

(30) Ibidem Pag. 13

RELACION EN ORDEN DE INAUGURACION DE LAS LINEAS  
Y AMPLIACIONES DEL METRO DE 1969 a 1984

CUADRO No. 15

LINEA	T R A H O	FECHA DE INICIACION DE OPERACION
1	ZARAGOZA - CHAPULTEPEC	05-09-69
1	CHAPULTEPEC - JUANACATLAN	11-04-70
2	PINO SUAREZ - TAXQUEÑA	01-08-70
2	TACUBA - PINO SUAREZ	01-09-70
3	TLATELOLCO - HOSPITAL GENERAL	20-11-70
1	JUANACATLAN - TACUJAYA	20-11-70
1	TACUJAYA - OBSERVATORIO	01-06-72
3	TLATELOLCO - LA RAZA	25-08-78
3	LA RAZA - INDIOS VERDES	01-12-79
3	HOSPITAL GRAL. - CTRO. MEDICO	07-06-80
3	CTRO. MEDICO - ZAPATA	25-08-80
4	MARTIN CARRERA - CANDELARIA	29-08-81
5	PANTITLAN - CONSULADO	19-12-81
4	CANDELARIA - STA. ANITA	26-05-82
5	CONSULADO - LA RAZA	01-07-82
5	LA RAZA - POLITECNICO	30-08-82
3	ZAPATA - UNIVERSIDAD	30-08-83
6	EL ROSARIO - I. DEL PETROLEO	21-12-83
1	PANTITLAN - ZARAGOZA	22-08-84
2	CUATRO CAMINOS - TACUBA	22-08-84
7	TACUBA - AUDITORIO	20-12-84

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO. COORDINACION GENERAL DE  
TRANSPORTE 1984.

La construcción del Sistema cuenta hasta 1972, con 37.3 Kms. de servicio, 3.5 Kms. para maniobras, 19 estaciones en la línea 1, 22 en la línea No. 2 y 7 en la línea No. 3; 537 carros y capacidad para generar 1'154,391 viajes-hombra diariamente. (31)  
(Cuadro No. 16)

En 1973 la demanda de servicios se observó sumamente incrementada, la proporción de la oferta se reducía y necesariamente debía aumentarse el número de carros, para lo cual se pidió a la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril una empresa Mexicana la producción de 345 de éstos, para que en 1975 se concluyera la producción del primer vehículo de estas características.

Al inicio de la presidencia de José López Portillo se anunció la ampliación de la línea 3, así como la construcción de 3 nuevas líneas. La ampliación de la línea No. 3 se hizo hacia el norte de la ciudad, en una longitud de 5.45 Kms. con cuatro estaciones más, lo que entonces cubriría un total de 11.05 Kms. y 11 estaciones, para que más tarde completara hacia el sur, 16 estaciones y 16.05 Kms. en total. (32)

La línea 4 fue diseñada para que sea paralela a la línea 3 pero a una considerable distancia; con una longitud de 10.37 Kms., y diez estaciones. (33)

La línea No. 5 tiene una longitud de 15.658 Kms. de los cua-

(31) Departamento del Distrito Federal, Boletín Informativo Metro, México, 1972, Pag. 13

(32) Departamento del Distrito Federal, El Metro con José López Portillo, México, 1979, Pag. 9

(33) Ibidem Pag. 14

EVOLUCION EN LA CAPTACION DE PASAJEROS  
EN EL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO

AÑO	LONGITUD RED EN KM.	N. DE TRENES	PASAJEROS DIA LA HORABLE
1969	11.339	-	248,227
1970	35.911	-	855,456
1971	35.911	-	978,869
1972	37.328	59	1'154,391
1973	37.328	59	1'316,717
1974	37.328	59	1'500,580
1975	37.328	59	1'592,579
1976	37.328	69	1'844,016
1977	37.328	79	2'018,836
1978	38.922	93	2'280,702
1979	42.600	98	2'758,050
1980	47.600	98	2'763,050
1981	61.800	115	3'003,000
1982	71.600	150	3'155,000
1983	84.600	195	3'800,000
1984	93.092	227	4'200,000
1985	100.381	227	4'500,000

FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO  
COORDINACION GRAL.  
DE TRANSPORTE 1985.

les, 5.10 son subterráneos y 10.538 de superficie, cuenta con 11 estaciones y fué entregada en 1982, un año despues de recibir la No. 4, (34)

En cuanto a las líneas No. 6 y 7, éstas sumaran una longitud de 32.731 Kms., tienen 25 estaciones y comunican con el norte de la ciudad, particularmente las zonas industriales de Axcapotsalco, Naucalpan y Tlalneantla.

En lo que respecta a la inversión, en 1982 ascendió a 22 mil millones de pesos, de los cuales el 50% fué destinado para obra civil, 22.72% para obra electromecánica y el 22.28 restante para equipo rodante; (35) haciendo un promedio de 550 millones de pesos por kilómetro y un total de obras inducidas sobre todo en vialidad en un 2.5% de la inversión total.

Sobre el nuevo material rodante, éste es proporcionado por la constructora Nacional de Carros de Ferrocarril de Ciudad Sahagún, una empresa paraestatal, usando en esta labor del total de las componentes, el 42% nacionalmente y el resto del extranjero. (36)

En cuanto a los índices de operación del Metro en lo que lleva el proyecto, ha resultado el más apropiado, puesto que en 1970 generó 141.6 millones de viajes-hombre, en 1977 llegó a 604.0 millones y en 1982 acumuló 1037. Mostrando en este periodo creci-

(34) Departamento del Distrito Federal, El Metro con José López Portillo, Mexico, 1979, Pag. 17

(35) Departamento del Distrito Federal, Boletín Informativo del Metro, Mexico, 1972, Pag. 2

(36) Ibidem Pag. 4

mientos anuales promedio de 22.44% en longitud, 7.86% en su equipo rodante y 14% en relación viaje-hombre. (Cuadro No. 17)

A pesar de las oportunidades de desarrollo que ha presentado este tipo de servicio, se ha manifestado ineficiente e incapaz para crecer al ritmo de la demanda.

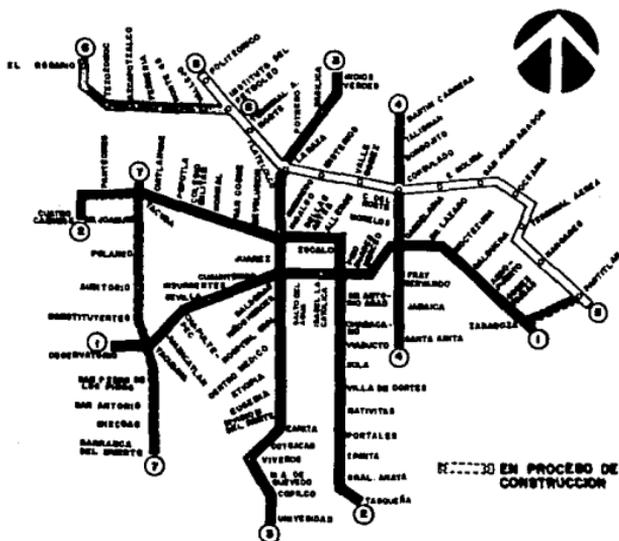
Para 1983 la ejecución del proyecto había logrado que el sistema cuente con una longitud total de 84.600 Kms., 105 estaciones y haya generado 3.8 millones de viajes-hombre. (Cuadros Nos. 16 y 18)

OPERACION DEL METRO  
1975 - 1985

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
VIAJES-HOMBRE (miles)	551,348	604,790	659,809	736,862	837,499	909,606	987,432	1037,482	1116,739	1242,250	1324,444
TOTAL DE CARROS	537	591	735	852	882	882	1035	1224	1764	1940	2080
PROMEDIO DIARIO VIAJES-HOMBRE (miles)	1,693	1,855	2,024	2,260	2,569	2,790	3,029	3,182	3,426	3,611	4,063

FUENTE: ANUARIO ESTADÍSTICO, COORDINACION GENERAL DE TRANSPORTES 1983.

# RED DEL METRO A 1983



FUENTE: COMISION GENERAL DEL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO

### 5.- TAXI COLECTIVO DE RUTA FIJA

El origen de los taxis colectivos en la ciudad de México, aparentemente se encuentra con el inicio de las actividades del Sistema de Transporte Colectivo Metro (1969) y como complemento al servicio de autobuses.

Es decir, una manera de promover el uso de un nuevo servicio como el Metro, requería de trasladar un mayor número a personas provenientes de los diferentes puntos de la ciudad y de las periferias de la misma, mediante el uso del autotransporte de pasajeros.

Aunado a esto, la precaria situación financiera del Estado y la incapacidad de los medios de transporte existentes para absorber la demanda de este servicio, provocó la necesidad de concesionar mas aún el transporte de personas.

El nuevo proyecto implicaba el uso del Metro, proveyéndole de usuarios que se transportarían en autobús y en taxi colectivo, de sus lugares de residencia a las estaciones del Metro más próximas. De esta forma el autobús reducía la extensión de sus rutas y los taxis colectivos se iniciaban evitando costos altos en la transportación. En otras palabras, se estaba induciendo la inversión privada en el autotransporte como efecto de la inversión pública en el Metro.

En cuanto a la capacidad de los vehículos que integraban el servicio de taxis colectivos, en sus inicios se estructuraba de vehículos con motores de gasolina de seis a ocho cilindros y con capacidad de 5 a 6 personas, para más tarde cambiarlos por combis con capacidad de entre 8 a 10 pasajeros.

Se estima que la cantidad de vehículos con la que se inició este tipo de servicio, fue de aproximadamente cinco mil en 1970 y aumentos anuales de 4 a 5% hasta 1976, para que entrado el segundo gobierno de los años setentas, creciera aproximadamente entre el 15 y 20% anual como promedio hasta 1982. Es decir, en 1976 este servicio contaba con alrededor de 9,000 vehículos y suma - aproximadamente 30,000 en 1982.

En lo que corresponde a los viajes-persona por día generados por estos vehículos, entre el inicio y hasta 1976 no rebasa ritmos de crecimiento más allá del 5%, para que luego de este último año, logre ritmos de crecimiento en promedio de 25% anual hasta 1982.

En cuanto a las zonas que cubre el servicio de taxis colectivos, como ya se dijo en líneas anteriores, se ha encontrado asociado a las zonas que ha venido cubriendo el Sistema de Transporte Colectivo Metro, creciendo en función de este, atrayendo usuarios de las periferias y las zonas centrales de la ciudad a las estaciones del Metro, además de cubrir las rutas paralelas Norte-Sur y Este-Poniente que también cubren los ferrocarriles urbanos.

La longitud de las rutas de los taxis colectivos se ha venido modificando de acuerdo a dos variables, uno de acuerdo a la ampliación y a la aproximación de las estaciones del Metro hacia la periferia de la ciudad y otra en función de la ampliación de las zonas urbanas en las periferias. Bajo esta situación, los Taxis Colectivos lograron cubrir 100 rutas en 1979.

CAPITULO III.- INTEGRACION FINANCIERA DE LOS TRANSPORTES  
COLECTIVOS.

Según datos de Quijano, los ingresos del sector público habían venido deteriorándose desde los sesentas y más aún entrados los setentas. La posibilidad de seguir manteniendo el papel rector del Estado en la economía se reducía; en 1965, su relación ahorro-inversión era de 83%, 51 en 1970 y 15 en 1974, para acercarse a cero después de 1975.

Los ingresos del Estado, particularmente los derivados de la estructura impositiva, no habían aumentado notoriamente por más de dos décadas; los precios y tarifas de los bienes producidos por el sector paraestatal, se encontraban sumamente rezagados y se habían provocado cuellos de botella en las áreas estratégicas del sector.

Así ante aumentos sucesivos del gasto público, el Estado se encontraba crecientemente en una posición más desventajosa, porque su déficit había aumentado en ocho años a partir de 1970 en más de nueve veces y el desequilibrio externo en 5, por lo que fue necesario profundizar el financiamiento del déficit con recursos del crédito externo.

La deuda externa acumulada total en 1970 ascendía a 6,000 millones de dólares; en el lapso hasta 1982 observó una multiplicación por trece, con un ritmo de crecimiento promedio de 24.1%. (Cuadro No. 19)

CUADRO No. 19

## DEUDA EXTERNA TOTAL COMO PORCENTAJE DEL PIB

	Deuda Externa (Millones de dólares)	PIB* $\frac{\text{Deuda Externa}}{\text{PIB}} \times 100$ (Millones de dólares)	
1970	6,032.2	33,520.0	18.0
1971	6,405.9	36,218.0	17.7
1972	7,695.7	41,014.0	18.8
1973	10,253.0	49,604.0	20.7
1974	14,524.0	65,143.0	22.3
1975	20,093.3	79,121.0	26.4
1976	25,893.5	79,513.0	32.6
1977	29,338.6	74,171.0	39.5
1978	33,416.6	93,240.0	35.8
1979	39,083.7	134,158.0	29.1
1980	48,781.1	186,330.0	26.2
1981	73,218.5	238,974.0	30.6
1982	80,539.7	159,602.8	50.5

FUENTE: Deuda externa saldo total, misma del Cuadro 1.

PIB: 1970-79 Banco de México, 1980-1981, VI Informe de Gobierno.  
1982 Banco de México, Informe Anual 1982.

\* Para la traslación a dólares se tuvo en cuenta el tipo de cambio (pesos por dólar) promedio anual, Banco de México.

FUENTE: JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA MEXICANA  
EN EL PERIODO 1970-1984 EN: FINANZAS DESARROLLO  
ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

En lo que respecta a la distribución del saldo de la deuda total entre los sectores público y privado, ésta muestra cierta estabilidad entre 1970-74, un fuerte avance en la participación del sector público entre 1975-1979 y un repunte significativo de la deuda privada en 1980.

El promedio de la deuda privada entre 1970-1982 es de 26.8% del total, en tanto que la del sector público es del 73.2% (cuadros Nos. 19 y 20). De las cuales, en lo que corresponde al crecimiento o contratación de deuda privada, ésta creció a un ritmo promedio de 22.8% anual, mientras que la pública lo hizo al 24.6%. (Cuadro No. 21)

En lo que corresponde al endeudamiento externo privado y público por plazos de contratación, su comportamiento entre 1970-1982 tendió a cargarse hacia los de largo plazo; es decir, mientras que los contratos de corto plazo crecieron a un ritmo de 28.6%, los de largo plazo lo hicieron al 71.4%. (Cuadro No. 22)

Con respecto del PIB, al comenzar la década de los setentas la relación contra la deuda externa, ésta representa el 18% en 1971, en 1977 el 39.5% y para 1982 el 50.5. (Cuadro No. 19)

**DEUDA EXTERNA TOTAL: COMPOSICION EN TERMINOS ABSOLUTOS Y RELATIVOS  
(1970-1982)**

	TERMINOS ABSOLUTOS (Millones de dólares)				TERMINOS RELATIVOS			
	Sector Privado	Sector Público			Gran total	Privado	Público	Total
		Corto plazo	Largo plazo	Total				
1970	1,829.4	943.6	3,259.2	4,202.8	6,032.2	30.3	69.7	100.0
1971	2,095.5	756.1	3,554.4	4,310.5	6,405.9	32.7	67.3	100.0
1972	2,631.6	742.0	4,322.2	5,064.2	7,695.7	34.2	65.8	100.0
1973	3,182.3	1,339.0	5,731.8	7,070.8	10,253.0	31.0	69.0	100.0
1974	4,549.1	1,994.0	7,980.8	9,974.8	14,524.0	31.3	68.7	100.0
1975	5,644.3	2,837.0	11,612.0	14,449.0	20,093.3	28.1	71.9	100.0
1976	6,293.0	3,677.0	15,923.4	19,600.4	25,893.5	24.3	75.7	100.0
1977	6,426.3	2,727.0	20,185.3	22,912.3	29,338.6	21.9	78.1	100.0
1978	7,152.2	1,237.0	25,027.4	26,264.4	33,416.6	21.4	78.6	100.0
1979	9,326.7	1,442.0	28,315.0	29,757.0	39,083.7	23.9	76.1	100.0
1980	14,968.1	1,491.0	32,322.0	32,813.0	48,781.1	30.7	69.3	100.0
1981	20,257.5	10,754.0	42,207.0	52,961.0	73,218.5	27.7	72.3	100.0
1982	21,589.1	9,315.0	49,635.6	58,059.6	80,539.7	26.8	73.2	100.0
<b>*Promedio</b>	--	--	--	--	--	26.8	73.2	--

FUENTE: Deuda sector público: IV y VI Informe de Gobierno, J. López Portillo para el período 78-81. Para 1982 Informe Anual, Banco de México. Deuda sector privado, Balance de Pagos, Estadísticas Históricas e Informes Anuales del Banco de México, varios números.

FUENTE: JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA MEXICANA EN EL PERÍODO 1970-1984 EN: FINANZAS DESARROLLO ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

**DEUDA EXTERNA :TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LOS  
SALDOS POR SECTORES 1971-1982 Y PROMEDIOS  
SELECCIONADOS**

	Sector Privado	Sector Público	Totál
1971	14.5	2.6	6.2
1972	25.6	17.5	20.1
1973	20.9	39.6	33.2
1974	42.9	41.1	41.7
1975	24.1	44.8	38.3
1976	11.5	35.6	28.9
1977	2.1	16.9	13.3
1978	11.3	14.6	13.9
1979	30.4	13.3	16.9
1980	60.5	13.6	24.8
1981	35.6	56.6	50.2
1982	6.6	11.3	10.0
PROMEDIO 71-82	22.8	24.6	24.1
PROMEDIO 71-77	19.7	27.4	25.3
PROMEDIO 78-81	33.3	23.3	25.7
PROMEDIO 78-82	24.8	20.8	22.4

FUENTE: DEUDA SECTOR PUBLICO PARA 1970-81

IV Y VI INFORME DE GOBIERNO

JOSE LOPEZ PORTILLO.

FUENTE: JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA MEXICANA  
EN EL PERIODO 1970-1984 EN: FINANZAS DESARROLLO  
ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

## ENDEUDAMIENTO NETO ANUAL DE ACUERDO A PLAZOS DE CONTRATACION

	Terminos Absolutos (Millones de dólares)			Terminos Relativos (en porcentajes)		
	Corto Plazo (Público y Privado)*	Largo Plazo (Público y Privado)**	Total	Corto Plazo (Público y Privado)	Largo Plazo (Público y Privado)	Total
1971	155.2	529.0	373.8	41.5	141.5	100.0
1972	234.3	1,055.5	1,289.8	18.2	81.8	100.0
1973	820.2	1,737.1	2,557.3	32.1	67.9	100.0
1974	1,575.6	2,695.2	4,270.8	36.9	63.1	100.0
1975	1,338.7	4,230.7	5,569.4	24.0	76.0	100.0
1976	1,101.3	4,698.9	5,800.2	18.9	81.0	100.0
1977	- 997.0	4,442.1	3,445.1	-28.9	128.9	100.0
1978	- 917.1	4,995.1	4,078.0	-22.5	122.5	100.0
1979	1,905.7	3,761.4	5,667.1	33.6	66.4	100.0
1980	4,403.0	5,294.4	9,697.4	45.4	54.6	100.0
1981	12,691.5	11,745.9	24,437.4	51.9	48.1	100.0
1982	- 697.3	8,018.5	7,321.2	- 9.5	109.5	100.0
Promedio 71-77	---	---	---	16.8	83.2	100.0
Promedio 78-82	---	---	---	34.0	66.0	100.0
Promedio 71-82	---	---	---	28.6	71.4	100.0

UNITE: Elaboración propia en base a datos del Cuadro 1.

\* Entendemos por corto plazo a todo préstamo contratado a menos de un año.

\*\* Son préstamos de largo plazo aquellos con vencimiento mayor de un año.

FUENTE: JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA MEXICANA  
EN EL PERIODO 1970-1984 EN: FINANZAS DESARROLLO  
ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

## 1.- DEUDA INTERNA Y EXTERNA

La deuda externa del sector privado en 1970 representa el 30% del total, el saldo crece al 26.8% anual promedio hasta 1982, sumando en este año 21,589.1 millones de dólares. (Cuadros Nos. 20 y 23)

Los plazos de contratación de la deuda privada externa, se pronuncian hacia los de corto plazo, la deuda contratada en el periodo 1971-1981 se distribuye, 65.4% como deuda de corto plazo y 34.6% es deuda de largo plazo. (Cuadro No. 24)

En el periodo 1971-1977, la inversión privada fue relativamente poco dinámica, el endeudamiento externo estuvo vinculado al financiamiento de largo plazo, asociado esto a la importación de bienes de capital, en tanto que la expansión realizada entre 1978-1981 cuando la inversión privada crece sostenidamente, el financiamiento externo se realiza a corto plazo.

En lo que corresponde a la deuda privada interna, ésta pasó de 325.1 millones de pesos en 1977 a 1,197.9 en 1981, es decir del total 36.5% en el primer año arriba indicado y 40.4% en el segundo.

Por su parte, la deuda pública externa bordeaba 60 mil millones de dólares en 1982. En 1979 el coeficiente de servicio de la deuda pública, es decir la relación entre el servicio de la deuda y los ingresos en cuenta corriente, alcanzaban el 61%.

CUADRO No. 23

CUADRO 23

DEUDA EXTERNA DEL SECTOR PRIVADO (SALDO Y TASAS  
DE CRECIMIENTO ANUAL 1970-1982)  
(en millones de dólares y porcentajes)

Años	Saldo	Tasas de crecimiento anual
1970	1,829.2	
1971	2,095.4	14.5
1972	2,631.5	25.6
1973	3,182.2	20.9
1974	4,549.2	42.9
1975	5,644.2	24.1
1976	6,293.1	11.5
1977	6,426.3	2.1
1978	7,152.2	11.3
1979	9,326.7	30.4
1980	14,965.1	60.5
1981	20,257.5	35.6
1982	21,589.1	6.6
1971-77	-	19.7
1978-81	-	33.3
1978-82	-	24.8
1978-82	-	22.8

EL INTI - Relanza de Pagos, Estadísticas Financieras, Banco de México e Informes  
Anuales-Banco de México.

FUENTE: JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA DEL  
SECTOR PRIVADO EN: FINANZAS DESARROLLO  
ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

**ENDEUDAMIENTO NETO EXTERNO DEL SECTOR PRIVADO POR PLAZO DE CONTRATACION (1971-1981)**

	Corto plazo (en millones de dólares)	corto plazo (en porcentajes)	Largo plazo (en millones de dólares)	Largo plazo (en porcentajes)	Total (Millones de dólares)	Total (en porcentajes)
1971	32.2	12.1	233.8	87.9	266.1	100.0
1972	248.4	46.3	287.7	53.7	536.1	100.0
1973	223.2	40.5	327.5	59.5	550.7	100.0
1974	920.6	67.3	446.2	32.7	1,366.8	100.0
1975	495.7	45.3	599.5	54.7	1,095.2	100.0
1976	261.3	40.3	387.5	59.7	648.8	100.0
1977	47.0	-35.3	180.2	135.3	133.2	100.0
1978	572.9	78.9	153.0	21.1	725.9	100.0
1979	1,700.7	78.2	473.8	21.8	2,174.5	100.0
1980	4,354.0	77.2	1,287.4	22.8	5,641.4	100.0
1981	3,428.5	64.8	1,860.9	35.2	5,289.4	100.0
1982	741.7	55.7	589.9	44.3	1,331.6	100.0
1983	---	---	---	---	---	---
1984	---	---	---	---	---	---
1985	---	---	---	---	---	---
1986	---	---	---	---	---	---
1987	---	---	---	---	---	---
1988	---	---	---	---	---	---
1989	---	---	---	---	---	---
1990	---	---	---	---	---	---
1991	---	---	---	---	---	---
1992	---	---	---	---	---	---
1993	---	---	---	---	---	---
1994	---	---	---	---	---	---
1995	---	---	---	---	---	---
1996	---	---	---	---	---	---
1997	---	---	---	---	---	---
1998	---	---	---	---	---	---
1999	---	---	---	---	---	---
2000	---	---	---	---	---	---
2001	---	---	---	---	---	---
2002	---	---	---	---	---	---
2003	---	---	---	---	---	---
2004	---	---	---	---	---	---
2005	---	---	---	---	---	---
2006	---	---	---	---	---	---
2007	---	---	---	---	---	---
2008	---	---	---	---	---	---
2009	---	---	---	---	---	---
2010	---	---	---	---	---	---
2011	---	---	---	---	---	---
2012	---	---	---	---	---	---
2013	---	---	---	---	---	---
2014	---	---	---	---	---	---
2015	---	---	---	---	---	---
2016	---	---	---	---	---	---
2017	---	---	---	---	---	---
2018	---	---	---	---	---	---
2019	---	---	---	---	---	---
2020	---	---	---	---	---	---
2021	---	---	---	---	---	---
2022	---	---	---	---	---	---
2023	---	---	---	---	---	---
2024	---	---	---	---	---	---
2025	---	---	---	---	---	---
2026	---	---	---	---	---	---
2027	---	---	---	---	---	---
2028	---	---	---	---	---	---
2029	---	---	---	---	---	---
2030	---	---	---	---	---	---

ENTE: Balanza de Pagos, Estadísticas Históricas - Banco de México e Informes Anuales - Banco de México.

PUNTE: JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA DEL SECTOR PRIVADO EN: FINANZAS DESARROLLO ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

La presión que el servicio de la deuda ejercía sobre las cuentas externas de México a finales de los setentas, había sido reducida por las exportaciones petroleras, pero en 1981 cuando el mercado petrolero revirtió sus tendencias, se hizo presente la escasez de divisas y se acentuaron las presiones especulativas contra el peso mexicano.

En lo que corresponde a los plazos de contratación de la deuda pública total, ésta se concentró en el largo plazo. El saldo en 1972 arrojaba el 85.3% a largo plazo y 14.7 en el corto. En 1974-1975 la deuda de largo plazo representa el 80% y 20% en el corto, hasta llegar en 1980 a contratarse en 95% en el largo plazo. (Cuadro No. 25)

En tanto el destino de la deuda pública externa, la de corte plazo se centra desde 1972 en Instituciones Nacionales de Crédito, entre ellas. Banco Nacional de Comercio Exterior, Nacional Financiera y Banco Nacional de Crédito Rural. En 1975-1976 Petróleos Mexicanos se torna un gran contratante de corte plazo.

En cuanto a la deuda pública de largo plazo, sus principales prestatarios entre 1970-1981 fueron el Gobierno Federal, Petróleos Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad, ya que entre los tres representan el 60% de la deuda externa total.

En el periodo 1972-1981, el gobierno Federal obtiene ingresos corrientes superiores a sus gastos corrientes, sin embargo la

CUADRO No. 25

MEXICO: DEUDA PUBLICA EXTERNA POR PLAZOS  
(Participación Porcentual)

AÑOS	Deuda de Largo Plazo (más de un año)	Deuda de Corto (menos de un año)	TOTAL
1971	82.5	17.5	100.0
1972	85.3	14.7	100.0
1973	81.1	18.9	100.0
1974	80.0	20.0	100.0
1975	80.4	19.6	100.0
1976	81.2	18.8	100.0
1977	88.1	11.9	100.0
1978	95.3	4.7	100.0
1979	95.2	4.8	100.0
1980	95.6	4.4	100.0
1981	79.7	20.3	100.0
1982	84.2	15.8	100.0

FUENTE: José López Portillo, VI Informe de Gobierno e Informe Anual 1981,  
Banco de México.

FUENTE: JOSÉ MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA DEL SECTOR  
PUBLICO EN: FINANZAS DESARROLLO ECONOMICO Y PE-  
NETRACION EXTRANJERA, 1985

relación entre los ingresos totales y gastos totales arrojan un déficit a lo largo del periodo.

En 1972, el déficit representa 31.8% de los ingresos totales, en 1975 44.2%, en 1979 35.8%, en 1980 el 28.1% y en 1981, 53.6%.

El incremento de los gastos de capital del gobierno, está representado o explicado en los rubros de obras públicas y construcciones, por inversiones financieras y por los crecientes subsidios. Es decir el gobierno federal se endeuda interna y externamente, para hacer transferencias de capital a las empresas públicas, cuyo ahorro corriente resulta negativo.

Si tomamos en cuenta a los organismos y empresas públicas sujetas a control presupuestal, encontraremos que de 1975-1981 las transferencias hacia éstas es creciente, mientras que el ahorro corriente decrece, esto último posiblemente por la política de precios y tarifas de estas empresas.

En 1975, de los 4,486.5 millones de dólares invertidos en estas empresas, el 51.4% son recursos internos para inversión y el 48.6% restante corresponde a financiamiento con dinero externo. Esta relación al menos hasta 1980 se mantuvo entre el 60 y 40% respectivamente y es hasta 1981 cuando los recursos para inversión decrecen y la inversión apoyada en recursos externos crece fuertemente. (Cuadro No. 26)

**SECTOR PARAESTATAL (ORGANISMOS Y EMPRESAS SUJETAS  
A CONTROL PRESUPUESTAL)**  
(Millones de dólares)

ANOS	Inversión millo- nes de dólares	Recursos para Inversión*	Diferencia	Deuda externa <sup>a</sup>
1975	4,486.5	2,306.9	2,179.6	2,749.9
1976	3,741.6	2,187.1	1,554.5	1,680.4
1977	3,121.7	1,612.8	1,508.9	1,296.5 <sup>b</sup>
1978	5,156.1	2,915.8	2,240.3	2,160.5 <sup>c</sup>
1979	7,866.1	4,977.5	2,888.6	2,084.5 <sup>d</sup>
1980	11,736.5	4,982.9	6,753.6	2,991.0 <sup>e</sup>
1981	15,612.9	2,602.9	13,010.0	10,086.0 <sup>f</sup>

<sup>a</sup> Se trata de la deuda de organismos y empresas públicas que, en un alto porcentaje corresponde a los sujetos a control presupuestal. Diferencia entre los saldos de cada año.

<sup>b</sup> Reducción de deuda externa de organismos y empresas por 569.9 millones de dólares con excepción de PEMEX, CFI, CONASUPO y Teléfonos.

<sup>c</sup> Reducción de organismos y empresas por 328.8 millones de dólares, con las mismas excepciones.

<sup>d</sup> Reducción de organismos y empresas por 405.5 millones de dólares, con excepción de PEMEX y CFE.

<sup>e</sup> Reducción de teléfonos y CONASUPO por 36.3 millones de dólares.

<sup>f</sup> Reducción de teléfonos por 22.0 millones de dólares.

\* Recursos para inversión = ahorro corriente + ingresos de capital + transferencias.

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del IV y VI Informe de Gobierno, José López Portillo.

FUENTE; JOSE MANUEL QUIJANO, LA DEUDA EXTERNA DEL SECTOR PUBLICO EN: FINANZAS DESARROLLO ECONOMICO Y PENETRACION EXTRANJERA, 1985

Es decir, la deuda de la que hablamos, al menos una parte, está ligada directamente a la expansión de los organismos y empresas del gobierno Federal e indirectamente como subsidios via precios y tarifas, sobre el conjunto del aparato productivo nacional.

En términos absolutos, la deuda del gobierno Federal pasa de 99 billones 13,100 millones de pesos en 1970 a 3,381 billones 734,048 millones de pesos en 1982, de donde en 1976 corresponden 152 billones 732,400 millones de pesos a deuda interna y 307 billones 527,138 millones de pesos a deuda externa. (Cuadro No. 27)

Ahora bien, en lo que corresponde a la deuda del sector comunicaciones y transportes, ésta indicaba 495 millones de dólares en 1972, 1,479 en 1975 y 1,909 en 1977. Su crecimiento observó después de 1973 cuando esta se había duplicado, ritmos de alrededor del 24% anual al menos hasta 1977. (Cuadro No. 28)

## DEUDA DEL GOBIERNO FEDERAL MEXICANO.

Años	Total	Deuda		
		Interna	Deuda Externa	
	(Millones de Pesos)		(Millones de Dólares)	
1970	99 013 100	45 728 100	53 285 000	4 262 800
1971	111 943 500	55 121 000	56 822 500	4 545 800
1972	115 189 100	51 881 600	63 307 500	5 064 600
1973	111 776 6000	23 396 600	88 380 000	7 070 400
1974	193 460 400	68 772 900	124 687 500	9 975 000
1975	296 698 500	116 086 000	180 612 500	14 449 000
1976	460 250 538	152 732 400	307 527 138	19 600 200
1977	--	--	519 875 542	22 912 100
1978	--	--	577 775 468	26 264 300
1979	--	--	679 059 304	29 757 200
1980	--	--	777 018 144	33 812 800
1981	--	--	1 298 064 306	52 960 600
1982	--	--	3 381 734 048	58 874 200

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática,  
Estadísticas Históricas de México, México, 1985

INDICADORES DE LA DEUDA PÚBLICA EXTERNA  
( Millones de dólares )

---

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Saldo de la Deuda Pública Externa						
Transporte y Comunicaciones	495	995	1 225	1 479	1 721	1 909

---

FUENTE: Luis Angeles Anexos

EN: Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana, 1979

## 2.- INVERSION PUBLICA

La economía nacional con notoria recesión general después de 1971, requería de grandes cantidades de inversión y gastos corrientes por parte del sector público, con lo que el dinamismo de la actividad económica tendió a descansar en las inyecciones de recursos, que el gobierno imprimió a sus programas. Se propuso atender el desempleo, la baja productividad, los estrangulamientos en la industria básica y de energéticos, los flujos interindustriales y el deterioro agrícola.

Las inversiones públicas en fomento industrial, se incrementaron de 11,310 millones de pesos en 1971 a 39,929 millones de pesos en 1976. La industria petrolera y petroquímica aumentó de 28,747 a 55,212 millones de pesos en el periodo antes comprendido; en electricidad las inversiones pasaron de 16,321 a 45,183 millones de pesos y en la siderurgia éstas se multiplicaron por nueve.

En la década de los setentas, el Estado operó las empresas que apertan el 100% del Petroleo, Petroquímica, Electricidad, Servicios Telefónicos. 95% del mercado nacional de fertilizantes y 50% de la producción nacional de Acero.

En este marco, el sector paraestatal buscó recuperar el dinamismo que antaño lo caracterizó. Sin embargo, el sector pú-

blico hasta 1976 no lo había logrado, puesto que el aparato burocrático creció con escaso control y más allá de lo necesario, los nuevos organismos aunque contribuyeron a diferir tensiones políticas y temporalmente a resolver problemas de empleo, incrementaron el burocratismo y resultaron poco efectivos.

La inversión pública contrarrestó la retracción de la privada, pero lejos de sustituirla en actividades específicas y productivas, se orientó hacia cubrir el gasto corriente y proyectos de inversión de larga maduración; lo que provocó incapacidad para reactivar el proceso de expansión.

El crecimiento del gasto público no se acompañó de una verdadera reforma tributaria, ni de ajustes adecuados a los precios y tarifas del sector parastatal, por lo que los recursos disponibles resultaron insuficientes para financiar los programas de inversión, no quedando otra manera que usar recursos de crédito externo e interno.

El déficit del sector público se vino financiando hasta 1976, con 84% de recursos locales y 16% del exterior, sin embargo la tendencia se ha invertido reduciendo la participación del financiamiento interno en favor del externo.

Desde 1972 el crecimiento del gasto público creció apoyándose en factores de carácter externo e interno; además en la emisión de circulante, cuyo ritmo en proporción el PIB fué de poco

más de dos veces durante el periodo 1970-1976. Esto y la desproporcionalidad entre el ingreso y gasto público, provocó mayor incidencia en las presiones inflacionarias.

Por tanto la inversión pública significó, cuando austera, recesión; cuando expansiva, inflación.

Con la reforma administrativa iniciada en 1976 y el cambio de gobierno, las restricciones en la disponibilidad de recursos del sector público, impuso rezagos al gasto corriente y de inversión, aunque con mayor fuerza a este último.

En cuanto al destino de la inversión por sectores, ésta reflejó prioridad en proyectos inmediatamente productivos como el agropecuario. En el paraestatal, Petróleos Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad, Ferrocarriles Nacionales y Fertilizantes Mexicanos.

En 1978, el presupuesto de egresos de la Federación por sectores, apuntó a erogar con mayor fuerza hacia la rama petrolera, el sector Salud, el sector Educación y Agropecuario, mientras que las otras disminuían.

En lo correspondiente al sector Comunicaciones y Transportes, la inversión pública Federal pasó de 4,589 Millones de pesos en 1971 a 20,826 millones en 1976 y a 148,628 millones en 1982. Su ritmo de crecimiento en promedio fue del 35% anual. (Cuadro No. 29)

INVERSION

DESTINO DE LA INVERSION PUBLICA FEDERAL.<sup>1</sup>

1925-1953

Millones de pesos

Año	Total	Fomento agro-pecuario <sup>2</sup>	Fomento industrial <sup>3</sup>	Comunicaciones y transporte <sup>4</sup>	Beneficio social <sup>5</sup>	Adquisiciones y defensa <sup>6</sup>	Conser- vación turismo	Conser- vación de moneda
1925	844	146	132	460	91	19	—	—
1926	729	124	153	328	106	20	—	—
1927	1 510	261	168	674	181	26	—	—
1928	1 539	220	279	681	241	18	—	—
1929	1 796	459	472	758	236	31	—	—
1930	2 072	518	706	1 079	256	25	—	—
1931	2 839	581	732	1 158	345	20	—	—
1932	3 240	592	697	1 378	601	43	—	—
1933	3 076	564	825	1 281	287	149	—	—
1934	4 183	628	1 379	1 474	391	311	—	—
1935	4 405	607	1 746	1 414	397	41	—	—
1936	4 371	696	1 446	1 546	359	27	—	—
1937	5 628	1 124	1 900	1 835	1 054	124	—	—
1938	6 190	700	2 375	2 092	876	147	—	—
1939	6 532	861	2 313	2 377	863	119	—	—
1940	9 376	875	3 133	2 491	1 865	192	—	—
1941	10 372	959	4 508	2 474	1 756	255	—	—
1942	10 823	858	4 610	2 707	2 272	376	—	—
1943	13 821	1 421	4 442	3 135	3 952	441	—	—
1944	17 436	2 368	5 417	3 543	5 353	325	—	—
1945	13 049	1 124	5 779	3 400	2 415	224	—	—
1946	15 475	1 267	7 719	2 912	3 424	163	—	—
1947	21 057	2 495	8 524	4 902	4 703	481	—	—
1948	23 314	2 461	8 749	5 461	6 199	444	—	—
1949	26 337	2 977	9 593	5 841	7 365	643	—	—
1950	29 205	3 921	11 097	5 525	8 186	466	—	—
1951	22 376	3 264	9 326	4 551	4 854	397	—	—
1952	23 294	4 048	11 481	5 427	7 182	86	—	—
1953	49 834	7 044	16 222	12 631	12 838	865	140	—
1954	64 815	10 969	23 346	15 541	13 451	1 117	394	—
1955	95 767	17 322	39 754	19 827	15 776	2 054	1 030	—
1956	108 811	15 695	49 955	20 826	15 760	4 621	2 354	—
1957	140 102	25 774	63 293	26 579	19 375	3 685	1 295	—
1958	217 382	41 002	104 494	31 579	34 846	3 591	1 932	—
1959	313 741	47 030	143 509	44 268	53 524	7 358	3 295	124
1960	486 175	76 863	221 744	58 594	81 694	15 840	6 596	157
1961	758 495	104 951	375 297	103 874	117 417	26 777	9 112	219
1962	1 016 012	154 962	524 611	144 628	90 276	23 724	15 442	—
1963	1 365 427	184 435	659 740	208 551	106 203	38 234	21 666	—

<sup>1</sup> Inversión pública.

<sup>2</sup> Compañía Agrícola, Fomento Agrícola, Fomento Pecuaria y Fomento Pecuaria Agrícola, Fomento Pecuaria Agrícola, Fomento Pecuaria Agrícola, Fomento Pecuaria Agrícola.

<sup>3</sup> Compañía Energía, Compañía Industrial, Fomento Industrial, Compañía Energía, Compañía Energía, Compañía Energía, Compañía Energía, Compañía Energía.

<sup>4</sup> Compañía Telecomunicaciones, Compañía Telecomunicaciones, Compañía Telecomunicaciones, Compañía Telecomunicaciones, Compañía Telecomunicaciones.

<sup>5</sup> Compañía Beneficio Social, Compañía Beneficio Social, Compañía Beneficio Social, Compañía Beneficio Social, Compañía Beneficio Social.

<sup>6</sup> Compañía Adquisiciones y Defensa.

<sup>7</sup> Ingreso de 1963 millones de Pesos en el Exterior.

<sup>8</sup> Ingreso de 1963 millones de Pesos en el Exterior.

El presente cuadro de la Presidencia, Dirección General de Estadística y Censos, período 1925-1963.

Elaborado por el Departamento de Estadística y Censos, período 1925-1963.

La inversión en el sistema de transportes públicos, presentó las siguientes características.

En 1977 el sistema de transporte colectivo Metro ejerció recursos por un total de 4,652 millones 804 mil pesos, de los cuales 1,500 millones se obtubieron mediante ingresos presupuestales, - provenientes en 600 millones de las aportaciones del Departamento del Distrito Federal y 900 millones de los subsidios del gobierno federal. A estas cifras se les incluye además 3,152 millones 804 mil pesos por concepto de ingresos propios, generados por la venta de servicios.

Desde el punto de la distribución de este total de recursos en este año, fueron destinados 1,952 millones 949 mil pesos para cubrir el gasto corriente de operación y 2,699 millones 855 mil pesos para el gasto de inversión. (Cuadro No. 30)

Para 1978 de los 2,093 millones 825 mil pesos que representan el 100% de la inversión realizada por este organismo público, aproximadamente el 44% provino de los ingresos fiscales y el 56% restante de los ingresos percibidos por la venta de servicios. De este gran total se distribuyeron en proporciones de 75% para el gasto corriente de operación y 25% para el de inversión. (Cuadro No. 31)

Como puede observarse, los montos de la inversión de 1977 a 1978 se redujeron 55% en el total, los subsidios en 38.5%, los ingresos propios en 62.8% y por lo que toca a la distribución del gasto, los destinados a la operación fueron disminuidos en 19.5% y

**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO**  
**ESTADO GENERAL DE EJERCICIOS PRESUPUESTALES 1977**  
 ( Miles de pesos )

CUADRO No. 30

CONCEPTO	ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO				EJERCIDO				
	ORIGINAL	MODIFICACIONES		DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	APORTACIONES D. D. F.	SUBSIDIOS DEL GOB. FEDERAL	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
		AUMENTOS	DISMINUCIONES						
<b>FONDOS PARA OPERACION</b>	<b>1 548 503</b>	<b>110 000</b>	<b>582 724</b>	<b>1 075 779</b>	<b>1 052 949</b>		<b>900 000</b>	<b>1 952 949</b>	<b>22 830</b>
Servicios Personales	616 495	35 000		651 495	650 972		200 000	850 972	523
Adquisición de Bienes	139 636		60 000	79 636	73 353		50 000	123 353	6 283
Otras Erogaciones	190 648	75 000		265 648	264 644		54 135	318 779	1 004
Intereses	601 724		522 724	79 000	63 980		595 865	659 845	15 020
<b>FONDOS PARA INVERSION</b>	<b>2 640 934</b>	<b>95 000</b>	<b>570 468</b>	<b>2 165 466</b>	<b>2 099 855</b>	<b>600 000</b>		<b>2 699 855</b>	<b>65 611</b>
Adquisición de Bienes	1 052 967	95 000		1 147 967	1 082 356	209 845		1 292 201	65 611
Liquidación de Pasivo	1 587 967		570 468	1 017 499	1 017 499	390 155		1 407 654	
<b>T O T A L</b>	<b>4 189 437</b>	<b>205 000</b>	<b>1 153 192</b>	<b>3 241 245</b>	<b>3 152 804</b>	<b>600 000</b>	<b>900 000</b>	<b>4 652 804</b>	<b>88 441</b>

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SISTEMA DE SALUD COLECTIVO

CONVENIO GENERAL DE TRABAJO DE ENFERMEROS 1978

(Millones de pesos)

CUADRO No. 11

ASIGNACION DEL PRESUPUESTO  
POR CATEGORIAS

CONCEPTO	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	SUBSIDIO DEL GOB. FEDERAL	TOTAL	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
FONDOS PARA OPERACION	1 576 124	206 996	166 302	1 560 518	649 954	912 000	1 561 954	1 561 954	4 064
Servicios Personales	1 103 880		120 070	983 810	170 140	600 000	970 140	970 140	4 064
Adquisición de Bienes	196 010		45 426	151 386	51 386	100 000	151 386	151 386	
Otras Erogaciones	235 432	120 876		346 308	174 308	162 000	346 308	346 308	
Intereses		86 120		86 120	36 120	50 000	86 120	86 120	
FONDOS PARA INVERSION	649 715	233 703	274 477	609 021	531 871		531 871	531 871	77 150
Adquisición de Bienes	649 715		274 477	375 238	290 000		375 238	375 238	77 150
Liquidación de Pasivo		233 703		233 703	233 703		233 703	233 703	
TOTAL	2 175 039	440 779	440 779	2 175 039	1 181 825	912 000	2 093 825	2 093 825	82 014

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. P.

los de inversión en 80.6%, de donde éste último nos muestra la fuerte contracción que tuvo la inversión física en este año.

Para 1979 el plan de inversión indicaba la realización de 2,379 millones 515 mil pesos, de donde se habían obtenido 1,387 millones 494 mil mediante ingresos presupuestales y 992 millones 21 mil a través de los ingresos propios. (Cuadro No. 32) Recursos que valuados a pesos de 1976 representaban una reducción de 3.9% en el total, incremento de 27.5% en los subsidios y decremento de 28.4% en los ingresos percibidos por la venta de servicios; asimismo las disponibilidades para el gasto corriente de operación fueron reducidas en términos reales en alrededor de 8.9% y las de inversión se elevaron en 11.6%. (Cuadro No. 32-A)

En 1980 la erogación de recursos fue de un total de 3,272 millones 055 mil pesos, correspondiéndole 1,115 millones 357 mil a los recursos obtenidos mediante ingresos propios, 1,641 millones 98 mil a subsidios y 515 millones 600 mil pesos a las aportaciones hechas por el Departamento del Distrito Federal (Cuadro No. 33). De esta manera, la inversión total de este organismo para este año y en relación al anterior se incrementaba a precios constantes de 1976 en 8.8%, los subsidios en 23.0% y los ingresos propios se reducían en 11%; por otro lado, los montos destinados para el gasto corriente se reducían en 8% y el gasto de inversión se elevaba en 50%, lo que de alguna manera indicaba que el crecimiento de la inversión resultaba fundamentalmente cargado hacia el de inversión. (Cuadro No. 32-A)

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1979

CUADRO No. 32

( Miles de pesos )

ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO  
MODIFICACIONES

EJERCIDO

CONCEPTO	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	SUBSIDIOS DEL GOR. FED.	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
FONDOS PARA OPERACION	1 201 900	217 087	429 964	1 689 023	594 023	1 095 000	1 689 023	0
Servicios personales	1 309 200		113 424	1 195 776	545 776	650 000	1 195 776	0
Adquisicion de bienes		217 087		217 087	17 087	200 000	217 087	0
Otras erogaciones	503 400		276 685	226 715	26 715	200 000	226 715	0
Intereses pagados	89 300		39 855	49 445	4 445	45 000	49 445	0
FONDO PARA INVERSION	82 800	607 692		690 492	397 998	292 494	690 492	0
Adquisicion de bienes		289 942		289 942	289 942		289 942	0
Liquidacion de pasivo	82 800	317 750		400 550	108 056	292 494	400 550	0
T O T A L	1 984 700	824 779	429 964	2 379 515	992 021	1 387 494	2 379 515	0

FUENTE : CUENTA PUBLICA DEL D. D. F.

CRECIMIENTO DE LA INVERSION PUBLICA EN EL SISTEMA  
DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MEXICO  
( Miles de pesos )

CUADRO No 32-A

AÑO	INDICE REAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR 1974=100	TOTAL		SUBSIDIOS			INGRESOS PROPIOS		GASTO DE OPERACION		GASTO DE INVERSION				
		NOMINAL	REAL	INCREMENTO REAL	NOMINAL	REAL	INCREMENTO REAL	NOMINAL	REAL	INCREMENTO REAL	NOMINAL	REAL	INCREMENTO REAL		
1974	100.0														
1977	128.9	4,452,804	3,609,623		1,500,000	1,163,693		3,152,804	2,445,930		1,952,919	1,515,000		2,699,853	2,094,535
1978	151.5	2,993,825	1,382,063	161.71	921,283	606,100	147.71	1,172,542	773,955	168.41	1,570,349	1,056,547	131.61	523,456	345,516
1979	174.8	2,379,515	1,329,338	13.81	1,387,494	775,136	27.5	992,021	554,202	128.41	1,489,456	943,830	18.91	619,059	385,500
1980	224.2	3,272,955	1,446,532	8.1	2,156,678	953,447	23.0	1,115,357	693,081	111.01	1,763,733	867,919	18.01	1,308,822	578,413
1981	289.5	4,357,093	1,505,041	4.9	3,034,001	1,848,014	9.9	1,323,092	657,027	17.31	3,506,124	1,211,096	39.5	177,886	61,446
1982	448.0	7,916,841	1,542,792	2.5	5,687,475	1,238,407	18.0	1,469,368	306,384	133.01	6,245,226	1,357,657	12.1	851,623	185,135
TOTAL		23,853,133	10,815,300	156.21	16,606,949	5,784,805	36.6	9,165,184	5,630,582	118.01	16,927,351	6,932,138	3.1	6,251,499	3,450,755
PRECIOS NOMINAL		3,976,356	1,802,545	18.41	2,447,825	944,134	5.1	1,527,531	838,430	124.71	2,821,225	1,153,356	0.5	1,041,950	608,659

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LOS CUADROS No. 30 AL 55  
Y BANCOS, INDICADORES ECONOMICOS DE MEXICO, JULIO DE 1989

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO GENERAL DE GASTOS PRESUPUESTALES - 1980

( Miles de Pesos )

CUADRO No. 33

CONCEPTO	ASIGNACION DEL PRESUPUESTO				EJERCIDO				
	ORIGINAL	MODIFICACION NETA	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	RECIBIDO GOR. GENERAL	APORTACION D. D. F.	TOTAL GUBIERNITO Y APORTACIONES	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
TOTAL DE GASTOS	3 584 200		3 584 200	1 115 357	1 641 098	515 600	2 156 698	1 272 055	312 145
GASTO CORRIENTE DE OPERACION	2 652 000	(564 342)	2 087 658	506 770	1 641 098		1 541 098	1 247 868	139 790
Servicios Personales	1 572 200	(214 342)	1 357 858	317 597	1 000 000		1 000 000	1 317 597	48 261
Impuestos y Derechos	125 700	( 80 671)	45 029						45 029
Otras erogaciones	954 100	(290 786)	663 314	189 153	641 098		500 000	597 414	
Intereses con cargo a la Operación de Créditos Externos	60 900	27 457	97 357	1 750	41 098		41 098	42 857	54 500
GASTO DE CAPITAL	785 000	(298 048)	486 952	155 097	100 000	145 600	245 600	400 897	86 055
Adquisición de Bienes	300 200	( 9 100)	291 100	15 567	100 000	145 600	245 600	201 267	9 833
Conservación de Bienes Muebles e Inmuebles	484 800	(288 948)	195 852	119 510				119 630	76 227
OPERACIONES FINANCIERAS	86 300		86 300						86 300
Erogaciones Recuperables	86 300		86 300						86 300
PAGO DE PASIVO	60 900	862 390	923 290	923 290		370 000	370 000	923 290	
Interes	60 900			553 290		370 000	370 000	923 290	

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.F.

Para 1981 la inversión pública en el Metro alcanzó la cifra de 4,357 millones 93 mil pesos, de donde 1,323 millones 9 mil ingresaron como recursos propios y 3,034 millones 001 mil como subsidios (Cuadro No. 34). Estos valuados en pesos de 1976 y en relación a 1980, representaron incrementos de apenas el 4% en el total, 9.9% en los subsidios y decremento de 7.3% en los ingresos propios. En este año el incremento total disponible se cargó hacia el gasto corriente en 39.5% y se redujo el de inversión en 89.4%; cifras que muestran haber sido el ejercicio en el que menos se apoyó el crecimiento de la inversión física. (Cuadro No. 32-A)

En 1982 último año del período, se ejercieron 4,860 millones 141 mil pesos, recursos obtenidos mediante el subsidio del gobierno federal, 827 millones, 332 mil de las aportaciones recibidas del Departamento del Distrito Federal y 1,409 millones 368 mil de ingresos propios (Cuadro No. 35). Cifras que a pesos de 1976 y en relación a 1981 observaron crecimiento en su total en 2.5%, los subsidios en 18% y los ingresos propios se redujeron en 33% (Cuadro No. 32-A).

De las cifras anteriores, se desprende que el monto invertido en el sistema de transporte colectivo Metro en el período 1977-1982, alcanzó 23,852 millones 133 mil pesos, montos que nominalmente presentaron incrementos anuales de 20% en promedio, pero que en términos reales valuados a pesos de 1976 observaron decrementos en promedio de 8.4% anual en el total, así como incrementos de 5.1%

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1981  
( Miles de pesos )

GRABO No. 34

CONCEPTO	ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO				EJERCICIO				
	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	APORTACIONES D. D. F.	SHANJIDIOS DEL GOB. FEDERAL	TOTAL EJERCICIO	ECONOMIAS PRESUPUESTARIAS
TOTAL DE EGRESOS	4 664 600	250 964	435 256	4 480 308	1 373 092	478 685	2 555 316	4 357 093	127 215
GASTO CORRIENTE DE OPER.	3 708 500	7 781	173 242	3 543 039	754 078	196 730	2 555 316	1 506 124	16 915
Servicios Personales	2 282 500	5 104		2 287 604	28 836	34 568	2 224 200	2 287 604	
Mat. y Suministros	437 600		35 035	402 565	205 581	64 816	132 168	402 565	
Servicios Generales	937 000		120 067	808 933	490 525	96 818	184 675	772 018	36 915
Erogaciones Extraordinarias	10 000	2 677		12 677	8 968		3 709	12 677	
Intereses, Comisiones y Gastos de la Deuda	41 400		10 140	31 260	20 160	528	10 564	31 260	
GASTO DE CAPITAL	439 900		262 014	177 886	52 646	125 240		177 886	
Bienes Muebles e Imm.	217 200		160 662	57 538	8 848	41 690		50 538	
Obras Públicas	222 700		95 352	127 348	43 798	83 550		127 348	
OPERACIONES AJENAS	86 300			86 300					86 300
Erogaciones Recuperables	86 300			86 300					86 300
AMORTIZACION DE LA DEUDA	429 900	243 183		673 083	516 368	156 715		673 083	
Interna	300 000	201 685		501 685	445 003	55 692		501 685	
Externa	129 900	41 498		171 398	70 375	101 023		171 398	

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D. D. F.

**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO**  
**ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1982**  
 ( Miles de pesos )

CUADRO No. 35

ASIGNACION DEL PRESUPUESTO

EJERCICIO

MODIFICACIONES

CONCEPTO	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	LUCIDIOS GON. FED.	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL EJERCICIO	DIFERENCIA
<b>TOTAL DE EGRESOS</b>	<b>7 146 265</b>	<b>600 983</b>	<b>508 304</b>	<b>7 238 944</b>	<b>1 409 368</b>	<b>4 860 141</b>	<b>827 332</b>	<b>7 056 641</b>	<b>142 103</b>
<b>GASTO CORRIENTE</b>	<b>6 108 670</b>	<b>287 480</b>	<b>146 442</b>	<b>6 249 708</b>	<b>1 389 567</b>	<b>4 060 141</b>		<b>6 249 708</b>	<b>0</b>
Servicios personales	4 176 200	274 270		4 450 470	391 489	4 058 981		4 450 470	0
Mat. y suministros	497 370		55 722	441 600	254 889	186 759		441 648	0
Servicios generales	1 332 700		90 706	1 241 994	627 593	611 401		1 241 994	0
Erogaciones extraordinarias	12 600		14	12 586	12 586			12 586	0
Intereses	89 800	13 210		103 010	103 010			103 010	0
<b>INVERSION FISICA</b>	<b>508 300</b>		<b>361 862</b>	<b>146 438</b>			<b>101 351</b>	<b>101 531</b>	<b>45 087</b>
Bienes mueb. e inmueb.	244 800		179 229	65 571			65 571	65 571	0
Obras públicas	263 500		182 633	80 867			35 780	35 780	45 087
<b>AMORTIZACION DE LA DEUDA</b>	<b>529 295</b>	<b>313 503</b>		<b>842 798</b>	<b>19 801</b>		<b>725 981</b>	<b>745 762</b>	<b>97 016</b>
Interna	390 795	233 954		624 749	19 801		507 932	527 733	97 016
Externa	138 500	79 549		218 049			218 049	218 049	0

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D. D. F.

anual en los subsidios y decrementos con promedio de 24.7% en los ingresos propios.

Otro elemento que de alguna manera impactó la disponibilidad de recursos, fué el tener que cubrir los pagos de pasivo, que representaron del total aproximadamente el 18% y que mostraron tendencias descendentes en promedio anual de 5.3%.

Con los resultados que arrojan estas cifras, se entiende que la tendencia de la inversión real en este sistema de transporte, se declinó por la pendiente hacia abajo y que asociado a esto, fueron los subsidios los que mayor importancia tuvieron en la dinámica de estos servicios.

Por lo que toca al sistema de transportes eléctricos de la ciudad de México, éstos observaron la siguiente situación.

En 1977, ejercieron recursos por un total de 767 millones, 998 mil pesos, de los cuales 227 millones 831 mil se obtuvieron mediante la venta de servicios, 270 millones 167 mil de las aportaciones hechas por el Departamento del Distrito Federal y 270 millones de los subsidios otorgados por el gobierno federal; su distribución se realizó 617 millones 785 mil pesos para el gasto corriente de operación y los 150 millones 13 mil restantes para la inversión física. (Cuadro No. 36)

Para 1978, de un total de 676 millones 117 mil pesos, estos transportes obtuvieron 260 millones 349 mil como ingresos propios, 365 millones de subsidios y casi 51 millones de las aportaciones

**SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL D. F. CUADRO No. 36**  
**ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1977**  
 ( Miles de pesos )

CONCEPTO	ASIGNACION DEL PRESUPUESTO				EJERCIDO			TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	APORTACIONES DEL D.D.F.	SUBSIDIO DEL GOB. FED.		
<b>FONDOS PARA OPERACION</b>	<b>145 948</b>	<b>81 883</b>		<b>227 831</b>	<b>227 831</b>	<b>120 154</b>	<b>270 000</b>	<b>617 985</b>	<b>0</b>
Servicios personales	135 209	21 815		157 024	157 024	119 325	76 161	352 510	0
Adquisicion de bienes							185 494	185 494	0
Erogaciones derivadas de ingresos de tercer.	10 739	56 261		67 000	67 000	829		67 829	0
Otras erogaciones		3 807		3 807			8 345	12 152	0
<b>FONDOS PARA INVERSION</b>						<b>150 013</b>		<b>150 013</b>	<b>0</b>
Adquisicion de bienes						75 468		75 468	0
Liquidacion de pasivo						74 545		74 545	0
<b>T O T A L</b>	<b>145 948</b>	<b>81 883</b>		<b>227 831</b>	<b>227 831</b>	<b>270 167</b>	<b>270 000</b>	<b>767 998</b>	<b>0</b>

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D. F.

del Departamento del Distrito Federal, distribuyéndose 91% para cubrir las necesidades del gasto corriente y el 9% restante para el gasto de inversión. (Cuadro No. 37)

Desde el punto de vista de la inversión en términos reales y a precios constantes de 1976 el total se redujo aproximadamente en 25%, los subsidios en 34.5% y los ingresos por la venta de servicios en 2.8%, así como los recursos destinados al gasto corriente se redujeron en 15.3% y el de inversión en 65.5%, es decir, los ingresos propios se mantuvieron casi al ritmo del año anterior pero los recursos destinados al gasto de operación fueron reducidos y más todavía los de inversión física. (Cuadro No. 37-A)

En 1979 los recursos totales se elevaron en aproximadamente 400 millones de pesos y representaron 1,096 millones 795 mil, de los cuales 511 millones 699 se destinaron al gasto de operación y 506 millones 210 mil pesos al de inversión. (Cuadro No. 38) Cifras que valuadas a pesos de 1976 y comparados con los de 1978 observaron incremento de 69.4% en los subsidios y decremento de 14% en los ingresos propios. En este año los montos destinados al gasto corriente se redujeron pero el gasto de inversión se elevó en 5 veces el nivel que tenía en 1978, (Cuadro No. 37-A).

Para los años de 1980, 1981 y 1982, los ingresos reales destinados para la inversión continuaron por una pendiente, donde fundamentalmente los ingresos captados mediante la venta de servicios cayeron en 6.4%, 18.8% y 21.7% respectivamente, mientras que los subsidios caían en menor proporción, mostrando con esto mayor dependen-

## SERVICIO DE TRANSMISIONES ELECTRICAS DEL SISTEMA GENERAL

ESTADO GENERAL DE CUENTAS PRESUPUESTALES 1978  
( Miles de pesos )

CUADRO No.37

## ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO EJERCIDO

CONCEPTO	ORIGINAL	ADICIONES	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	ASIGNACIONES D. D. P.	SUBSIDIOS DEL GOB. FEDERAL	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCIDO
PARA OPERACION	522 720	95 428	1 044	617 104	252 104		365 000	617 104	0
Servicios Personales	377 445	10 377		387 822	175 431		212 421	387 822	0
Adquisición de Bienes	133 571	1 750		135 324			115 324	135 324	0
Otras Erogaciones	11 701	8 647		120 348	3 093		17 255	20 348	0
Erogaciones derivadas de Ingresos de Terceros		74 654	1 044	73 610	73 610			73 610	0
FONDOS PARA INVERSION		8 245		8 245	8 245	50 768		59 013	0
Adquisición de Bienes		8 245		8 245	8 245	50 768		59 013	0
TOTAL	522 720	103 673	1 044	625 349	260 349	50 768	365 000	625 349	0

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.P.

CRECIMIENTO DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN EL SISTEMA  
DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL  
( Miles de pesos )

CUADRO No 37-A

AÑO	ÍNDICE REAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR 1976=100		SUBSIDIOS		INGRESOS PROPIOS		GASTO DE OPERACIÓN		GASTO DE INVERSIÓN	
	NORMAL	REAL	NORMAL	REAL	NORMAL	REAL	NORMAL	REAL	NORMAL	REAL
1976	100.0									
1977	128.9	747,995	575,899		546,147	419,059		227,831	176,750	
1978	151.5	676,317	446,202	125.13	415,768	274,434	134.51	266,311	171,848	12.81
1979	179.8	1,096,795	612,735	37.3	832,200	444,916	69.4	264,575	147,818	114.07
1980	226.2	1,209,254	534,155	112.81	895,380	395,836	114.91	312,874	158,317	16.41
1981	297.5	1,556,690	537,717	0.7	1,231,412	425,258	7.5	325,278	112,357	118.81
1982	466.9	2,146,815	471,046	112.41	1,762,249	383,102	19.41	404,544	87,444	121.71
TOTAL		7,472,667	3,197,742	112.41	5,677,194	2,342,705	17.6	1,795,471	835,036	163.71
PROYEC ANUAL		1,215,445	532,957	12.11	946,179	363,284	2.9	297,245	139,173	110.61

FUENTE: ELABORADO CON DATOS DE LOS CUADROS No. 30 AL 35  
Y BÁSICO, INDICADORES ECONÓMICOS DE MÉXICO, JULIO DE 1989

## SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1979  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 38

CONCEPTO	ASIGNACION DEL PRESUPUESTO				EJERCIDO				
	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVO	RECURSOS PROPIOS	SUBSIDIOS DEL GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
FONDOS PARA OPERACION	459 490	104 620	52 411	511 699	264 595	247 104		511 699	0
Servicios Personales	360 000		4 894	355 106	187 302	167 804		355 106	0
Adquisición de Bienes	84 000		33 493	50 507		50 507		50 507	0
Inmuebles Federales	5 837	5 476		11 313		11 313		11 313	0
Otras Erogaciones	9 653	7 827		17 480		17 480		17 480	0
Erogaciones Derivadas de Ingresos de Terceros		87 776	14 024	73 752	73 752			73 752	0
Erogaciones recuperables		3 541		3 541	3 541			3 541	0
FONDO PARA INVERSION	43 510	230 497		274 007		274 007	232 203	506 210	0
Servicios Personales	43 510	38 405		81 915		81 915	36 232	118 147	0
Conservación de Bienes Muebles e Inmuebles		192 092		192 092		192 092	73 349	265 441	0
Adquisición de Bienes							122 622	122 622	0
PAGO DE PASIVO		19 891		19 891		19 891	58 965	78 856	0
T O T A L	503 000	355 008	52 411	805 597	264 595	541 002	291 198	1 096 795	0

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.F.

cia de los subsidios. En cuanto al destino de los recursos disponibles en estos tres últimos años del periodo, se puede decir que fueron usados principalmente para cubrir el gasto de operación y se desestimuló fuertemente el de inversión. (Cuadros Nos. 39, 40, 41 y 37-A).

Los resultados que arrojan estos medios de transporte y en relación al periodo de 1977-1982 son:

- 1.- La disponibilidad de recursos resulta mayor para el sistema de transporte colectivo Metro lo que le dió preferencia a los programas del metro.
- 2.- Tanto el Metro como los transportes eléctricos dependieron fuertemente de los subsidios otorgados por el gobierno federal y por el Departamento del Distrito Federal, situación que asociada a las políticas de tarifas, indica la absorción de los diferenciales del costo del transporte público y la transferencia de recursos a otros sectores de la economía.
- 3.- Los importes de las inversiones realizadas en éstos medios de transporte fueron reducidos anualmente con promedios de 2.1% en transportes eléctricos y 8.4% en el Metro, valuado esto a precios constantes de 1976.
- 4.- Por lo que refiere al destino de los recursos, podemos concluir que el gasto corriente de operación en el Metro y los transportes eléctricos representó 3 veces el de inversión, aunque los ritmos de crecimiento de la inversión física fueron mayores.
- 5.- Aunque los ritmos de crecimiento de la inversión proporcionalmente fueron mayores, es visible que por los montos el destino del grueso del gasto está asociado a los programas operativos tanto en un sistema de transporte como en el otro.

Por lo que se refiere a los Autotransportes Urbanos de pasaje-

SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1980  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 1º

CONCEPTO	ASIGNACION DEL PRESUPUESTO				EJERCIDO			DIFERENCIA POR EJERCER	
	ORIGINAL	MODIFICACION NETA	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	SUBSIDIO DEL GOB.FEDERAL	APORTACION D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES		TOTAL EJERCIDO
TOTAL DE EGRESOS	1 030 400	177 854	1 208 254	312 874	746 859	148 521	895 380	1 208 254	
GASTO CORRIENTE DE OPERACION	574 900	3 002	577 902	170 175	407 727		407 727	577 902	
Servicio Personales	427 000	12 274)	414 726	169 926	244 800		244 800	414 726	
Adquisición de Bienes	118 700	420	119 120		119 120		119 120	119 120	
Impuestos y Derechos	10 700	8 121	18 821	249	18 572		18 572	18 821	
Otras Erogaciones	18 500	6 735	25 235		25 235		25 235	25 235	
GASTO DE CAPITAL									
PROGRAMA DE INVERSIONES	168 000	159 291	527 291	39 638	339 132	148 521	487 653	527 291	
Servicio Personales	152 600	24 563)	128 037		128 037		128 037	128 037	
Adquisición de Bienes		44 097	44 097	15 576		28 521	28 521	44 097	
Conservación de Bienes									
Muebles e Inmuebles	215 400	139 757	355 157	24 062	211 095	120 000	331 095	355 157	
OPERACIONES AJENAS	87 500	15 561	103 061	103 061				103 061	
Erogaciones Recuperables	3 400	5 749	9 149	9 149				9 149	
Erogaciones Derivadas POR Cuenta de Terceros	84 100	9 812	93 912	93 912				93 912	

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.F.

## SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1981  
( Miles de Pesos )

CUADRO No. 40

C O N C E P T O	ASIGNACION DEL PRESUPUESTO				E J E R C I D O				
	ASIGNACION ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	ASIGNACION DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	SUBSIDIO DEL GOB. FEDERAL	APORTACION D.D.P.	TOTAL EJERCIDO	DE NOMIAS PRESUPUESTARIAS
TOTAL DE EGRESOS	1 806 600	82 901	221 771	1 667 730	125 278	962 652	260 760	1 556 690	111 040
GASTO CORRIENTE DE OPERACION	1 350 700		111 771	1 238 929	154 877	962 652	121 400	1 238 929	
Servicios Personales	867 800		98 536	769 264	154 877	614 387		769 264	
Materiales y Suministros	328 300		12 627	315 673		194 273	121 400	315 673	
Servicios Generales	154 600		608	153 992		153 992		153 992	
GASTO DE CAPITAL	368 400	26 000	110 000	284 400	26 000		147 360	173 360	111 040
Bienes Muebles e Inmuebles	368 400	23 926	110 000	282 376	23 926		147 360	171 286	111 040
Inversiones Financ.		2 074		2 074	2 074			2 074	
OPERACIONES AJENAS	87 500	56 901		144 401	144 401			144 401	
Erogaciones Derivadas de Ingreso por Cuenta de Terceros	84 100	46 192		130 292	130 292			130 292	
Erogaciones Recuperables	3 400	10 709		14 109	14 109			14 109	

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.P.

**SISTEMA DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL**  
**ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1982**  
 ( Miles de pesos )

CUADRO No. 41

C O N C E P T O	ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO				E J E R C I D O				
	ORIGINAL	MODIFICACIONES			RECURSOS PROPIOS	APORTACIONES D. D. F.	SUBSIDIOS DEL GOS. FEDERAL	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
		AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA					
TOTAL DE EGRESOS	2 437 512	458 693	769 392	2 166 813	404 544	207 871	1 554 198	2 166 811	- 0 -
GASTO CORRIENTE DE OPERACION	1 549 460	291 179	5 322	1 835 316	197 029	83 889	1 554 398	1 835 316	- 0 -
SERVICIOS PERSONALES	1 066 600	210 095		1 276 695	197 029		1 079 666	1 276 695	- 0 -
MAT. Y SUMINISTROS	328 340		5 322	322 978		42 151	280 797	322 978	- 0 -
SERVICIOS GENERALES	154 960	81 083		235 641		41 708	193 935	235 643	- 0 -
INVERSION FISICA	888 052		764 070	123 982		123 982		123 982	- 0 -
Bienes Muebles e Imv.	774 052		650 070	123 982		123 982		123 982	- 0 -
OBRAS PUBLICAS	114 000		114 000						
OPERACIONES AJENAS		207 515		207 515	207 515			207 515	- 0 -
EROGACIONES DERIVADAS DE INGRESOS POR CUENTA DE TERCEROS		200 594		200 594	200 594			200 595	- 0 -
EROGACIONES RECUPERABLES		6 921		6 921	6 921			6 921	- 0 -

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.F.

ros R-100 en 1982, éstos ejercieron recursos por un total de 17,061 millones 744 mil pesos, de los cuales 10,160 millones 594 mil fueron obtenidos a través de la venta de servicios, 5,723 millones 150 mil mediante subsidios del gobierno federal y 1,178 millones por conducto del Departamento del Distrito Federal (Cuadro No. 42). De donde el total fue distribuido 65% para la operación de los programas y 13% para la inversión física.

## AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

ESTADO GENERAL DE EGRESOS PRESUPUESTALES 1982  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 42

CONCEPTO	ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO				EJERCIDO				
	ORIGINAL	AUMENTOS	DISMINUCIONES	DEFINITIVA	RECURSOS PROPIOS	AFORTACIONES D. D. F.	SUBSIDIOS DEL GOB. FEDERAL	TOTAL EJERCIDO	DIFERENCIA POR EJERCER
TOTAL DE EGRESOS	16 055 600	6 117 217	5 107 134	17 065 683	10 160 594	1 178 000	5 723 150	17 061 744	3 939
GASTO CORRIENTE DE OPERACION	7 431 000	5 180 039	1 471 768	11 139 271	6 835 012	260 000	4 040 320	11 135 332	3 939
Servicios Personales	4 943 000	2 171 392		7 114 392	4 601 913	79 419	2 433 060	7 114 392	- * -
Materiales y Suministros	498 000	3 006 647		3 506 647	1 849 867	180 581	1 472 268	3 502 708	3 939
Servicios Generales	1 690 000		1 171 768	518 232	383 232		335 000	518 232	- * -
Erogaciones Extraordinarias	300 000		300 000						
INVERSION FISICA	5 174 600	937 178	2 303 380	3 808 398	1 207 568	918 000	1 682 830	3 808 398	- * -
Bienes Muebles e Inmuebles	2 699 000	997 178		3 636 178	1 118 348	918 000	1 599 830	3 636 178	- * -
Obras Públicas	2 475 600		2 303 380	172 220	89 220		83 000	172 220	- * -
AMORTIZACION DE LA DEUDA	3 450 000		1 331 986	2 118 014	2 118 014			2 118 014	- * -
EXTERNA	3 450 000		1 331 986	2 118 014	2 118 014			2 118 014	- * -

FUENTE: CUENTA PUBLICA DEL D.D.F.

### 3.- INVERSION PRIVADA

En los setentas la inversión privada mostró cierta indiferencia ante la inversión pública, lo cual quería decir, que mientras el gobierno federal continuaba inyectando recursos a la actividad productiva, el sector privado no respondía a los requerimientos de inversión en la economía.

Las inversiones del sector privado que fueron sumamente escasas, no fueron canalizadas a la producción de básicos, ni a la sustitución de importaciones o a la creación de exportaciones, así como tampoco fueron dirigidas a las áreas estratégicas o prioritarias como la petroquímica, la minería o los transportes.

Por ésto, más que participar en la reactivación de la economía, el sector privado buscó incrementar sus ingresos aprovechando la política económica del gobierno federal, donde fundamentalmente se persiguió que se eliminaran algunos de los permisos previos a la importación de bienes de capital, se reimplantaron los certificados de devolución de impuestos, se les ayudara fiscalmente para producir bienes de consumo nacional, se impusiera una política de salarios congelados, y se liberaran los precios de algunos bienes producidos por el sector.

Para la inversión privada resultaba de suma importancia, que el Estado recuperara esa capacidad vigorosa que había tenido en años anteriores y permitiera que los privados, continuaran disfrutando de los beneficios de las medidas de política económica, ins-

trumentadas por el gobierno federal como incentivos a la inversión. Pero esto no resultaba fácil, ya que las decisiones de política económica que en el pasado reciente habían logrado impulsar el crecimiento, ahora provocaban obstáculos y fenómenos de estancamiento con inflación. Por su parte los inversionistas privados amén de lo que sucedía, lograron que se les aumentaran las exenciones fiscales y que se ampliaran los márgenes de depreciación de los equipos, para supuestamente fomentar la inversión y la exportación.

Es también importante observar algunos efectos contrapuestos en las decisiones de política económica del gobierno, efectos que se encaminaron hacia limitar la inversión del sector privado.

Por un lado, al no impulsarse la inversión por parte de los empresarios privados, el Estado tendría que realizar inyecciones de capital a efecto de tratar de reactivar la economía; es decir trataba de "inducir" la inversión privada, pero por otro, resultaba necesario para el Estado captar mayores recursos y financiar el crecimiento, entonces eleva las tasas de interés, encarece el crédito y con esto limita la inversión privada de corto plazo, a la vez que no enfrenta los requerimientos de producción inmediata y de demanda efectiva que la economía necesitaba en ese momento, poniéndole alas a la recuperación.

Como puede verse, la emisión de créditos se encontró limitada, y siendo estos factores de los que depende la ampliación de la in-

versión privada, entonces en razón directa también se limitaba la expansión y el crecimiento.

Por lo que se refiere a los transportes colectivos privados en la ciudad de México, se estima que aunque observaron crecimientos considerables sobre todo en el segundo sexenio de los setentas, tuvieron ciertas limitaciones en su expansión, dadas las oportunidades de crédito disponibles en el período.

#### 4.- AUTOFINANCIAMIENTO.

Como se observó en líneas anteriores, el total de recursos disponibles para el sistema de transportes colectivos en la ciudad de México en el periodo 1977-1982, ascendió a 31,324 millones 800 mil pesos, de los cuales el 75% correspondió al sistema de transporte colectivo "Metro" y el 24% restante al sistema de transportes Eléctricos.

También en párrafos anteriores, mostramos por año la distribución en el ejercicio de los recursos, es decir, se indicaron los montos y porcentajes en la composición de los estados generales de egresos, en los dos tipos de sistemas de transporte operados por el Estado.

Ahora intentaremos revisar la capacidad que tuvieron estos para autofinanciarse.

En lo que corresponde al sistema de transporte colectivo "Metro", los ingresos obtenidos por la venta de servicios en el período sumaron un total de 7,462 millones 116 mil pesos, sus ritmos de crecimiento fueron de alrededor del 15% anual en promedio y su proporción comparada con el total del presupuesto de egresos de cada año, vino reduciéndose del 42% en 1977 hasta llegar a representar el 20% en 1982.

Por su parte, el sistema de transportes Eléctricos obtuvo ingresos propios por un total de 1,221 millones 747 mil pesos en el

período, mostraron ritmos de crecimiento anual en promedio del 15% y también sus proporciones comparadas con el presupuesto total de egresos observó decrementos, pasando del 20% en 1977 al 9% en 1982.

Es importante señalar, que del total de recursos obtenidos en el período por los transportes estatales, tan sólo el 28% están representados por los ingresos propios. Es decir, el 72% restante fue cubierto con recursos provenientes de subsidios y aportaciones, lo que de alguna manera muestra que son servicios que han dependido fuertemente de la disponibilidad de recursos del gobierno Federal.

Por otro lado, se debe indicar que si la disponibilidad de recursos en el sistema de transporte colectivo Metro, fué mas alta, también la participación de sus ingresos propios en sus egresos lo fué. Es decir, mientras que para el "Metro", de sus egresos totales el 31% era cubierto con ingresos propios; en los transportes Eléctricos tan sólo el 16% de sus egresos eran cubiertos con sus ingresos propios. Por tanto, es visible que el "Metro" tuvo mayor capacidad para autofinanciarse.

Por su parte los autotransportes urbanos de pasajeros R-100, en 1982 lograron autofinanciarse en 27% de su presupuesto ejercido. (Cuadro No. 43)

Como podrá observarse, la capacidad de los transportes colectivos públicos de la ciudad de México, dependieron fuertemente de

## AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1982  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 43

CONCEPTO	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	16 055 600	10 164 533	5 723 150	1 170 000	6 901 150	17 065 683	100.0	1 010 083
Ingresos Propios	8 147 000	4 601 913				4 601 913	27.0	(3 545 087)
Venta de Servicios		4 398 651				4 398 651	25.8	4 398 651
Ingresos Diversos	8 147 000	203 262				203 262	1.2	(7 943 738)
FINANCIAMIENTOS	6 730 600	5 046 620				5 046 620	29.6	(1 683 980)
Interno	6 730 600	5 046 620				5 046 620	29.6	(1 683 980)
PRESTAMO DEL D.D.F.		516 000				516 000	3.0	516 000
SUBSIDIO DEL GOB. FEDERAL			5 723 150		5 723 150	5 723 150	33.5	5 723 150
APORTACION DEL D.D.F.	1 178 000			1 178 000	1 178 000	1 178 000	6.9	

FUENTE: Cuenta Pública del D.D.F.

los subsidios del gobierno federal y la proporción que usaron para autofinanciarse al menos en el período en cuestión, no rebasó el 28% de los recursos de que dispusieron. (Cuadros Nos. 44 al 55)

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1977  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 44

CONCEPTO	RECAUDACION EFFECTIVA	% SOBRE RE- CAUDACION EFFECTIVA	ESTIMACION	DIFERENCIA SOBRE LO RECAUDADO	SIGNO
Venta de Servicios y bienes	655 528	32.81	788 265	132 737	-
Anuncios	5 792	0.29	7 335	1 543	-
Financiamientos	1 297 872	64.97	3 297 494	1 999 622	-
Ingresos Diversos	38 596	1.93	96 343	57 747	-
Ingresos Propios mas:	1 997 788	100.00	4 189 437	2 191 649	-
Subsidios del Gobierno Federal	900 000			900 000	+
Total segun Ley de Ingresos Mas:	2 897 788		4 189 437	1 291 649	-
Aportaciones del D.D.F.	600 000		600 000		-
Total de Recursos	3 497 788		4 789 437	1 291 649	-

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1977  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 45

CONCEPTO	RECAUDACION EFFECTIVA	% SOBRE RE- CAUDACION EFFECTIVA	ESTIMACION	DIFERENCIA SOBRE LO RECAUDADO	SIGNO
Venta de Servicios	148 840	66.44	143 000	5 840	+
Anuncios	106	0.05	372	266	-
Productos Financieros	6 453	2.88	1 300	5 153	+
Ingresos por Cuenta de Terceros	67 000	29.90		67 000	+
Ingresos Diversos	1 625	0.73	1 276	349	+
Ingresos Propios	224 024	100.00	145 948	78 076	+
Más:					
Subsidios del Gobierno Federal	300 000			300 000	+
Total según Ley de Ingresos	524 024		145 948	378 076	+
Más:					
Aportaciones del D. D. F.	506 915		478 836	28 079	+
Total de Recursos	1 030 939		624 784	406 155	+

FUENTE: Cuenta Pública del D.D.P.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1978

( Miles de pesos )

CUADRO No. 46

CONCEPTO	RECAUDACION EFFECTIVA	% SOBRE RE- CAUDACION EFFECTIVA	ESTIMACION	DIFERENCIA SOBRE LO RECAUDADO	SIGNO
Venta de Servicios y bienes	767 803	90.33	828 503	60 700	-
Anuncios	9 628	1.13	12 015	2 387	-
Financiamientos	62 939	7.41	240 321	177 382	-
Ingresos Diversos	9 628	1.13		9 628	+
Ingresos Propios Más:	849 998	100.00	1 090 839	230 841	-
Subsidio del Gobierno Federal	912 000		1 095 000	183 000	-
Total según Ley de Ingresos	1 761 998		2 175 839	413 841	-
Total de Recursos	1 761 998		2 175 839	413 841	-

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1978  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 47

CONCEPTO	RECAUDACION EFECTIVA	% SOBRE RE- CAUDACION EFECTIVA	ESTIMACION	DIFERENCIA SOBRE LO RECAUDADO	SIGNO
Venta de Servicios	133 181	55.09	154 000	20 899	-
Anuncios	260	0.11	372	112	=
Productos Financieros	12 692	5.25	1 800	10 892	+
Ingresos por Cuenta de Terceros	80 659	33.37		80 659	+
Ingresos Diversos	14 930	6.18	1 468	13 462	+
Ingresos Propios	241 722	100.00	157 720	84 002	+
Más:					
Subsidios del Gobierno Federal	365 000		365 000		
Total según Ley de Ingresos	606 722		522 720	84 002	+
Más:					
Aportaciones del Departamento del D.F.	159 448			159 448	+
Total de Recursos	766 170		522 720	243 450	+

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1979  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 48

CONCEPTO	RECAUDACION EFECTIVA	% SOBRE RE- CAUDACION EFECTIVA	ESTIMACION	DIFERENCIA SOBRE LO RECAUDADO	SIGNO
Venta de Servicios y bienes	955 510	96	875 300	80 210	+
Anuncios y Arrendamientos	16 029	2	14 400	1 629	+
Ingresos Diversos	20 482	2		20 482	+
Ingresos Propios	992 021	100	889 700	102 321	+
Subsidio del Gobierno Federal	1 387 494		1 095 000	292 494	+
Total según Ley de Ingresos MÁS:	2 379 515		1 994 700	394 815	+
Aportaciones del Departamento del D.F.			851 400	851 400	-
TOTAL DE RECURSOS	2 379 515		2 836 100	456 585	-

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1979  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 49

CONCEPTO	RECAUDACION EFECTIVA	% SOBRE RE- CAUDACION EFECTIVA	ESTIMACION	DIFERENCIA SOBRE LO RECAUDADO	SIGNO
Venta de Servicios	97 561	45.02	134 203	36 642	-
Anuncios	758	0.34	372	386	+
Productos Financieros	10 300	4.79	1 900	8 400	+
Ingresos por Cuentas de Terceros	88 975	41.05		88 975	+
Ingresos Diversos	19 039	8.80	1 525	17 514	+
Ingresos Propios	216 721	100.00	138 000	78 721	+
Más:					
Subsidios del Gobierno Federal	541 002		365 000	176 002	+
Total según Ley de Ingresos	757 723		503 000	254 723	+
Más:					
Aportaciones del Departamento del D.F.	521 484		313 400	208 084	+
Total de Recursos	1 279 207		816 400	462 807	+

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

## SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1980  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 50

CONCEPTO	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	3 584 200	1 049 549	1 641 098	515 600	2 156 698	3 206 247	100	(377 953)
Ingresos Propios	1 107 600	1 049 549				1 049 549	32.7	( 58 051)
Venta de Servicios	1 002 500	948 567				948 567	29.6	( 53 933)
Ingresos Diversos	105 100	100 982				100 982	3.1	( 4 118)
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS	84 400							( 84 400)
Ingresos de Erogaciones Recuperables	84 400							( 84 400)
FINANCIAMIENTO EXTERNO	200 000							(200 000)
SUBSIDIOS DEL GOB. FEDERAL	1 676 600		1 641 098		1 641 098	1 641 098	51.2	( 35 502)
APORTACIONES DEL D.D.F.	515 600			515 600	515 600	515 600	16.1	

FUENTE: Cuenta pública del D. D. F.

## SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1980  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 51

CONCEPTO	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	1 030 400	289 949	768 900	148 521	917 421	1 207 370	100.0	176 970
INGRESOS PROPIOS	174 000	179 274				179 274	14.8	5 274
Venta de Servicios	170 100	132 739				132 739	11.0	( 37 361)
Venta de Inversiones	300	29 756				29 756	2.5	29 456
Ingresos Diversos	3 600	16 779				16 779	1.4	13 179
OPERACIONES AJENAS	87 500	110 675				110 675	9.2	23 175
Ingresos por cuenta de Terceros	84 100	98 832				98 832	8.2	14 732
Ingresos Derivados de Erogaciones Recuperables	3 400	11 843				11 843	1.0	8 443
SUBSIDIO DEL GOB. FEDERAL	768 900		768 900		768 900	768 900	63.7	
APORTACIONES DEL D.D.F.				148 521	148 521	148 521	12.3	148 521

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1981  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 52

CONCEPTO	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	4 664 600	1 323 092	2 555 316	515 600	3 070 916	4 394 008	100.0	(270 592)
Ingresos Propios	1 713 800	1 163 392				1 163 392	26.5	( 50 408)
Venta de Servicios	1 103 800	1 027 622				1 027 622	23.4	( 76 178)
Ingresos Diversos	110 000	135 770				135 770	3.1	25 770
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS	84 500							( 84 500)
Derivados de Erogaciones Recuperables	84 500							( 84 500)
FINANCIAMIENTOS	356 000	159 700				159 700	3.6	(196 300)
Internos	156 000	159 700				159 700	3.6	3 700
Externos	200 000							(200 000)
SUBSIDIOS DEL GOB. FEDERAL	2 474 700		2 555 316		2 555 316	2 555 316	58.2	60 616
TOTAL SEGUN LEY DE INGRESOS	4 149 000	1 323 092	2 555 316		2 555 316	3 078 400	69.3	(270 592)
APORTACIONES DEL D.D.F.	515 600			515 600	515 600	515 600	11.7	

FUENTE: Cuenta Pública del D.D.F.

## SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1981  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 53

CONCEPTO	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. P.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	1 806 600	325 278	962 652	379 800	1 342 452	1 667 730	100.0	(138 870)
INGRESOS PROPIOS	207 200	165 407				165 407	9.9	( 41 793)
Venta de Servicios	177 400	137 108				137 108	8.2	( 40 292)
Venta de Inversiones	17 700	2 205				2 205	0.1	( 15 495)
Ingresos Diversos	12 100	26 094				26 094	1.6	13 994
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS	87 700	159 871				159 871	9.6	72 171
Por Cuenta de Terceros	84 100	135 098				135 098	8.1	50 998
Derivados de erogaciones Recuperables	3 600	24 773				24 773	1.5	21 173
SUBSIDIO DEL GOB. FEDERAL	1 021 900		962 652		962 652	962 652	57.7	( 59 248)
Total según Ley de Ingresos	1 316 800	325 278	962 652		962 652	1 287 930	77.2	( 28 870)
APORTACION DEL D.D.F.	489 800			379 800	379 800	379 800	22.8	(110 000)

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1987  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 54

CONCEPTO	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GOB. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	7 146 265	1 409 368	4 860 141	969 435	5 829 576	7 230 944	100.0	92 679
INGRESOS PROPIOS	1 348 362	1 409 368				1 409 368	19.5	61 006
Venta de Servicios	1 213 362	1 114 003				1 114 003	15.4	( 99 359)
Ingresos Diversos	135 000	295 365				295 365	4.1	160 365
FINANCIAMIENTOS	94 600							( 94 600)
Internos								
Externos	94 600							( 94 600)
SUBSIDIO DEL GOB. FEDERAL	4 665 708		4 860 141			4 860 141	67.1	194 433
APORTACIONES DEL D.D.F.	1 037 595			969 435		969 435	13.4	( 68 160)

FUENTE: Cuenta Pública del D.D.F.

## SERVICIO DE TRANSPORTE ELECTRICO DEL DISTRITO FEDERAL

ESTADO ANALITICO DE INGRESOS 1987  
( Miles de pesos )

CUADRO No. 55

C O N C E P T O	ESTIMACION	INGRESOS PROPIOS	SUBSIDIOS GON. FEDERAL	APORTACIONES D. D. F.	TOTAL SUBSIDIOS Y APORTACIONES	TOTAL RECAUDACION	% SOBRE RECAUDACION EFECTIVA	DIFERENCIA
TOTAL DE INGRESOS	2 437 512	404 544	1 554 398	207 871	1 762 269	2 166 817	100.0	( 270 699)
INGRESOS PROPIOS	204 897	194 999				194 599	9.0	( 10 298)
Venta de Servicios	182 897	151 853				151 853	7.0	( 31 044)
Venta de Inversiones	18 000	8 216				8 216	0.4	( 9 784)
Ingresos Diversos	4 000	34 530				34 530	1.6	30 530
INGRESOS POR OPERACIONES AJENAS		209 945				209 945	9.7	209 945
Por cuenta de Terceros		203 196				203 196	9.4	203 196
Derivados de Erogaciones Recuperables		6 749				6 749	0.3	6 749
SUBSIDIO DEL GON. FEDERAL	1 344 563		1 554 398		1 554 398	1 554 398	71.7	209 835
APORTACIONES DEL D.D.F.	888 052			207 871	207 871	207 871	9.6	( 680 181)

FUENTE: Cuenta Pública del D. D. F.

CAPITULO IV.- CONTRIBUCION ECONOMICA Y SOCIAL DE LA RAMA DE LOS TRANSPORTES A LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE LA CIUDAD DE MEXICO.

1.- CONTRIBUCION AL NIVEL DEL EMPLEO

La tasa de ocupación representa una de las formas para medir la capacidad que ha tenido la economía en la generación de empleos, sin embargo, en términos de crecimiento económico o bien de crecimiento del producto interno, el nivel del empleo no indica precisamente proporciones en el crecimiento de la economía. Es decir, el nivel del empleo no arroja algun dato por ejemplo acerca del crecimiento de la infraestructura, la capacidad instalada en las empresas o bien en la dinámica del mercado.

Asociado al problema del empleo la población económicamente activa a nivel nacional sumaba en 1968, 11 millones 253 mil, de los cuales aproximadamente 82% eran hombres y el restante 18% eran mujeres, para 1970 estas cifras se elevan a 10 millones 489 mil para los hombres y a 2 millones 466 mil para las mujeres, es decir se elevaron en 13.57% y 12.20% respectivamente. Para 1980, las cifras alcanzan en los hombres 15 millones 925 mil y en las mujeres 6 millones 141 mil, proporcionalmente 51.82% y 49.02% mas. Estas cifras de alguna manera muestran haber observado mayores incrementos en la década de 1970 a 1980 en ambos sexos. (37)

En lo que corresponde a la distribución de la población ocupada por sectores económicos, ésta presentó las siguientes características.

(37) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, Estadísticas Históricas de México, México, 1985 Pag. 255

De los 6 millones 143 mil ocupados que tenía el sector primario al inicio de los sesentas corresponde una reducción del 17% a lo largo de esta década y apenas una recuperación del 12% en los setentas.

El sector secundario pasa de 2 millones 147 mil ocupados que tenía en 1960, a 2 millones 984 mil a lo largo de esta década, para luego en los setentas crecer en 50% más.

Por su parte el sector terciario, de 2 millones 959 mil ocupados en 1960, pasó a 4 millones 130 mil en 1970 y a 5 millones - 225 mil en 1980, es decir, observaron incrementos del 40% en los sesentas y 27% en los setentas. (38)

Como puede observarse, los decrementos de ocupación en la agricultura, pasaron a formar parte de los incrementos en el sector industrial y de servicios, sectores con mayor dinamismo en la generación de empleos para estas dos últimas décadas en cuestión.

En lo que respecta a la rama de los transportes, éstos pasaron de 357 mil empleos a 369 mil en 1970 y a 672 mil en 1980 (39), es decir incrementos de 3.32% entre 1960 y 1970 y 82.23% entre 1970 y 1980. Por lo que también se muestra que la rama de los transportes participó absorbiendo parte de los decrementos en otros sectores.

La capital de la República en la década de los cuarenta, se

(38) Instituto Nacional de Geografía e Informática, Estadísticas Históricas de México, México, 1985, Pág. 251

(39) Ibidem Pág. 252

caracterizó por un crecimiento sostenido del empleo, las tasas medias anuales de crecimiento fueron del 7%, mientras que en la década de los cincuentas, se observó descender la velocidad en la creación de éstos, a tasas medias anuales del 4.9%.

Para los sesentas se muestran descensos considerables en el ritmo de creación de empleos, la ocupación masculina crece aproximadamente a ritmos de 3.2% anual y la femenina a 3.3%.

A partir de 1970 la ocupación efectiva para ambos sexos (51.85%), puede considerarse un indicador de que la estructura económica capitalina era incapaz de brindar empleos con la misma velocidad como lo había hecho en años anteriores. En los cuarenta se crearon 487 mil empleos, para los cincuentas se crearon 651 mil, en los sesentas 483 mil y en los setentas 1 millón 682 mil empleos. Cifras que en términos relativos representan el 80% en los cuarentas, 59% en los cincuentas, 28% en los sesentas y 49% en los setentas.

De la observación estadística se desprenden dos situaciones: a) una tendencia descendente de la capacidad industrial para absorber mano de obra y una mayor absorción ocupacional en los servicios. b) un aumento de formas artesanales de ocupación en la industria y los servicios, lo que implica incrementos en la posición patronal.

La población económicamente activa en la ciudad de México en la década de los sesentas, observó tendencias a ocuparse fundamentalmente en los servicios, ya que el empleo industrial, crecía

lentamente, al mismo tiempo que éste en las ramas extractivas y de la construcción también sufría cambios de esta magnitud.

La proporción de asalariados en los servicios, representa entre 1940 y 1960 aproximadamente el 90% del total de trabajadores en este sector y en los setentas esta proporción baja al 80%, lo que de alguna manera indica que se incrementó la prestación de servicios por cuenta propia, es decir, parece ser que crece la posición patronal.

En la rama comercial es un tanto diferente, ya que el ejercicio del comercio ambulante por cuenta propia fue desalentado tanto por el comercio establecido, como por la represión de las autoridades, lo que evitó el crecimiento de estas actividades.

Por su parte la rama de los transportes en la ciudad de México entre 1940 y 1970, mostró incrementos de 57% en los cuarentas, 73% en los cincuentas y 4% en los sesentas, es decir incrementos del 4.5% promedio anual, para luego en los setentas crecer en 82%.  
(40)

De la observación estadística se encuentra que el sector servicios mostró los mayores incrementos en la creación de empleos, dado que generó 4 millones 878 mil en los sesentas y 11 millones 777 mil en los setentas; es decir, creció en aproximadamente 141% en esta década.

De manera general se puede decir, que el sector primario entre 1970 y 1980 participó en la creación de empleos con el 29% del total; el sector industrial con el 26% y el sector servicios con el 45% restante, lo que confirma el punto anterior.

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

## 1.1 EL INGRESO

Como ya se expuso en el inicio del presente trabajo, México en su proceso sustitutivo de importaciones, generó un modelo que lejos de permitirle crecer sostenidamente, le provocó estancamiento y limitaciones. Asimismo como también ya se dijo, este modelo altamente concentrador del ingreso, provocó desequilibrios en la balanza de pagos por incrementos en las importaciones, así como mayor dependencia tecnológica y financiera del exterior. Situación que también se acompañó de reducciones en el nivel del empleo, al mismo tiempo que se marginaba más aún a los estratos sociales bajos.

Así por ejemplo en 1950 el 20% de las familias mexicanas poseía el 6.1% del ingreso nacional, pasando a 1.7% en 1975 y a 3.3% en 1977. (41)

El 20% de las familias más pobres arriba del estrato anterior, recibe en 1950 el 8.2% del ingreso, en 1975 se reduce al 6% y se eleva al 7.6% en 1977. (42)

Los sectores medios vieron incrementar su participación en el ingreso nacional, pasando del 17.3% en 1950 al 22.0% en 1977. (43)

El 10% de las familias de mayores ingresos, aumentó su participación en el ingreso nacional entre 1950 y 1965, para luego -

(41) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Económico, México, 1982, Pag. 152

(42) Ibidem Pag. 152

(43) Ibidem Pag. 153

disminuir después de 1975, situación que afecta en el mismo sentido al 5% de las familias más ricas. (44)

En conjunto, se ha ensanchado la brecha entre las familias más pobres y las más ricas. En 1958 el 5% de las familias más ricas, tenían un ingreso 22 veces superior al del 10% de las más pobres, en el inicio de los setentas esta relación llega a ser superior en 39 veces, para luego entrados los setentas esta relación alcanzar 47 veces. (45)

Visto de otra manera, el 5% de las familias más ricas, tiene un ingreso en promedio 47 veces mayor que el recibido por el 10% de las familias más pobres. (46)

La fuerza de trabajo que en México representaba el 60% en los setentas, tenía una carga de dependencia de 1.6 personas por individuo, sin embargo esta carga real se hace mayor, en la medida de considerar la ocupación efectiva al grado que por cada ocupado había 3.46 personas que dependían de él. Esto lleva a pensar que en la medida que los ingresos sean menores en los estratos más bajos, mayor será la carga de dependencia real y por tanto mayor pobreza.

En cambio para los estratos de altos ingresos, se les ha permitido reproducir su riqueza, su control sobre los medios de

(44) Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Económico, México, 1982, Pag. 153

(45) *Ibidem* Pag. 153

(46) *Ibidem* Pag. 153

producción y con esto reproducir su condición de ricos.

En relación al origen o fuente de los ingresos, estas se han estructurado en los setentas de la siguiente manera.

El 70% del ingreso corriente monetario tiene como origen las remuneraciones al trabajo, lo que de alguna manera muestra el rango jerárquico que ostenta la mercancía fuerza de trabajo.

La renta empresarial participa en el ingreso con un 22.37%, las transferencias con 5.36%, renta de la propiedad con 0.96% y la venta de bienes inmuebles con 1.21%.

En cuanto a la distribución del ingreso por regiones, se encuentra que el 44.58% del ingreso nacional está distribuido entre las áreas metropolitanas (ciudad de México, Guadalajara y Monterrey), correspondiéndole de este total a la primera el 35.22% (47); es decir la participación de la ciudad de México en el ingreso nacional es alto, tanto por su comparación con el ingreso nacional como por su relación con el resto de las áreas metropolitanas.

Por lo que toca a la participación del sector terciario en el ingreso nacional, éste observó un incremento de 136% entre 1976 y 1982, asociando incrementos anuales en promedio de alrededor del 40%, lo que de alguna manera muestra, que su participación en el ingreso nacional es alto.

(47) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Económico, México, 1982, Pag. 156

Por su parte, los transportes fueron los que menos participaron hacia su sector, pero también, fueron los que tuvieron mayores ritmos de crecimiento.

Del total de 35.22% con lo que participó el área metropolitana de la ciudad de México en el ingreso nacional entre 1976 y 1982 aproximadamente el 50% corresponde a la participación que tuvo el sector terciario y de éste, 3 o 4% anual corresponde a la rama de los transportes.

2.- POLITICA ECONOMICA DEL ESTADO EN TRANSPORTES  
COLECTIVOS.

2.1 EFECTOS DE LA INVERSION PUBLICA.

En el plan nacional de desarrollo para éste último sexenio de los setentas, se observa que el Estado mexicano buscaba integrar y hacer mas eficiente el sistema de transporte colectivo, de esta manera intentaría impulsar la actividad económica de la ciudad de México en general. De esta forma, inyecta mayores cantidades de capital en ésta rama y trata de ejercer la organización, la planeación y el control de éstos.

Con la dinamización del sistema de transporte, se provocaría elevar y sostener mayores niveles en el intercambio económico y de ésta forma superar los cuellos de botella para dar viabilidad a la estrategia de desarrollo planteado.

Así la inversión pública en la rama de los transportes colectivos, generó una serie de cambios en la actividad económica en general de la ciudad de México, ya que por un lado, estos transportes modificaron los niveles de empleo, esto a su vez generó cambios en los niveles del ingreso de las familias y asociado a esto, se produjeron cambios en el consumo y en el mercado.

Desde el inicio de la década de los setentas, la inversión pública de corto y largo plazo necesitó crecer no para sustituir a la inversión privada, sino porque el Estado vió la necesidad de imprimirle mayor dinamismo a la actividad económica, lo que no preci-

samente se tornó en el logro de los objetivos propuestos.

La inversión pública, en estos años, efectivamente promovió cierto crecimiento, pero a su vez y por las características en el destino del gasto, también fue una de las causas que promovieron más tarde limitaciones al desarrollo. Es decir, la política del gasto público no se acompañó de una adecuada reforma fiscal, ni de sustanciales cambios en los precios y tarifas de los bienes y servicios producidos por éste, de tal forma que se provocaron procesos de descapitalización de las empresas públicas, generando cuellos de botella en las áreas estratégicas del mismo Estado.

Los niveles del gasto público tuvieron que mantenerse y más aun aumentarse luego de 1976, apoyándose en una mayor dependencia de recursos del sector externo, lo que provocó nuevas formas de configuración de la economía Mexicana respecto del capitalismo internacional. Es decir, el financiamiento del déficit público fue dependiendo más y con mayor profundidad de créditos del exterior, para introducir éstos últimos como una variable fundamental al crecimiento de la economía mexicana.

Esta dependencia del exterior, aunada a la forma de ejecución de los programas del sector público en el periodo, generaron inflación cuando la inversión se expandía y recesión cuando ésta disminuía.

Por su parte los transportes colectivos de la ciudad de México, operaron con ingresos que en su mayoría provenían de subsi-

dios del gobierno Federal (en un 60%), subsidios que lejos de apoyar el consumo de los estratos bajos de la sociedad, promovían la concentración del ingreso y daban fuerza a la acumulación de capital.

Del total de la inversión pública en los transportes colectivos en el área metropolitana, aproximadamente el 70% fué destinada a la operación de los servicios ya existentes y tan sólo el 20% fue usada para ampliar la inversión física. Es decir la estructura en la distribución del gasto provocaba limitaciones al crecimiento en esta rama.

## 2.2.- EFECTOS DE LA CONCENTRACION DEL INGRESO

Como ya dijimos en líneas anteriores, la participación del área metropolitana de la ciudad de México en el ingreso nacional, comparado con el resto de las zonas metropolitanas y regiones del país resulta ser alto, por lo que puede pensarse que la actividad económica también lo puede ser.

Por otro lado, también puede estimarse que la actividad económica en la ciudad de México ha venido creciendo y que al ampliarse los montos de los programas de inversión del gobierno federal, subsidiando el transporte colectivo, se impulsó la transferencia de recursos hacia otros sectores y ramas de la economía, apoyando así los procesos concentradores del ingreso y del capital.

De esta forma se ha establecido una correlación entre la inversión pública y el ingreso privado, ya que en la medida que la inversión pública ha crecido, también lo ha hecho la transferencia de recursos hacia este sector.

Hasta aquí, se pueden mostrar dos situaciones que creo son muy importantes, una que afecta a la economía en su parte interna y otra a la externa. Es decir, el efecto que ha tenido la inversión pública sobre el ingreso privado, no ha sido otro que el de ampliar

el uso de capital fijo y con esto aumentar los niveles de desempleo, generando fuertes contracciones al mercado interno, problemas de realización del capital mercantil y con esto desestimulación de la inversión; factores que generan inflación y dan impulso a la crisis económica.

El otro efecto que atiene a la relación de la economía mexicana con el exterior, fundamentalmente se encamina hacia considerar que en la medida que el déficit presupuestal, producto de la problemática interna, ha tenido que seguir financiándose externamente, muestra que la salida de recursos nacionales por el servicio de la deuda, ha generado fuertes rezagos en los ritmos de crecimiento de la economía. Así de esta forma, debemos considerar que la inversión pública en la rama de los transportes colectivos, también ha tomado parte en la configuración de estos mecanismos.

## CAPITULO V.- CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

### 1.- CONCLUSIONES

Sin duda alguna, podemos considerar que el transporte público ha venido apoyando la distribución de mano de obra al grueso de las actividades económicas de la ciudad de México, pero también es importante hacer notar que si bien el gobierno federal ha venido buscando hacer crecer la economía, inyectando en casi todo el periodo tratado, crecientes montos nominales de inversión en estos servicios, de la misma manera no puedo afirmar que el crecimiento de la actividad económica haya dependido en gran medida del crecimiento de estos servicios. Por otro lado, sí podemos decir que efectivamente el transporte colectivo privado, vino creciendo supeditado, como complemento, al crecimiento del transporte público.

También podemos decir que los diferentes transportes como rama económica, participaron en la creación de empleos de acuerdo con sus necesidades y capacidades específicas, provocando de alguna forma cambios en el ingreso y el consumo de muchas familias.

Otros factores que en la ciudad de México tuvieron gran importancia y que de alguna manera afectaron la operación de los medios de transporte fueron, el fenómeno de migración al Distrito Federal y el crecimiento de la población en el mismo. Estos provocaron incrementos en los gastos básicos y en servicios primarios, a la vez que redujeron las oportunidades para canalizar recursos en la

expansión del gasto de inversión.

En lo que se refiere a la redistribución de la ocupación por sectores económicos, se puede concluir que efectivamente y como ya se sabe, el campo además de transferir recursos económicos a otros sectores, también transfiere recursos humanos que vienen a la ciudad de México en busca de ocupación.

Por ejemplo, la industria a pesar de haber hecho un papel muy dinámico entre 1976 y 1982 creando empleos, redujo sus ritmos de crecimiento de la inversión, provocando despidos masivos de trabajadores, de los cuales, parte serían absorbidos por el sector servicios.

En relación con el papel que jugó el Estado en el periodo, se puede decir que éste tuvo que diseñar una política económica en la que se visualiza mayor interés por el nivel del empleo que por el nivel del salario real, propuesta que resultaba políticamente correcta para los intereses del mismo gobierno y de los otros sectores económicos.

Por su parte, los salarios se ven golpeados por la crisis económica, la caída permanente y creciente de los salarios reales, por su menor participación en los beneficios producto de los incrementos a la productividad, por la profundización del desgaste de la fuerza de trabajo, generado por el alargamiento de las jornadas de trabajo en la actividad productiva y por los incrementos de tiempo en el desplazamiento de los centros habitacionales a los de trabajo

y viceversa.

Hasta aquí considero que se deben hacer una serie de consideraciones, donde fundamentalmente hay que preguntarse en relación con el transporte colectivo de la ciudad de México, hacia quién va dirigido, qué interés tiene el Estado en proporcionar un servicio barato y qué efecto tiene éste en el abaratamiento de la fuerza de trabajo.

Como respuesta a estas preguntas y en relación con lo expuesto en capítulos anteriores, debemos decir que el transporte colectivo ha sido dirigido hacia las masas, pero fundamentalmente al desplazamiento de la fuerza de trabajo, desde luego apoyando esto en la observación del trazo de las rutas que unen los centros habitacionales con los de trabajo.

Por otro lado, el Estado requiere de un transporte barato con alto rango de subsidio, ya que por una parte, tiene que ser un transporte en masa con tarifas accesibles al ingreso de los asalariados, pero fundamentalmente un transporte que lleve fuerza de trabajo a los centros de actividad económica, para así fomentar el desarrollo del sistema, aunque para que suceda esto, tenga que subsidiar indirectamente al capital mediante las tarifas del servicio.

Como respuesta a esta última pregunta, indicaremos que entre los propósitos fundamentales del gobierno federal, éste necesita de abaratar la fuerza de trabajo, subsidiando los costos de éste, me-

diante la oferta de artículos de primera necesidad y de servicios básicos a precios por debajo de su costo. Ya que de no ser así, los empresarios tendrían que pagar cierto nivel de salarios, de tal forma que se permitiera a los trabajadores cubrir costos más altos en los bienes y servicios requeridos, lo que reduciría los ritmos de acumulación de capital en el sector privado.

El déficit presupuestal del gobierno federal y de sus empresas, financiado sobre todo a través del crédito, no logró recuperarse al menos hasta 1982, ya que la política de subsidios ha continuado trasladando recursos públicos a los sectores privados, provocando con esto descapitalización de las empresas públicas y concentración del ingreso y del capital en un reducido grupo de capitalistas.

Los ingresos obtenidos por los transportes colectivos en el periodo, fundamentalmente están compuestos por subsidios que representan 60% aproximadamente, y por un 30% de ingresos propios, de lo que podemos concluir, que la operación de estos medios depende fuertemente de los subsidios y que su capacidad para autofinanciarse es muy reducida.

Por lo que se refiere a la distribución del gasto en los transportes, éste cubrió en 60% aproximadamente la operación de los programas y tan sólo alrededor del 20% se destinó para ampliar el activo fijo y las instalaciones. Es decir, la expansión fue muy limitada.

De manera particular, quien recibió mayor ingreso como subsidio en todo el periodo, fue el Sistema de Transporte Colectivo, - que al transferir estos recursos al capital via tarifas, provocó su mayor participación en la concentración del ingreso privado.

Por lo que se refiere a la parte indirecta de la política económica, aparentemente el Estado ha venido buscando colectivizar cada vez más el transporte, pero dadas las condiciones en la oferta de servicios y la demanda de éstos, parece ser que en lugar de intentar colectivizar el uso del transporte, tiende a individualizarlo.

2.- SUGERENCIAS.

Luego de la conclusión del presente trabajo, resulta de suma importancia elaborar algunas alternativas a nivel de sugerencia, aunque en más de una ocasión éstas se suscribirán en el marco de pasar a ser verdaderas posibilidades de solución a los problemas tratados, o bien no encontrar viabilidades efectivas como propuesta.

Por lo pronto, aquí se propondrán las siguientes alternativas que buscarían en lo general, indicar posibles soluciones.

- 1.- El Estado necesita urgentemente de realizar una serie de adecuaciones a su política económica, donde fundamentalmente eleve la producción y la productividad en el campo y evite en la medida de lo posible las migraciones a la ciudad de México, para que esto a su vez se traduzca, por un lado en mejores condiciones de vida en el campo, elevando los niveles de empleo, y por otro, en permitir que los costos de producción de los bienes y servicios en el área metropolitana puedan reducirse, desviando estas disponibilidades hacia el gasto de inversión, para así provocar la expansión de la economía.
- 2.- En función del punto anterior, los servicios se proporcionarían con menores deficiencias, se ejecutarían los programas atendiendo en proporción a menores cantidades de demandantes

de bienes y servicios y por ejemplo en el transporte colectivo, posiblemente se reducirían los tiempos de traslado de personas por la menor saturación y mejor funcionamiento de estos medios, provocando así efectos directos sobre la jornada de trabajo.

- 3.- Es muy importante que la participación en el producto nacional por parte de los sectores económicos se eleve, pero fundamentalmente el sector primario, ya que esto redundaría en mayores cantidades de productos básicos, en la expansión del mercado interno y evitaría mayores efectos en los procesos inflacionarios.
- 4.- Por otro lado, el Estado debe hacer una serie de consideraciones sobre su política de subsidios, en donde evite en la medida de lo posible la transferencia de recursos al capital privado, ya que por un lado esto hace que las empresas públicas se descapitalicen cada vez más, se limite el crecimiento y la capacidad financiera del gobierno, y por otro, que algunos estratos de la sociedad concentren en mayor medida el ingreso, provocando déficit en la balanza comercial al tener mayores oportunidades para importar y con esto, depender más del exterior en lo técnico y financiero.
- 5.- Para el caso específico de los transportes colectivos de la ciudad de México, el Estado tendrá en lo futuro que buscar

mecanismos que le permitan distribuir los recursos presupuestales, atendiendo en mayor medida el crecimiento del transporte, es decir, será necesario elevar sus gastos de inversión en obras y equipo, además de hacer crecer su capacidad para autofinanciarse.

- 6.- El Estado deberá asegurarse que los transportes colectivos de la ciudad de México, crezcan al ritmo que demande la actividad económica de la metrópoli y evite sobre manera que estos presenten heterogeneidad con el resto de los sectores de la economía. En otras palabras, el Estado necesita integrar de manera eficiente esta rama a las necesidades específicas de la actividad económica en general, como una extensión de la misma y como apoyo al desarrollo de otros sectores.
  
- 7.- Para concluir esta última parte, es necesario indicar que el Estado tiene que preocuparse por adecuar su política en los transportes colectivos, para que verdaderamente ejecute una política que organice, planee y controle estos medios, generando tendencias a la mayor colectivización en el traslado de personas.

## BIBLIOGRAFIA

Contreras Santiago José Ma. , " Justificación de la Inversión en el Sistema de Transporte Colectivo por el Beneficio Social y Económico que genera: El Caso de México " Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía , UNAM , México, 1974, 87 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Sistema de Transporte Colectivo Metro Ciudad de México, México, Departamento del Distrito Federal, 1977, 31 páginas.

Ibarra Vargas Valentín, " El Papel Económico del Transporte ", México, en el DIA, 21 de Junio de 1980.

Moyo Porras Edmundo, " Los Transportes Eléctricos en el Distrito Federal " , México, Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía, UNAM, 1952, 104 páginas.

Angeles Luis, Crisis y Coyuntura de la Economía Mexicana México, El Caballito, 1979, 180 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Transporte Público Cuadernos de la Ciudad No. 7, México, Departamento del Distrito Federal, 1976, 31 páginas.

Departamento del Distrito Federal, El Metro con José López Portillo al Norte de la Ciudad, México, Departamento del Distrito Federal, 1979, 23 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Anuario Estadístico 1984, México, Departamento del Distrito Federal, 1984 105 páginas.

Sánchez Gordillo Ricardo, " Importancia de los Transportes en la Economía," México, Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía, UNAM, 1944, 41 páginas.

Negrete Varela Juan, " Los Problemas Económicos y Sociales del Transporte Urbano de Personas en el Distrito Federal " , México, Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía, UNAM, 1969, 100 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Anuario de Vialidad y Transporte del D.F. , México, Departamento del Distrito Federal, 1980, 48 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Anuario de Vialidad y Transporte del D.F., México, Departamento del Distrito Federal, 1983, 48 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Boletín Informativo del Metro, México, Departamento del Distrito Federal, 1972, 25 páginas.

Departamento del Distrito Federal, Cuenta Pública del Departamento del Distrito Federal, México, Departamento del Distrito Federal, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981 y 1982.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Económico 1982, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1982, 350 páginas.

Secretaría de Programación y Presupuesto, Plan Global de Desarrollo 1976-1982, México, Secretaría de Programación y Presupuesto, 1976, 200 páginas.

Bonavia Michael, Economía de los Transportes, México, Fondo de Cultura Económica, 1956, 158 páginas.

Muñoz Humberto, Migración y Desigualdad Social en la Ciudad de México, México, Instituto de Investigaciones Sociales UNAM, 1977, 249 páginas.

Loyo Gilberto, Población y Desarrollo Económico, México SELA, 1963, 233 páginas.

Quijano José Manuel, Finanzas Desarrollo Económico y Penetración Extranjera, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1985, 395 páginas.

Lusting Nora, Distribución del Ingreso y Crecimiento en México, México, Colegio de México, 1981, 124 páginas.

T. De La Peña Moises, " El Servicio de Autobuses en el Distrito Federal ", México, Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía, UNAM, 1985, 100 páginas.

Galindo Ledezma Magdalena, El Movimiento Obrero en el Sexenio Echeverrista, México, Nueva Epoca, No. 4 .

Contreras Suarez Enrique, Perfil Económico de México en 1980, México.