



123
24

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

**EL TRANSPORTE URBANO Y LAS POLITICAS
DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE MEXICO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :

LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :

PATRICIA RODRIGUEZ LOPEZ

MEXICO, D. F.

1985



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.

INDICE

	PAGINA
INTRODUCCION	4
I DESARROLLO ECONOMICO Y POBLACIONAL DE MEXICO 1940-1980.	7
1 EL MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES.	8
2 LA PARTICIPACIÓN DE LA AGRICULTURA EN LA ECONOMÍA MEXICANA.	15
3 LA POBLACION DE MÉXICO.	20
4 LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO.	29
II DESARROLLO URBANO DE MEXICO	34
1 EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES, COMO EXPRESIÓN DEL AVANCE CAPITALISTA.	35
2 LAS CIUDADES DE MÉXICO, GUADALAJARA Y MONTERREY.	44

III	EL TRANSPORTE URBANO	56
1	CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE EN EL SISTEMA CAPITALISTA.	57
2	LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO.	64
3	LOS AUTOBUSES.	77
4	LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES.	89
5	TAXIS.	101
6	AUTOMÓVILES PARTICULARES.	103
IV	EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO	106
1	ANTECEDENTES.	107
2	ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO	116
	2.1 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.	119
	2.2 ESTRUCTURA OPERACIONAL.	133
	2.3 FINANCIAMIENTO.	150
V	EL SINDICATO DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE COLECTIVO	159

CONCLUSIONES .	202
INDICE DE ANEXOS.	236
ANEXO I.	237
ANEXO II.	262
NOTAS BIBLIOGRAFICAS.	269
BIBLIOGRAFIA.	273

I N T R O D U C C I O N

LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA Y POBLACIONAL QUE CARACTERIZA EL DESARROLLO DE LA CAPITAL DE LA REPÚBLICA MEXICANA, HA DEFINIDO QUE ÉSTA CUENTE CON SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO ACORDES A LOS NIVELES DE PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN QUE SE REALIZAN EN ESTA ZONA.

EL TRASLADO DIARIO, DE LA FUERZA DE TRABAJO, DE LAS ZONAS HABITACIONALES A LAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES, ES UNA PRIORIDAD, PARA EL LOGRO Y REALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN.

EL ESTADO CONSCIENTE DEL PAPEL QUE DESEMPEÑA EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, HA DEBIDO, EN DISTINTAS ETAPAS HISTÓRICAS, HACERSE CARGO DE LA OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE ESTE SERVICIO.

ACTUALMENTE, EL ESTADO CONTROLA LAS TRES EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO CON QUE CUENTA EL DISTRITO FEDERAL, QUE SON: SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS, AUTOTRANSPORTES URBANOS R-100 Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO".

ESTE CONTROL, INTENTA ASEGURAR EL TRANSPORTE COTIDIANO DE LA MAYORÍA DE LA POBLACIÓN Y UTILIZAR EL SERVICIO, COMO INSTRU-

MENTO ECONÓMICO PARA CANALIZAR SUBSIDIO AL SECTOR EMPRESARIAL.

EL PRESENTE TRABAJO, INTENTA ANALIZAR, DE MANERA GENERAL, POLÍTICAS DEFINIDAS POR EL ESTADO, HASTA 1983, PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE, ABARCANDO LOS ASPECTOS HISTÓRICOS DE LAS EMPRESAS, SU ADMINISTRACIÓN, SU ECONOMÍA Y LOS MOVIMIENTOS POLÍTICOS SINDICALES RELEVANTES.

SE HACE ÉNFASIS EN EL ESTUDIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO" QUE REPRESENTA ACTUALMENTE LA COLUMNA VERTEBRAL DE TODO EL TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL Y SU ZONA METROPOLITANA, YA QUE FUE CONCEBIDO POR EL ESTADO DESDE SU CONSTRUCCIÓN, MANTENIENDO UNA POLÍTICA DE CONTROL ABSOLUTO SOBRE SU OPERACIÓN, AMPLIACIÓN Y ADMINISTRACIÓN. DENTRO DE ESTE CONTEXTO DE CONTROL, HA EXISTIDO UNA FUERTE INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA VIDA SINDICAL DEL ORGANISMO, RECURRIENDO A LA AGRESIÓN Y A LOS DESPIDOS POLÍTICOS, COMO UNA FORMA DE DETENER EL AVANCE DEMOCRÁTICO DE LOS TRABAJADORES, QUE PUDIERA DETERMINAR EL PARO DEL SISTEMA, COMO MEDIDA DE PRESIÓN O SE HICIERAN PÚBLICOS LOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD Y MANTENIMIENTO CON LOS QUE OPERA EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

CON LAS LIMITACIONES DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS, QUE PRESENTA EL TRABAJO, SE PRETENDE QUE ÉSTE SIRVA DE REFERENCIA Y DISCUSIÓN, A LOS TRABAJADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLEC -

IVO, PARA COMPRENDER SU UBICACIÓN E IMPORTANCIA EN EL MOVIMIENTO SINDICAL DEMOCRÁTICO.

CAPITULO I

DESARROLLO ECONOMICO Y POBLACIONAL DE MEXICO
1940-1980

1. MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES.

AL ESTUDIAR LA ECONOMÍA DE LOS AÑOS DE 1940 A 1980 DE MÉXICO, SE ESTÁ ANALIZANDO, LOS AÑOS DE INDUSTRIALIZACIÓN DEL PAÍS Y EN PARTICULAR LA FORMA COMO SE IMPLANTÓ EL MODELO ECONÓMICO LLAMADO SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES. AÚN CUANDO LA ETAPA DE INDUSTRIALIZACIÓN EN MÉXICO DATA DESDE LA COLONIA, PODEMOS DEFINIR QUE ES EN LA ÉPOCA DE LOS AÑOS CUARENTA CUANDO SE LOGRA UNA INDUSTRIALIZACIÓN ACELERADA DEL PAÍS, ESTO DETERMINADO POR SU INSERCIÓN, A LA ECONOMÍA MUNDIAL COMO UNA NACIÓN "ATRAZADA", DONDE SU PAPEL DENTRO DE LA DIVISIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO ERA EL DE PROPORCIONAR ALIMENTOS Y MATERIAS PRIMAS.

EN TÉRMINOS DE UN ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DEL SISTEMA CAPITALISTA EN MÉXICO, DEBEMOS PARTIR DE QUE LAS RELACIONES DE PRODUCCIÓN CAPITALISTAS (TRABAJO ASALARIADO - CAPITAL) VIVEN RIGIENDO DESDE LA ÉPOCA DE LA COLONIA EN LOS SECTORES AGRÍCOLA Y MINERO, GENERANDO UN DESARROLLO MANUFACTURERO E INDUSTRIAL PROPIO DE UN PAÍS SUBORDINADO AL CAPITALISMO INTERNACIONAL, TENIENDO COMO CARACTERÍSTICA SOBRESALIENTE EL SURGIMIENTO DE UN ESTADO NACIONALISTA PROTECTOR DE LA BURGUESÍA LOCAL, PARA EQUILIBRAR EL PAPEL DEL CAPITAL NACIONAL E INTERNACIONAL EN ESTE TIPO DE PAÍSES.

HASTA LOS AÑOS DE 1930, LA ECONOMÍA MEXICANA ESTABA BASADA EN LA PRODUCCIÓN DEL SECTOR AGROPECUARIO Y MINERO QUE ERAN QUIENES CON SUS EXPORTACIONES LOGRABAN LAS DIVISAS INDISPENSABLES PARA EL FUNCIONAMIENTO Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA, DE HECHO EN ESTA ÉPOCA EXISTE UNA PLANTA INDUSTRIAL BASADA EN LAS IMPORTACIONES PARA EL SECTOR INDUSTRIAL, POR MEDIO DE LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR PRIMARIO.

UNA DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA CAPITALISTA ES QUE ES LA INDUSTRIA QUIEN RIGE SOBRE LOS OTROS SECTORES PRODUCTIVOS Y ES LA PROPULSORA DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE TODA LA SOCIEDAD, ESTA FUNCIÓN ESTÁ DETERMINADA POR LAS CONDICIONES PROPIAS DE PRODUCCIÓN DE CADA SECTOR; LA AGRICULTURA, GANADERÍA, MINERÍA Y SERVICIOS SON COMO TENDENCIA GENERAL, SECTORES INDUCIDOS POR EL AVANCE DE LA INDUSTRIA.

BAJO ESTE CONTEXTO, EN LOS AÑOS CUARENTA Y CINCUENTA FUE CUANDO EN MÉXICO SE DIÓ EL FENÓMENO DE DESARROLLO CAPITALISTA COMO TAL, DEFINIÉNDOSE CLARAMENTE DESDE ENTONCES EL SECTOR INDUSTRIAL COMO EL SECTOR PRIORITARIO DE LA ECONOMÍA SIENDO DESPLAZADO EN FORMA IMPORTANTE, EL SECTOR AGROPECUARIO QUE VENÍA JUGANDO, HASTA ENTONCES UN PAPEL DETERMINANTE EN LA ECONOMÍA.

A NIVEL INTERNACIONAL, LA CRISIS DEL CAPITALISMO MUNDIAL Y LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL SON QUIENES ORIGINAN ESTE TIPO DE

DESARROLLO, YA QUE LOS PAÍSES CENTRALES CONTRAEN SUS IMPORTACIONES A LOS PAÍSES ATRAZADOS, EN CUANTO ALIMENTOS Y MATERIAS PRIMAS, DIVERSIFICÁNDOLAS A LA DEMANDA DE MANUFACTURAS, ESTE CAMBIO SE LOGRA POR LA NECESIDAD DE CONCENTRAR SUS ESFUERZOS PRODUCTIVOS EN LA CREACIÓN DE MATERIAL BÉLICO, ESTE PROCESO COYUNTURAL HACE QUE PAÍSES ATRAZADOS VEAN REDUCIDA SU CAPACIDAD DE IMPORTACIÓN Y SE ABRA LA POSIBILIDAD DE SUSTITUIR LOS PRODUCTOS QUE COMPRABAN EN EL EXTERIOR, DETERMINANDO EL DESARROLLO INDUSTRIAL CON LA PRODUCCIÓN INTERNA.

AL CAMBIAR EL PAPEL QUE MÉXICO VENÍA JUGANDO A NIVEL INTERNACIONAL, GENERA UN IMPORTANTE GIRO EN SU ESTRUCTURA ECONÓMICA, YA QUE DE UN MODELO BASADO EN LA DEMANDA EXTERNA, SE SUSTITUYE A UN MODELO DONDE LA DEMANDA INTERNA, VA A SER EL FACTOR DETERMINANTE DE EXPANSIÓN.

PARA LOS AÑOS DE LA IMPLANTACIÓN DE ESTE MODELO, EL MERCADO INTERNO ERA MUY RESTRINGIDO, POR LA CONCENTRACIÓN DEL INGRESO Y EL ATRAZO DEL SECTOR AGROPECUARIO, COMO PARA QUE EN BASE A ÉL, SE LOGRARA UN AVANCE ECONÓMICO DE CUALQUIER RAMA INDUSTRIAL, PERO AL SUSTITUIR LAS IMPORTACIONES, SE GENERÓ UNA DEMANDA INTERNA IMPORTANTE, POR LO QUE FUE POSIBLE DEFINIR, QUE AL NO IMPORTAR ALGUNOS PRODUCTOS DEL MERCADO EXTERIOR, LA DEMANDA INTERNA SE INCREMENTA DE MANERA CONSIDERABLE, POSIBILITANDO LA EXPANSIÓN INMEDIATA DE ALGUNAS RAMAS INDUSTRIALES

EN PARTICULAR Y EL DESARROLLO GENERAL DE TODA LA ECONOMÍA EN FORMA SOSTENIDA Y CON ALTOS ÍNDICES DE CRECIMIENTO.

PARA LOGRAR QUE UN SECTOR DE LA PRODUCCIÓN IMPULSE A TODA LA ECONOMÍA DE MANERA GENERAL, ÉSTE DEBE SER FUNDAMENTALMENTE IMPORTANTE, ASÍ COMO MANTENER UNA CONEXIÓN PRODUCTIVA CON LOS DEMÁS SECTORES, PARA QUE POR MEDIO DEL ESLABONAMIENTO HACIA ATRÁS Y HACIA ADELANTE, LOGRE DESARROLLAR VARIAS RAMAS ECONÓMICAS EN FORMA RÁPIDA Y PERSISTENTE.

AL CRECER ALGUNA RAMA ECONÓMICA, EMPUJA LA TASA MEDIA DE GANANCIA A NIVEL SOCIAL, INDEPENDIEMENTE DE SU REPERCUSIÓN DIRECTA CON LAS OTRAS RAMAS, CONVIRTIÉNDOSE ASÍ PRIMERO EN SECTOR ESTRATÉGICO Y DESPUÉS HACIENDO FACTIBLE UNA MAYOR INVERSIÓN A NIVEL DEL SECTOR.

EL MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES AFECTÓ A TODA LA ECONOMÍA DEL PAÍS, PERO FUERON LAS RAMAS INDUSTRIALES DE LA PETROQUÍMICA, CONSTRUCCIÓN, ELECTRICIDAD Y MANUFACTURAS DONDE EL DESARROLLO FUE MÁS MARCADO.

ANALIZANDO EL COMPORTAMIENTO DEL SECTOR INDUSTRIAL, ÉSTE CRECIÓ DE 1940 A 1978 EN 7.6%, MIENTRAS QUE LA ECONOMÍA EN SU CONJUNTO FUE DE 6.0%, ES DECIR, SE DETERMINA EN ESTA ETAPA QUE LA INDUSTRIA FUE EL SECTOR PROPULSOR DE LA ECONOMÍA.

AHORA, ANALIZANDO POR RAMAS DEL SECTOR INDUSTRIAL, LA PETROQUÍMICA SE DESARROLLÓ EN 8.9% Y LA ELECTRICIDAD EN 8.7% MIENTRAS QUE LAS MANUFACTURAS EN 7.3%, ES DECIR, QUE ESTAS RAMAS DE HECHO, CRECIERON MÁS RÁPIDAMENTE QUE EL PIB NACIONAL, DEFINIÉNDOSE COMO SECTORES LÍDERES. ES IMPORTANTE MARCAR QUE DENTRO DE LA MANUFACTURA SON LOS BIENES INTERMEDIOS Y DURADEROS QUIÉN TIENE UN MAYOR DESARROLLO, SIGUIÉNDOLE LOS DE CONSUMO NO DURADERO Y DE CAPITAL. AÚN CUANDO ESTOS ÚLTIMOS TAMBIÉN CRECIERON MÁS QUE LA ECONOMÍA, EN SU CONJUNTO SON LOS QUE PRESENTAN UN MENOR DESARROLLO.

POR LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS MANUFACTURAS, ÉSTAS LOGRARON UN MAYOR AVANCE EN LA SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES, QUE LES POSIBILITÓ CRECER MÁS RÁPIDAMENTE QUE SU PROPIA DEMANDA INTERNA, YA QUE POR CADA PRODUCTO QUE GENERABA LOGRABA CREAR UNA DEMANDA EN TODA LA ECONOMÍA, ESTO HACE QUE SE DEFINA AL SECTOR MANUFACTURERO EN SUS DIVERSAS DIVISIONES, COMO EL SECTOR MÁS DINÁMICO DEL MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES EN MÉXICO.

DENTRO DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEBE MENCIONARSE EL PAPEL TAN IMPORTANTE QUE JUEGA EL ESTADO. SI BIEN, DESDE ANTES DE LOS AÑOS CUARENTAS, SE PERFILÓ LA CREACIÓN DE UN ESTADO NACIONALISTA, ES EN ESTA ETAPA DE LA ECONOMÍA, CUANDO TOMA LAS CARACTERÍSTICAS RELEVANTES, QUE HASTA LA FECHA LO DEFINEN COMO UN

ESTADO DE PARTICIPACIÓN ECONÓMICA DIRECTA, QUE ESTÁ FORMADO POR LAS DISTINTAS FRACCIONES DE LA BURGUESÍA, MANTENIENDO UNA PROTECCIÓN AL CAPITAL TANTO AL NACIONAL COMO AL EXTRANJERO.

EN ESTA ÉPOCA, EL ESTADO CREA TODA UNA POLÍTICA DE PROTECCIONISMO A LA INDUSTRIA POR MEDIO DE EXENCIÓN DE IMPUESTOS, PROTECCIÓN DEL MERCADO NACIONAL, CONTROL DE LAS DEMANDAS OBRERAS, SUBSIDIO POR MEDIO DE PRECIOS BAJOS DE MATERIAS PRIMAS Y MANEJO DE EMPRESAS CLAVES PARA LA PRODUCCIÓN, ESTO FUE DECISIVO EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL PERO TAMBIÉN PARA EL CONTROL DE LA ECONOMÍA POR PARTE DEL CAPITAL EXTRANJERO, QUIÉN LOGRO EXPANDIRSE EN ESTA ETAPA POR LAS FACILIDADES APORTADAS POR EL ESTADO. EL CAPITAL EXTRANJERO AL TENER UN MERCADO CAUTIVO Y UNA MANO DE OBRA BARATA SE EXPANDIÓ EN LAS PRINCIPALES RAMAS DE LA INDUSTRIA LOGRANDO EL DOMINIO DE ÉSTAS, Y AÚN CUANDO NO SACABA LAS MERCANCÍAS AL EXTERIOR SÓLO EXPORTABA CAPITAL A LAS EMPRESAS FILIALES, LOGRANDO UN EXCEDENTE POR EL NIVEL DE EXPLOTACIÓN QUE SE GENERABA EN LA INDUSTRIA Y POR LA TRANSFERENCIA DE VALOR QUE LA AGRICULTURA PROPORCIONABA A LA INDUSTRIA EN GENERAL. PARA 1978 AL PERFILARSE YA LA CRISIS ECONÓMICA, LA INDUSTRIA CONTRIBUÍA EN UN 37.2% DEL PIB, MIENTRAS QUE LA AGRICULTURA Y GANADERÍA SÓLO EN UN 10.2%⁽¹⁾, LO QUE MARCA QUE ES EL SECTOR INDUSTRIAL QUIEN EN ESTE MOMENTO, TIENE MUCHA MÁS IMPORTANCIA Y POR LO TANTO EL DETERMINANTE PARA EXPLICAR LA CRISIS Y NO LA AGRICULTURA, AÚN CUANDO BAJÓ

CONSIDERABLEMENTE SU PRODUCCIÓN DESDE 1965, NO LOGRANDO CUMPLIR CON LAS FUNCIONES QUE VENÍA DESARROLLANDO HASTA EL MOMENTO, O EL SECTOR SERVICIOS QUE HA CRECIDO, CONSIDERABLEMENTE, PERO QUE SON SECTORES, COMO MENCIONÁBAMOS ANTERIORMENTE, INDUCIDOS POR LA ECONOMÍA EN GENERAL Y EN PARTICULAR POR EL SECTOR INDUSTRIAL, ASÍ, EL AGOTAMIENTO DEL MODELO DE INDUSTRIALIZACIÓN ES DONDE ESTÁ LA EXPLICACIÓN DE LA CRISIS EN LA QUE HA CAIDO EL PAÍS DESDE LA DÉCADA DE LOS AÑOS SETENTAS.

LAS CARACTERÍSTICAS RELEVANTES DEL MODELO ECONÓMICO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES, LAS PODEMOS RESUMIR COMO QUE ES UN MODELO DE DESARROLLO INTERNO, YA QUE NUNCA EXISTIÓ LA POSIBILIDAD DE EXPORTAR MANUFACTURAS, AL AVANZAR LA SUSTITUCIÓN LLEGA UN MOMENTO EN QUE POR NO TENER YA QUE SUSTITUIR SE AGOTA EL PROCESO, Y NO ES POSIBLE COMENZAR A REALIZAR OTRAS SUSTITUCIONES SUPERIORES, COMO SON LOS BIENES DE CAPITAL, LO QUE SE HACE NECESARIO UN MONTO DE CAPITAL DEMASIADO ELEVADO PARA LOGRAR CREAR PLANTAS PRODUCTIVAS SUFICIENTEMENTE TÉCNIFICADAS QUE GARANTICEN UNA GANANCIA ELEVADA, ASÍ TAMBIÉN DADA LA CONCENTRACIÓN DEL INGRESO, EL INCREMENTO DE LA DEMANDA INTERNA ES MÍNIMA, LO QUE DETERMINA QUE NO EXISTA UNA EXPLOTACIÓN RACIONAL DE LAS PLANTAS PRODUCTIVAS Y ÉSTAS TRABAJEN EN UNA SUBUTILIZACIÓN DE SU CAPACIDAD, GENERANDO POCAS GANANCIAS Y UN RETRAIMIENTO DE LA INVERSIÓN.

2 LA PARTICIPACIÓN DE LA AGRICULTURA.

EN CUANTO AL SECTOR AGRÍCOLA, DE MANERA MUY GENERAL, PODEMOS AFIRMAR QUE ÉSTE HA VENIDO SUFRIENDO UN PROCESO DE MODERNIZACIÓN DESDE LOS AÑOS CUARENTAS, PERMITIENDO CUMPLIR LAS FUNCIONES QUE TIENE ASIGNADO COMO SECTOR DENTRO DE LA DIVISIÓN DEL TRABAJO A NIVEL SOCIAL.

ES DECIR, LA AGRICULTURA EN EL SISTEMA CAPITALISTA TIENE LAS FUNCIONES ESPECÍFICAS DE:

- PROVEER DE MATERIAS PRIMAS A LA INDUSTRIA.
- APORTAR MANO DE OBRA LIBRE A LOS SECTORES ECONÓMICOS EN DESARROLLO.
- PROPORCIONAR ALIMENTOS A LA POBLACIÓN URBANA.
- CONSTITUIRSE COMO MERCADO DEMANDANTE DE LOS PRODUCTOS INDUSTRIALES.

TODAS LAS ANTERIORES FUNCIONES ESTÁN DEFINIDAS POR LAS LEYES GENERALES DEL SISTEMA CAPITALISTA.

LA AGRICULTURA MEXICANA PARA LOGRAR ÉSTAS FUNCIONES SE HA VENIDO CONSTITUYENDO COMO UNA RAMA DE PRODUCCIÓN NETAMENTE MERCANTIL, ES DECIR, UTILIZANDO MANO DE OBRA ASALARIADA, MECANIZANDO LOS CULTIVOS Y MOSTRANDO UNA TENDENCIA DE DESEMPLEO

MASIVO. ESTO ES, QUE LA PRODUCCIÓN DE AUTOCONSUMO HA DESA -
PARECIDO EN FORMA LENTA Y LA FUERZA DE TRABAJO SE CONSTITUYE
EN UNA MERCANCÍA MÁS, QUE SE OFRECE EN EL MERCADO CAPITALISTA.

ASÍ TAMBIÉN, LAS LEYES DE LA PRODUCCIÓN MERCANTIL, DEFINEN,
QUE LA AGRICULTURA SE DEBE CONVERTIR EN UN MERCADO DE LOS
PRODUCTOS INDUSTRIALES, SEAN ÉSTOS DE BIENES DE CAPITAL O
BIENES DE CONSUMO.

EN MÉXICO, LA AGRICULTURA HA CUMPLIDO CON PROPORCIONAR ALI -
MENTOS Y MATERIAS PRIMAS A LAS CIUDADES, YA QUE DE 1940 A
1980 EL ÍNDICE DE CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA FUE
MAYOR QUE EL ÍNDICE DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN.

CUADRO I
PRODUCTO INTERNO BRUTO 1940-1980
(MILLONES DE PESOS)
1960=100

	TOTAL	ÍNDICE	AGRÍCOLA	ÍNDICE	INDICE DE POBLACIÓN
1940	46,693	100	4,672	100	100
1950	83,304	178.4	9,673	207.0	131.2
1960	150,511	322.4	14,790	316.6	178.0
1970	296,600	635.2	21,140	452.5	249.0
1980	440,600	943.6	24,232	518.7	347.7

FUENTE: LA ECONOMÍA MEXICANA EN CIFRAS, NACIONAL FINANCIERA
SOCIEDAD ANÓNIMA 1981

EN BASE AL CUADRO I SE PUEDE OBSERVAR QUE, DE 1940 A 1980 LA POBLACIÓN CRECIÓ EN UN 347.7%, MIENTRAS QUE LA AGRICULTURA CRECIÓ A UN RITMO DE 518.7%, ES DECIR, QUE EL PRODUCTO HA CRECIDO MUY POR ENCIMA DE LA POBLACIÓN DURANTE ESTE PERÍODO DE ESTUDIO. ES IMPORTANTE MARCAR QUE LA DESIGUAL DISTRIBUCIÓN DE ESTE PRODUCTO O LA COMPOSICIÓN EN DETERMINADOS ARTÍCULOS, NO SE TOMA EN CONSIDERACIÓN, YA QUE ESTO SERÍA PARTE DE OTRO ANÁLISIS.

AÚN CUANDO ES EVIDENTE QUE DE 1965 A LA FECHA, HA EXISTIDO UNA DISMINUCIÓN EN LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA, PRINCIPALMENTE DE LOS CULTIVOS BÁSICOS, ES IMPORTANTE ACLARAR QUE OTROS PRODUCTOS, COMO LAS OLEAGINOSAS, EL ALIMENTO PARA GANADO, ETC., SE HAN INCREMENTADO DE MANERA CONSIDERABLE, RESULTANDO ASÍ POR UN LADO ESCASES DE ALIMENTOS BÁSICOS Y POR OTRO DIVERSIFICACIÓN DE LA PRODUCCIÓN PARA SATISFACER LA INDUSTRIA.

LO ANTERIOR EXPLICA TAMBIÉN LA ESPECIALIZACIÓN Y CAPITALIZACIÓN DEL CAMPO, SIENDO NECESARIO QUE LA MAQUINARIA, E INSUMOS MÁS SOFISTICADOS SEAN UTILIZADOS EN FORMA PERSISTENTE, CREANDO NUEVOS RENDIMIENTOS E IMPLEMENTANDO NUEVOS CULTIVOS,

LA CAPITALIZACIÓN EN EL CAMPO CONLLEVA LA CONCENTRACIÓN DE LA TIERRA, LA ESPECIALIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES Y POR LO TANTO, EL DESPOJO, LA PAUPERIZACIÓN Y LA PROLETARIZACIÓN DE

LOS CAMPESINOS, LLÁMENSE EJIDATARIOS, COMUNEROS O PEQUEÑOS PROPIETARIOS.

EL DESARROLLO AGRÍCOLA, COMO ES NORMAL EN EL SISTEMA CAPITALISTA, VA A LA ZAGA DEL DESARROLLO INDUSTRIAL Y ES UN REFLEJO DE ÉSTE, ES DECIR, QUE AL DESARROLLARSE LA MAQUINARIA QUE PRODUCE LA INDUSTRIA PARA EL CAMPO SE GENERA UNA MAYOR PRODUCTIVIDAD EN ÉSTE, ASÍ COMO EL AVANCE DE LOS FERTILIZANTES, ÉTC.

ASÍ, LAS MIGRACIONES DEL CAMPO HACIA LA CIUDAD DEBEN ENTENDERSE, COMO UN INDICADOR DEL AVANCE DEL CAPITALISMO EN LA AGRICULTURA, ALCANZANDO SU MÁXIMA EXPRESIÓN EN LAS AGROINDUSTRIAS.

DEBEMOS, POR LO TANTO, EXPLICAR LA "CRISIS" AGRÍCOLA EN EL PROCESO MISMO DE DESARROLLO INDUSTRIAL DEL PAÍS, QUE GENERA UNA DEMANDA DE NUEVAS MATERIAS PRIMAS Y CON ESTO ELEVA LA TASA DE GANANCIA EN EL CAMPO, QUE PRODUCIENDO ALIMENTOS BÁSICOS NO SE OBTIENE Y POR LO TANTO RESULTA INCOSTEABLE PRODUCIR ESTOS ALIMENTOS, RESULTANDO SOLAMENTE LA QUIEBRA DE MUCHOS CAMPESINOS Y POR LO TANTO EL ÉXODO DEL CAMPO.

HABRÍA QUE MENCIONAR, DE MANERA MUY GENERAL QUE, EL ESTADO MEXICANO IMPULSÓ LA INDUSTRIA, GARANTIZANDO MATERIAS PRIMAS

Y ALIMENTOS BARATOS PARA QUE SE LOGRARA UNA MAYOR GANANCIA DEL CAPITAL.

Así, POR MEDIO DE LOS PRECIOS DE GARANTÍA, EL ESTADO MANTUVO DURANTE DIEZ AÑOS UNA TRANSFERENCIA DE CAPITAL DIRECTA, YA QUE ESTUVIERON ESTANCADOS ESTOS PRECIOS DE 1960 A 1970.

EL ESTADO, POR LO TANTO, TUVO UNA POLÍTICA DE PROTECCIÓN A LA INDUSTRIA, QUE GENERÓ LA DESCAPITALIZACIÓN DEL CAMPO O, POR LO MENOS NO PERMITIÓ QUE LOS PEQUEÑOS PRODUCTORES ACUMULARAN, TRANSFIRIENDO TODO EL CAPITAL HACIA LA INDUSTRIA, YA SEA VÍA PRECIOS, IMPUESTOS O EXCEDENTE DE MANO DE OBRA.

LA CRISIS, POR LO TANTO, DE LA AGRICULTURA, ES LA FORMA COMO SE MANIFIESTA EN EL CAMPO LA EXTINSIÓN DEL MODELO DE DESARROLLO SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES.

3 LA POBLACIÓN DE MÉXICO.

EL CRECIMIENTO POBLACIONAL Y SUS MOVIMIENTOS INTERNOS, DEBEN PLANTEARSE COMO PRINCIPIO QUE SE DEBEN A LAS LEYES ECONÓMICAS DEL PROPIO SISTEMA CAPITALISTA.

ES EL ANÁLISIS ECONÓMICO LO QUE DETERMINA EN ÚLTIMA INSTANCIA LA EXPLICACIÓN DE LOS MOVIMIENTOS MIGRATORIOS Y SUS CONCENTRACIONES.

LA POBLACIÓN DE MÉXICO HA MANIFESTADO UN CRECIMIENTO SÚMAMENTE IMPORTANTE EN LAS CUATRO DÉCADAS PASADAS, ESTO COINCIDE EN EL TIEMPO QUE SE DESARROLLÓ LA INDUSTRIA EN EL PAÍS Y QUE EL CAMPO TUVO MODIFICACIONES ESTRUCTURALES FUERTES.

OBSERVANDO SU CRECIMIENTO, LA POBLACIÓN DE MÉXICO, ERA EN 1940 DE VEINTE MILLONES DE PERSONAS Y PARA 1980 ERA DE SESENTA Y SIETE MILLONES, ESTO ES, QUE HA EXISTIDO UN INCREMENTO DEL 347.0% EN CUARENTA AÑOS. ESTA PRIMERA CIFRA MUESTRA QUE EL DESARROLLO INDUSTRIAL CREÓ CONDICIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES PARA QUE LA POBLACIÓN SE EXPANDIERA DE TAL MANERA.

LAS CONDICIONES ECONÓMICAS MEJORÓ EL NIVEL DE VIDA Y DISMINUYÓ, POR LO TANTO, EL COEFICIENTE DE MORTALIDAD, MIENTRAS QUE AUMENTÓ EL DE NATALIDAD.

EL PERÍODO DONDE SE ELEVA LA CANTIDAD DE PERSONAS, ES CUANDO MÉXICO SE CARACTERIZA POR SU EVOLUCIÓN INDUSTRIAL, DONDE EXISTE UNA EXPANSIÓN DEL CAPITALISMO EN EL CAMPO Y LA INVERSIÓN INDUSTRIAL, TANTO NACIONAL COMO EXTRANJERA, TOMAN AUGE. AHORA, PARALELO A ESTE CRECIMIENTO POBLACIONAL, SE DEBE ENUNCIAR SU CONCENTRACIÓN, EN LOS DISTINTOS SECTORES DE LA ECONOMÍA, ASÍ COMO GEOGRÁFICAMENTE EN LAS GRANDES CIUDADES.

LO QUE NOS LLEVA A AFIRMAR QUE A NIVEL GENERAL LA CONCENTRACIÓN DEL CAPITAL (GENERALMENTE EN LA INDUSTRIA) ES LA PAUTA PARA SABER DONDE SE CONCENTRA LA POBLACIÓN.

MÉXICO, DE SER UN PAÍS RURAL EN 1940, CON EL 78.1% DE POBLACIÓN EN EL CAMPO, EN 1980 SÓLO EXISTÍA EL 39.8%, MIENTRAS QUE INVERSAMENTE LA POBLACIÓN URBANA PASÓ DE CUATRO MILLONES A CUARENTA EN EL MISMO PERÍODO. (CUADRO 2).

LO ANTERIOR, POR PRINCIPIO, NOS MUESTRA QUE LA DIVISIÓN DEL TRABAJO EN LA ECONOMÍA SE MODIFICÓ; DE SER UN PAÍS AGRÍCOLA PASÓ A SER UN PAÍS NETAMENTE INDUSTRIAL, Y POR OTRO LADO, NOS MUESTRA QUE LA POBLACIÓN URBANA CRECIÓ EN BASE A LA RURAL, COMPORTAMIENTO, QUE COMO YA MENCIONAMOS ANTERIORMENTE, ES NATURAL EN UNA ECONOMÍA CAPITALISTA.

LENIN MARCA QUE LA DIVISIÓN SOCIAL DEL TRABAJO SE MANIFIESTA,

CUADRO 2

POBLACION URBANA RURAL
 1940 1980
 (MILES DE HABITANTES)

AÑO	TOTAL	URBANA	RURAL
1940	19'654	4'298	15'356
1950	25'791	7'453	18'338
1960	34'990	13'751	21'239
1970	48'996	23'812	25'184
1980	67'567	40'675	26'892

(PORCENTAJES)

1940	100	21.87	78.13
1950	100	28.90	71.10
1960	100	39.30	60.70
1970	100	48.60	51.40
1980	100	60.20	39.80

POR LA SEPARACIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA AGRICULTURA, ASÍ COMO LA SEPARACIÓN DE DISTINTAS RAMAS DE LA MISMA INDUSTRIA Y LA ESPECIALIZACIÓN EN EL CAMPO, Y QUE LA CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN REVELA CLARAMENTE ESTA DIVISIÓN, ASÍ TAMBIÉN COMO LAS CONDICIONES PROPIAS DE LA INDUSTRIA CONCENTRA EN FORMA DECISIVA LA POBLACIÓN EN GRANDES CIUDADES QUE NACEN DE LA MIGRACIÓN DEL CAMPO.

CONSIDERANDO LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA, DE LOS DISTINTOS SECTORES ENCONTRAMOS QUE ES EL SECTOR DE SERVICIOS EL QUE TIENE UNA TENDENCIA CRECIENTE, CON UN INCREMENTO DEL 749.6% EN 1980, EN BASE A 1940, LE SIGUE EL SECTOR INDUSTRIAL CON UN CRECIMIENTO DEL 570.6% EN EL MISMO PERÍODO, MIENTRAS QUE EL SECTOR PRIMARIO SÓLO CRECE EN UN 166.6% (CUADRO 3), EL ESTUDIO DE ESTA VARIABLE MARCA IMPLÍCITAMENTE POR UN LADO, EL CRECIMIENTO DE LA CLASE OBRERA Y EL EJÉRCITO INDUSTRIAL DE RESERVA Y POR OTRO LADO, LA TENDENCIA DE LA POBLACIÓN DEL SECTOR PRIMARIO A LA DISMINUCIÓN, ESTA POBLACIÓN CRECIÓ EN CUATRO DÉCADAS SÓLO UN POCO MÁS DE DOS MILLONES Y MEDIO, MIENTRAS QUE EN LA INDUSTRIA CRECIÓ EN MÁS DE CUATRO MILLONES Y LA DE SERVICIOS EN MÁS DE SIETE.

COMO SE MUESTRA EN LA GRÁFICA 1, LA POBLACIÓN TOTAL Y LA ECONÓMICAMENTE ACTIVA CRECEN MUY POR ENCIMA DE LA POBLACIÓN RURAL.

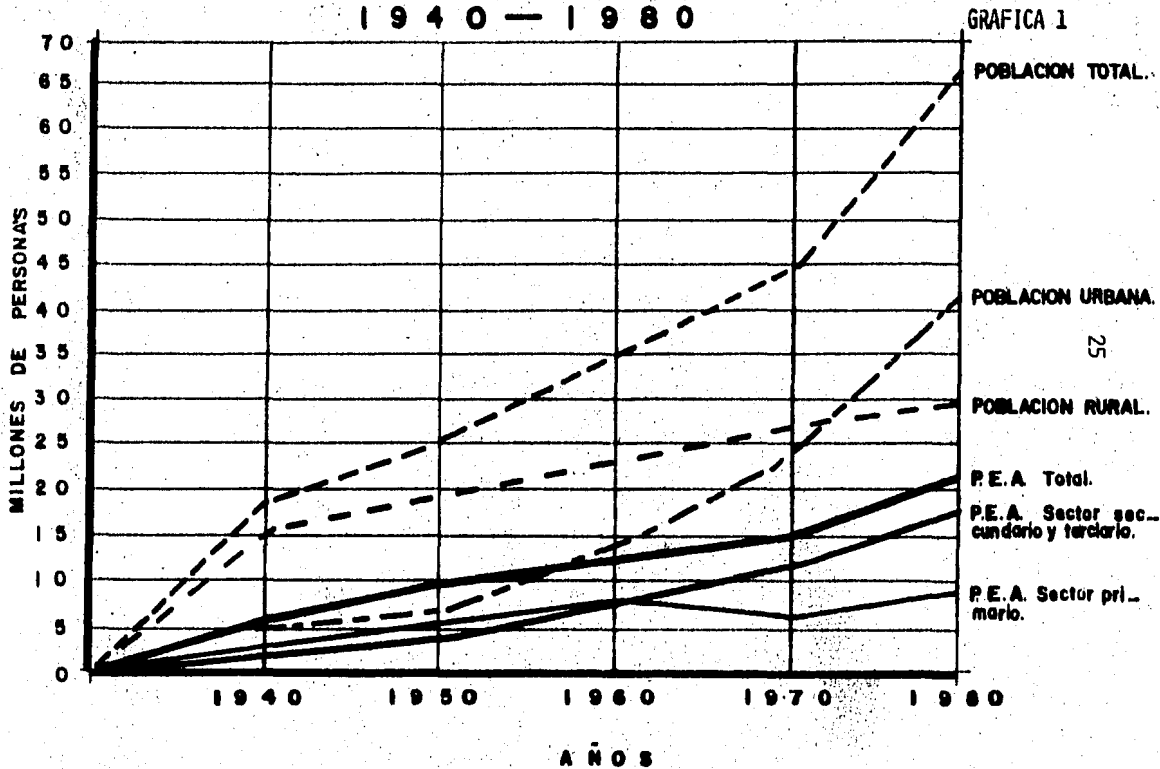
CUADRO 3
POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA
1940 1980
(MILES DE PERSONAS)

AÑO	PEA	SECTORES ECONÓMICOS		
	TOTAL	PRIMARIO	SECUNDARIO	SERVICIOS
1940	5'858	3'831	909	1'118
1950	8'272	4'824	1'319	2'129
1960	11'274	6'097	2'144	3'033
1970	13'343	5'004	3'083	5'256
1980	19'951	6'384	5'187	8'380

(NÚMEROS ÍNDICES)

1940	100	100	100	100
1950	141.2	125.9	145.1	190.4
1960	192.5	159.1	235.9	271.3
1970	227.8	130.6	339.2	470.1
1980	340.6	166.6	570.6	749.6

POBLACION TOTAL, URBANA, RURAL Y ECONOMICAMENTE ACTIVA POR SECTORES 1940 — 1980



PODRÍA CONCLUIRSE, A MANERA MUY GENERAL, QUE LA MIGRACIÓN DE LOS CAMPESINOS A LAS CIUDADES SE HA VENIDO DANDO EN FORMA PERMANENTE Y ACELERADA EN ESTOS AÑOS Y QUE NO ES PRECISAMENTE EL DESEO DE VIVIR EN LAS CIUDADES, LO QUE IMPULSA ESTA MIGRACIÓN, SINO TODA UNA DESCOMPOSICIÓN DE LA ECONOMÍA MERCANTIL EXISTENTE EN EL CAMPO, QUE SE PAUPERIZA ACELERADAMENTE Y A LA DEMANDA GLOBAL DE OBREROS INDUSTRIALES; QUE JUNTO CON LA FORMACIÓN DEL EJÉRCITO INDUSTRIAL DE RESERVA, FORMAN LA FUERZA DE TRABAJO INDISPENSABLE DE UNA ECONOMÍA INDUSTRIAL EN PLENO DESARROLLO, ESTO INDEPENDIEMENTE DE LA EXPANSIÓN NECESARIA DEL EJÉRCITO INDUSTRIAL DE RESERVA.

CARLOS MARX EN EL CAPÍTULO 23 DEL CAPITAL, ANALIZA LAS REPERCUSIONES DEL AUMENTO DEL CAPITAL CONSTANTE Y SU RELACIÓN CON EL CAPITAL VARIABLE, TANTO EN LA INDUSTRIA COMO EN LA AGRICULTURA Y CON ESTO DETERMINA LAS LEYES DE POBLACIÓN QUE RIGEN EN ESTE SISTEMA ECONÓMICO.

POR PRINCIPIO SE DEFINE QUE LA POBLACIÓN AUMENTA EN RELACIÓN INVERSA AL SALARIO QUE PERCIBE LA CLASE OBRERA Y POR OTRA QUE EL TRABAJO LIBRE, ES DECIR, LA VENTA DE FUERZA DE TRABAJO, SE INCREMENTA EN BASE A LA DIVISIÓN SOCIAL DEL TRABAJO, ASÍ COMO QUE EXISTE UN MOVIMIENTO CÍCLICO EN CUANTO AL NÚMERO DE OBREROS OCUPADOS Y DESOCUPADOS, DEPENDIENDO ESTO DE LA ETAPA DEL CICLO ECONÓMICO EN QUE SE ENCUENTRE EL CAPITAL, PARA LA

INDUSTRIA SE OBSERVA QUE EL CAPITAL VARIABLE AUMENTA EN FORMA ABSOLUTA Y CRECIENTE, POR LAS CONDICIONES QUE DETERMINAN EL PROCESO PRODUCTIVO, ES DECIR, QUE COMO EL PROCESO PRODUCTIVO LO DETERMINA LA MÁQUINA, ÉSTA NO TIENE UN TIEMPO NECESARIO PARA PRODUCIR UN PRODUCTO Y LOS OBREROS PUEDEN TRABAJAR INDEFINIDAMENTE LA MAQUINARIA DURANTE TODO EL DÍA.

LO ANTERIOR, AUNADO A LA ACUMULACIÓN AMPLIADA DEL CAPITAL, DONDE UNA PARTE DE LA PLUSVALÍA DEBE FORZOSAMENTE INVERTIRSE EN CAPITAL CONSTANTE, QUE INCREMENTA CON ESTO, AÚN CUANDO NO EN LA MISMA RELACIÓN, LA INVERSIÓN EN CAPITAL VARIABLE. AÚN CUANDO, CADA VEZ LA MAQUINARIA TIENDE A DESPLAZAR LA MANO DE OBRA, POR LOS PERFECCIONAMIENTOS TÉCNICOS, ÉSTA SIEMPRE REQUERIRÁ DEL HOMBRE PARA SU FUNCIONAMIENTO, ASÍ EL INCREMENTO DEL CAPITAL CONSTANTE SIEMPRE ÍMPLICA UN AUMENTO RELATIVO DE CAPITAL VARIABLE.

"A medida que ganan en volumen y en eficacia del rendimiento, los medios de producción van dejando un margen cada vez menor como medios de ocupación de obreros; y esta proporción decreciente todavía tiende a modificarse en el sentido de que, conforme crece la fuerza productiva del trabajo, el capital hace crecer su oferta de trabajo más rápidamente que su demanda de obreros"

DENTRO DEL CRECIMIENTO GENERAL Y LAS MIGRACIONES HACIA LAS CIUDADES, ENCONTRAMOS QUE EXISTEN ESTADOS QUE POR TENER MEJORES CONDICIONES NATURALES O UBICACIÓN ESTRATÉGICA LOGRAN DESARROLLOS INDUSTRIALES MÁS ACELERADOS, CREÁNDOSE ASÍ ENTIDADES DE ATRACCIÓN POBLACIONAL.

DE 1940 A 1980, SOBRESALEN, POR EL NÚMERO DE HABITANTES ENTIDADES COMO: MÉXICO, VERACRUZ, JALISCO, PUEBLA, MICHOACÁN Y EL DISTRITO FEDERAL.

ESTOS SEIS ESTADOS EN 1980 CONCENTRABAN EL 48.7% DEL TOTAL NACIONAL DE LA POBLACIÓN, MIENTRAS QUE LAS VEINTISEIS ENTIDADES RESTANTES SÓLO EL 51.3%.

COMO ALGO IMPORTANTE DE MARCAR, ES QUE LOS ANTERIORES ESTADOS SE ENCUENTRAN UBICADOS EN EL CENTRO DE LA REPÚBLICA MEXICANA, QUE ES DONDE SE LOCALIZA LA VIDA INDUSTRIAL DEL PAÍS.

LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO

POSTERIORMENTE A LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, EL SISTEMA ECONÓMICO CAPITALISTA, SE CARACTERIZA POR UNA FUERTE CONCENTRACIÓN DEL CAPITAL, QUE SE MANIFIESTA EN LA EXPANSIÓN DE GRANDES MONOPOLIOS. ENORMES NEGOCIOS MANEJADOS POR UNOS CUANTOS GRUPOS FINANCIEROS QUE TOMARON EL CONTROL DE LA ECONOMÍA INTERNACIONAL.

AL INTRODUCIRSE LOS MONOPOLIOS, EN PAÍSES DE ECONOMÍAS CAPITALISTAS "ATRAZADAS", SE DESARROLLA LA INDUSTRIA PERO SE ALTERA EL DESARROLLO CLÁSICO DE ESTAS NACIONES, ESTABLECIÉNDOSE NUEVAS FORMAS INTERNAS DE PRODUCCIÓN CAPITALISTA. LO QUE DEFINIÓ UNA RESTRUCTURACIÓN DE LA DIVISIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y UN SISTEMA ECONÓMICO GENERAL DE INTERDEPENDENCIA ENTRE PAÍSES CENTRALES Y PERIFÉRICOS.

DE MANERA PARTICULAR, EN LOS PAÍSES PERIFÉRICOS, UNA CARACTERÍSTICA RELEVANTE, DEL NUEVO ORDEN ECONÓMICO, HA SIDO EL PAPEL QUE HA TENIDO QUE ASUMIR EL ESTADO BURGUÉS, EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS NACIONES, YA QUE HA DEBIDO INVADIR DE MANERA DIRECTA EL ÁMBITO DE LA PRODUCCIÓN, ÁREA RESERVADA ANTERIORMENTE SÓLO PARA EL CAPITAL PRIVADO. CONFORMÁNDOSE ESTA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO COMO UNA COMPLEMENTARIDAD DE LA ECONOMÍA MONOPOLISTA VIGENTE.

EL NUEVO PAPEL DEL ASUMIDO POR EL ESTADO, TIENE COMO FUNDAMENTO EL AVANCE DE LAS FUERZAS PRODUCTIVAS QUE HAN GENERADO LOS MONOPOLIOS, HACIÉNDOSE NECESARIO, QUE UN ENTE TAN COMPLEJO COMO EL ESTADO, INTERVENGA PARA LOGRAR CANALIZAR EL INMENSO PROCESO DE SOCIALIZACIÓN QUE SE HA PRESENTADO EN ESTA ETAPA DEL CAPITALISMO.

LA INTERVENCIÓN DIRECTA DE ESTE ORGANISMO, EN LAS ECONOMÍAS, SE HA CONVERTIDO EN UN FACTOR INDISPENSABLE PARA LA REPROBACIÓN DEL SISTEMA A NIVEL MUNDIAL, YA QUE PARTICIPA EN LOS PROCESOS DE ACUMULACIÓN INTERNA Y EN LOS CAMBIOS ESTRUCTURALES NECESARIOS, ESFORZÁNDOSE POR ORIENTAR A LAS ECONOMÍAS, DE LOS DISTINTOS PAÍSES, DEFENDIENDO SIEMPRE LOS INTERESES DE LOS GRANDES CAPITALISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS.

EN REUNIÓN CON LOS MONOPOLIOS TRASNACIONALES LOS ESTADOS CAPITALISTAS HAN CONFORMADO EL "CAPITALISMO MONOPOLISTA DE ESTADO", SISTEMA QUE TIENE COMO SUSTENTO LA EXPLOTACIÓN DE LOS OBREROS, PERO REALIZÁNDOSE ÉSTA MANERA MÁS GENERAL Y ORGANIZADA.

LOS ESTADOS CAPITALISTAS ACTUALES, SE VAN ADAPTANDO A LAS NUEVAS CONDICIONES Y NECESIDADES DE LA ECONOMÍA MUNDIAL, TENIENDO ASÍ UNA PARTICIPACIÓN ACTIVA, EN LA NUEVA FACETA QUE SE ABRE DE LA CONTRADICCIÓN PROPIA DE ESTE SISTEMA; LA LUCHA

ENTRE LA CLASE OBRERA Y LA CAPITALISTA.

EL ESTADO MEXICANO INICIA ESTA CONFORMACIÓN ACTUAL, DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN DE 1910, INTERVINIENDO, DESDE ENTONCES, EN EL PROCESO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA NACIÓN DE MANERA DETERMINANTE. PERO, DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, ANTE EL IMPULSO AL MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES, ES QUE EL ESTADO MEXICANO SE CONVIERTE EN UN ELEMENTO CRUCIAL PARA EL AVANCE DE LA ACUMULACIÓN DEL CAPITAL DEL PAÍS, ASÍ SE TRANSFORMA Y ADECUA A LA DINÁMICA PROPIA, QUE LE MARCA LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA MUNDIAL.

LA INDUSTRIALIZACIÓN, QUE SE LLEVÓ A CABO EN MÉXICO, A PARTIR DE LOS AÑOS CUARENTAS SE LOGRÓ A PARTIR DE UNA MODERNA Y COSTOSA INFRAESTRUCTURA QUE ASUMIÓ EL ESTADO, SIENDO QUE EN PAÍSES DE DESARROLLO CAPITALISTA CLÁSICO LA REALIZABAN LAS EMPRESAS PRIVADAS, REBAZANDO DESPUÉS, TAMBIÉN, ESTE ÁMBITO E INTERVINIENDO DIRECTAMENTE EN LA PRODUCCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS NECESARIOS PARA LA REPRODUCCIÓN DE LA ECONOMÍA MEXICANA

ANALIZANDO EL AVANCE ECONÓMICO-SOCIAL DEL PAÍS, SE OBSERVA QUE ESTO NO HABRÍA SIDO FACTIBLE SIN EL APORTE ESTRATÉGICO DEL ESTADO. LAS INVERSIONES DE ESTE ORGANISMO, LOGRARON ALTAS TASAS DE CRECIMIENTO ECONÓMICO, GRANDES VOLÚMENES DE DE-

MANDA, EXPORTACIONES Y EXPANSIÓN DEL MERCADO INTERNO, LO QUE DE MANERA DIRECTA, A LOS EMPRESARIOS, AL CONTRARRESTAR, CON ESTO, LA TENDENCIA A LA BAJA, DE LA TASA DE GANANCIA.

DE HECHO, LA PARTICIPACIÓN EN LA ECONOMÍA POR PARTE DEL ESTADO, SE DEBE A LA ALTA CONCENTRACIÓN DE CAPITAL, QUE SE OBSERVA EN ALTAS COMPOSICIONES TÉCNICAS Y ORGÁNICAS, SIENDO LAS INVERSIONES CUANTIOSAS, LO QUE OBSERVA RIESGOS Y GENERALMENTE CICLOS ECONÓMICOS LENTOS DE REPRODUCCIÓN POR LO QUE NO SON COSTEABLES PARA LOS CAPITALISTAS, AÚN SEAN ESTAS EMPRESAS MONOPOLISTAS.

EL ESTADO EN MÉXICO, A PARTIR DE CAPTAR PLUSTRABAJO SOCIAL POR DIVERSOS MEDIOS, HA INVERTIDO EN LA ECONOMÍA DIRECTAMENTE, CREANDO TODO UN SECTOR ESTATAL DE PRODUCCIÓN ESTÁ INTEGRADO POR CERCA DE OCHOCIENTAS EMPRESAS, DE LAS CUALES SOBRESALEN POR SU IMPORTANCIA ECONÓMICA LAS ÁREAS DE ENERGÍA, PETROLEO, COMUNICACIONES, TRANSPORTES, TRANSFORMACIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y OTRAS ACTIVIDADES.

LAS EMPRESAS ESTATALES MEXICANAS DEBEN CONSIDERARSE CAPITALISTAS, Y NO PÚBLICAS COMO SE PRETENDE, YA QUE PERTENECEN A UN ESTADO BURGUÉS, CUYO OBJETIVO ES UTILIZARLAS, COMO UN MECANISMO ECONÓMICO, PARA RESGUARDAR LOS BENEFICIOS GENERALES DE LA CLASE DOMINANTE Y EN PARTICULAR DEL CAPITAL MONOPOLIS-

TA. LO ANTERIOR ES VÁLIDO, AÚN CUANDO INNUMERABLES ORGANISMOS ECONÓMICOS ESTATALES, SON CREADAS, A PARTIR DE LAS DEMANDAS NACIONALES Y POPULARES DEL PAÍS. ESTAS EMPRESAS SON MANEJADAS, COMO UNA FORMA DE CONTROL AL PUEBLO Y UN INSTRUMENTO DE CANALIZACIÓN, DE SUBSIDIO A LOS EMPRESARIOS.

EN RESUMEN, EL ESTADO MEXICANO HA VENIDO CUMPLIENDO CON LA CREACIÓN DE UN ÁREA ECONÓMICA ESTATAL, UN OBJETIVO BÁSICO; QUE ES GARANTIZAR LAS MEJORES CONDICIONES PARA LA REPRODUCCIÓN DEL CAPITAL NACIONAL Y EXTRANJERO POR MEDIO DE MANTENER UN CONTROL IDEOLÓGICO DE LA FUERZA DE TRABAJO, EN BASE A LAS TESIS NACIONALISTAS DE UNA ECONOMÍA MIXTA Y EN PROPORCIONAR INCENTIVOS ECONÓMICOS DIRECTOS A LAS EMPRESAS.

CAPITULO II

DESARROLLO URBANO DE MEXICO

I EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES COMO EXPRESIÓN DEL AVANCE CAPITALISTA.

DENTRO DE LAS MANIFESTACIONES SOCIO-ECONÓMICAS DEL DESARROLLO DEL CAPITALISMO EN MÉXICO, SE ENCUENTRA EL DEL INCREMENTO NATURAL DE LA POBLACIÓN DEL PAÍS Y SU CONCENTRACIÓN EN REGIONES GEOGRÁFICAS DETERMINADAS.

ESTA CONCENTRACIÓN DEBE MARCARSE EN EL ANÁLISIS DEL MODELO ECONÓMICO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES Y EN LA DEFINICIÓN DE LA DIVISIÓN DEL TRABAJO A NIVEL SOCIAL.

EL AUMENTO DE LA POBLACIÓN HA TENIDO UN CRECIMIENTO NATURAL, PERO LA MIGRACIÓN DE LAS ZONAS RURALES, ES UN FENÓMENO CARACTERÍSTICO DEL SISTEMA CAPITALISTA, AL DESARROLLARSE, EN EL SENO DE LAS ECONOMÍAS CAMPESINAS EL MERCANTILISMO.

LA FORMACIÓN DE CONGLOMERADOS URBANOS EN DETRIMENTO DE LAS POBLACIONES AGROPECUARIAS, HA CREADO IMPORTANTES CONTRADICCIONES SOCIOECONÓMICAS A LO INTERNO DEL PAÍS, TENIENDO ESTO ORIGEN EN EL MODELO ECONÓMICO INDUSTRIAL DE MÉXICO, EN EL QUE PARA FORTALECER LA INDUSTRIA, SE GENERÓ UNA TRANSFERENCIA DE VALOR DE LA AGRICULTURA HACIA LA INDUSTRIA, VÍA PRECIOS Y VÍA IMPUESTOS, LOGRANDO ASÍ, QUE EL SECTOR SECUNDARIO Y TERCIARIO SE DESARROLLARAN DE MANERA RÁPIDA EN DETERMINA -

DAS ZONAS GEOGRÁFICAS.

LAS GRANDES URBES SON RESULTADO DE LA PROPIA LÓGICA DE LA INDUSTRIALIZACIÓN DEL PAÍS, LA CONCENTRACIÓN ESPACIAL DE LAS PLANTAS INDUSTRIALES EN LAS CIUDADES, DEBIDO A UNA SERIE DE VENTAJAS TÉCNICAS Y DE OTRO TIPO COMO ES LA INMEDIATÉS DEL MERCADO QUE GENERA EL DESARROLLO DE ESTAS CIUDADES.

ESTO EXPLICA QUE LA INDUSTRIALIZACIÓN LLEVA IMPLICITO EL CRECIMIENTO ACELERADO DE UNOS CUANTOS CENTROS URBANOS, EN OCACIONES INCLUSO, EN DETRIMENTO DE OTROS YA EXISTENTES. AL DARSE LA CONCENTRACIÓN INDUSTRIAL Y POR LO TANTO CONVERTIRSE EN UN POLO DE ATRACCIÓN DE LA MIGRACIÓN RURAL, SE GENERA EN FORMA PARALELA LA CONCENTRACIÓN DE LOS SERVICIOS GUBERNAMENTALES, DE LA ENSEÑANZA SUPERIOR, DE LAS ACTIVIDADES CULTURALES, ASÍ COMO DE LOS SERVICIOS DE DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN.

PARTICULARMENTE, EN AMÉRICA LATINA, LOS IMPULSOS DE INDUSTRIALIZACIÓN FAVORECEN UNA ALTA CONCENTRACIÓN DE POBLACIÓN, DADA LA ESCACÉS DE RECURSOS CON LOS QUE SE CUENTA DE CAPITAL, TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA.

Á LO INTERNO DE ESTAS CIUDADES CAPITALISTAS SE GENERAN CON - TRADICCIONES IMPORTANTES, YA QUE LA DISTRIBUCIÓN DEL INGRESO

ES SÚMAMENTE DESIGUAL, EXISTIENDO POLARIZACIÓN ENTRE LOS DIVERSOS ESTRATOS SOCIALES QUE LA HABITAN. DE HECHO, LOS MOVIMIENTOS POLÍTICOS POPULARES HAN MANIFESTADO UN AUJE, POR LA FUERZA QUE HOY REPRESENTA LA POBLACIÓN PAUPERIZADA QUE HA POBLADO LAS ZONAS PERIFÉRICAS DE LAS CIUDADES MODERNAS.

DEBEMOS ENTENDER QUE LA FORMACIÓN DE CIUDADES CONCENTRADORAS DE CAPITAL, SON INHERENTES A LA REPRODUCCIÓN DEL SISTEMA CAPITALISTA EN SU CONJUNTO, DE HECHO, EL QUE NUESTRO PAÍS ESTÉ DETERMINADO EN SU DESARROLLO ECONÓMICO POR EL PAPEL QUE JUEGA DE PAÍS PERIFÉRICO EN LA ECONOMÍA MUNDIAL HACE QUE SE REPRODUZCA ESTO A LO INTERNO, CREANDO REGIONES CENTRALES QUE SE APROPIAN DE UN PLUSTRABAJO SOCIAL DE OTRAS ENTIDADES Y SE CREE TODA UNA SERIE DE CONCENTRACIONES A LO INTERNO DEL PAÍS, FUNDAMENTALMENTE ENTRE EL SECTOR INDUSTRIAL Y AGRÍCOLA.

EXISTE UNA TENDENCIA DE CONCENTRACIÓN POBLACIONAL EN SEIS ESTADOS DE LAS TREINTA ENTIDADES FEDERATIVAS CON QUE CUENTA LA REPÚBLICA MEXICANA. ESTOS ESTADOS SOBRESALEN POR SU ACTIVIDAD INDUSTRIAL, COMERCIAL O POR SU AGRICULTURA CAPITALISTA Y SON EN IMPORTANCIA POR NÚMERO DE HABITANTES: EL DISTRITO FEDERAL, EL ESTADO DE MÉXICO, VERACRUZ, JALISCO, PUEBLA Y MICHOACÁN. (CUADRO 4).

"En los últimos decenios la población urbana se ha

triplicado, su elevado ritmo de crecimiento se debió no sólo al aumento de la migración campo-ciudad, sino también a su incremento natural. Se estima que durante 1960-1970 el crecimiento de la población urbana se explica en un 67% por crecimiento natural y en un 33% por la migración" (3).

EN FORMA MÁS PARTICULAR, LA POBLACIÓN HA VENIDO ESTABLECIÉNDOSE EN TRES GRANDES CIUDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES QUE SON: EL DISTRITO FEDERAL, MONTERREY Y GUADALAJARA, TENIENDO ACTUALMENTE VEINTIÚN MILLONES SEISCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS HABITANTES QUE REPRESENTAN EL 28.9% DE LA POBLACIÓN TOTAL NACIONAL.

"Se estima que durante el último decenio, más del 50% de toda la migración ocurrida en el país se dirigió al área Metropolitana de la Ciudad de México y otra proporción importante a las Ciudades de Monterrey y Guadalajara" (4).

CUADRO 4

POBLACION POR ENTIDAD FEDERATIVA 1940 - 1980
(MILES DE HABITANTES)

ENTIDAD	1940	1950	1960	1970	1980
REPÚBLICA MEXICANA	19'654	25'791	34'923	48'996	67'567
DISTRITO FEDERAL	1'757	3'050	4'871	6'987	9'399
MÉXICO	1'146	1'393	1'898	3'895	7'561
VERACRUZ	1'619	2'040	2'728	3'876	5'277
JALISCO	1'418	1'747	2'443	3'351	4'311
PUEBLA	1'295	1'626	1'974	2'548	3'290
MICHOACÁN	1'182	1'423	1'852	2'362	3'054

FUENTE: LA ECONOMÍA MEXICANA EN CIFRAS 1981.- NACIONAL

FINANCIERA

ESTAS CIUDADES SE CARACTERIZAN POR SER POLOS DE ATRACCIÓN ECONÓMICOS, PRINCIPALMENTE DE LOS SECTORES INDUSTRIALES, COMERCIALES Y DE SERVICIOS.

SON LOS MERCADOS MÁS FUERTES DEL PAÍS, DADA LA CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN, TANTO DE ALTOS INGRESOS QUE DEMANDAN BIENES Suntuarios, como de la inmensa población asalariada.

TIENEN UNA RELEVANCIA SIGNIFICATIVA, POR SU APORTACIÓN A LA PRODUCCIÓN NACIONAL, ASÍ COMO PORQUE AHÍ SE PRODUCEN LAS INNOVACIONES TÉCNICAS, CIENTÍFICAS Y CULTURALES.

EN ELLAS SE CONCENTRA UNA GRAN RIQUEZA SOCIAL, PERO SE CARACTERIZA ÉSTA EN FORMA NATURAL, DADO EL SISTEMA CAPITALISTA, POR UNA MALA DISTRIBUCIÓN ENTRE LA POBLACIÓN. EN FORMA ESPACIAL ES VISIBLE LA DIFERENCIA SOCIAL EN ESTAS CIUDADES, LA DIVISIÓN EN BARRIOS Y COLONIAS ES EVIDENTE ANTE LA PRESENCIA O ESCASEZ DE SERVICIOS PÚBLICOS.

UNA DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS QUE PRESENTAN ESTAS CIUDADES, ES LA FORMACIÓN DE UNA CAPA DE POBLACIÓN DESOCUPADA, ES DECIR, LA EXISTENCIA DE UN EJÉRCITO INDUSTRIAL DE RESERVA, QUE TIENDE A CRECER, Y QUE SIEMPRE ESTÁ A DISPOSICIÓN DE LA DEMANDA DE MANO DE OBRA BARATA, ESTA POBLACIÓN CUMPLE LA FUNCIÓN ECONÓMICA DE ABARATAR EL SALARIO Y HACER MÁS RE -

DITUABLE LA INVERSIÓN DEL CAPITAL.

PRECISAMENTE ESTA POBLACIÓN COMPUESTA EN SU MAYORÍA POR MIGRANTES RURALES, HA POBLADO LOS LÍMITES DE LAS CIUDADES, FORMANDO LOS FAMOSOS CINTURONES DE MISERIA, DONDE SE CARECE DE LOS MÁS ELEMENTALES SERVICIOS URBANOS, CON QUE CUENTAN LA CLASE MEDIA Y LA BURGUESÍA COMO TAL.

UN FENÓMENO IMPORTANTE ES LA FORMACIÓN DE LAS LLAMADAS ZONAS METROPOLITANAS DE ESTAS CIUDADES, SON ESPACIOS INDUSTRIALES O HABITACIONALES, TANTO DE POBLACIÓN DE ALTOS INGRESOS QUE SE CONGREGAN EN ESTOS LUGARES FORMANDO ZONAS RESIDENCIALES QUE CUENTAN CON TODOS LOS SERVICIOS QUE SU STATUS SOCIAL REQUIERE, COMO POR ZONAS POBLADAS POR OBREROS Y MIGRANTES RURALES QUE NO CUENTAN CON NINGÚN SERVICIO URBANO, SIENDO SUS CONDICIONES DE VIDA INFRAHUMANA. LOS VALORES DE LA TIERRA DE HECHO DEBE OBSERVARSE COMO UN PROBLEMA TRADICIONAL DE LAS FUERZAS DEL MERCADO EN BIENES Y RAÍCES.

"Los estratos sociales de mayores ingresos se movilizan hacia las áreas de la ciudad donde pueden segregarse en áreas residenciales que satisfacen sus necesidades de clase social. A su vez la población de bajos ingresos nativa o migrante se ve obligada, ante la falta de alternativas a segregarse en zonas periféricas cuya dotación de servicios muni-

ciudades es escasa y deficiente" (5).

AÚN CUANDO LOS MUNICIPIOS QUE VIENEN CONFORMÁNDOSE COMO ZONA METROPOLITANA, SE CONVIERTEN EN PARTE DE LA MANCHA URBANA, DESPUÉS DE UNA ETAPA DEL DESARROLLO DE LA CIUDAD CENTRAL, ÉSTA COMIENZA A ESTANCARSE EN CUANTO A SU AUMENTO POBLACIONAL Y COMIENZA A CRECER LA POBLACIÓN EN FORMA ACELERADA DE LA ZONA METROPOLITANA, ASÍ TANTO EN TÉRMINOS DE LONGITUD COMO POR NÚMERO DE HABITANTES LA ZONA SE CONVIERTE EN UNA ZONA MÁS IMPORTANTE QUE LAS MISMAS CIUDADES CENTRALES.

AÚN ASÍ, POR SU IMPORTANCIA GUBERNAMENTAL, COMERCIAL Y DE SERVICIOS, LA CIUDAD CENTRAL EJERCE UNA INFLUENCIA DIRECTA Y DE CONTROL HACIA LA ZONA PERIFÉRICA.

EN GENERAL, EL ACELERADO INCREMENTO DE LA POBLACIÓN URBANA Y SU CONCENTRACIÓN REQUIERE CADA VEZ MAYORES INVERSIONES CON EL SOLO OBJETO DE HACER FRENTE A DICHO AUMENTO. LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS ESCOLARES, LA INTRODUCCIÓN DE AGUA, DRENAJE, LA PAVIMENTACIÓN Y OTROS SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA URBANA, EL TRANSPORTE URBANO, LA VIVIENDA, ETC. CONSUMEN UNA IMPORTANTE PARTE DE LA INVERSIÓN PÚBLICA.

"Este proceso de poblamiento que va configurando las colonias populares tienen entre sí distincio -

nes, definidas básicamente por la forma en que se da la condición primaria de establecimiento, siendo un rasgo común la disponibilidad de tierras no aprovechables para otras actividades que permitiesen una valorización del capital mediante su ocupación.

El surgimiento en las sociedades capitalistas de cientos de colonias populares, ciudades perdidas, etc. las condiciones de hacinamiento y las pésimas condiciones materiales en la que se encuentran amplios sectores populares (como son la falta de agua, luz, drenaje, etc.) son sólo algunos síntomas que padece la población oprimida en las ciudades capitalistas modernas.

"La Zona Metropolitana se define, en términos generales, como la extensión territorial que incluye a la unidad político administrativo que contiene a la ciudad central, y a las unidades político administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencias de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa" (6).

2 LA CIUDAD DE MÉXICO, GUADALAJARA Y MONTERREY

ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE LA EXPLICACIÓN DE LA ENORME CONCENTRACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO SE EXPLICA POR RAZONES HISTÓRICAS, GEOGRÁFICAS Y POR LA CENTRALIZACIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVO, PERO FUNDAMENTALMENTE TIENE SU BASE EN EL AVANCE INDUSTRIAL DEL PAÍS.

DE HECHO, EL CRECIMIENTO GENERAL INDUSTRIAL DEL PAÍS DE LOS AÑOS CUARENTA, FUE LA BASE QUE SUSTENTÓ EL DESARROLLO DE LA CAPITAL EN FORMA ACELERADA, AÚN CUANDO LA ZONA PERIFÉRICA DE ÉSTA, SE CONSTITUYÓ COMO TAL EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS CINCUENTAS.

LA PLANTA INDUSTRIAL QUE SE UBICA EN EL DISTRITO FEDERAL Y LA ZONA METROPOLITANA, ES EN GRAN MEDIDA MEDIANA Y PESADA Y SE CARACTERIZA POR LA UTILIZACIÓN INTENSIVA DE CAPITAL Y EL USO DE TECNOLOGÍA SOFISTICADA.

LA MAYORÍA DE LAS EMPRESAS TRASNACIONALES QUE SE LOCALIZAN EN NUESTRO PAÍS, TIENEN POR LO GENERAL UNA SEDE UBICADA EN ESTA ZONA, Y LAS MÁS IMPORTANTES EMPRESAS NACIONALES TAMBIÉN SE UBICAN EN ESTA CIUDAD.

SE ESTIMA QUE DURANTE LA DÉCADA DE 1950 A 1960 EL 50% DE LAS

INVERSIONES INDUSTRIALES CORRESPONDIÓ AL DISTRITO FEDERAL, Y EN ESA MISMA ÉPOCA EL 92% DE LOS NUEVOS EMPLEOS EN LA INDUSTRIA, EXCLUYENDO EL PETRÓLEO FUE CREADO EN EL DISTRITO FEDERAL, ESTADO DE MÉXICO Y NUEVO LEÓN.

"La explicación de la concentración de la industria en las grandes ciudades estriba, en general, en las economías externas y de urbanización que éstas proporcionan, así como otros factores tales como: el efecto demostración cuya consecuencia ha sido, el aumento del consumo suntuario de grupos socioeconómicos minoritarios, que residen en las grandes ciudades del país; la política tarifaria de los ferrocarriles que abarata el transporte de bienes primarios con respecto a los productos terminales; el creciente mercado constituido por la población de bajos ingresos para una industria que no puede desarrollarse en ciudades pequeñas; las razones psicosociales de los industriales y de sus familiares que los conduce a establecerse en las grandes ciudades; la concentración de las inversiones extranjeras en donde pueden contar con mayor seguridad de éxito, así como estar cerca de los centros de decisión, de financiamiento, etc." (7).

LA PARTICIPACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL Y LA ZONA METROPOLITANA, POR LO TANTO, VIENE A TENER UNA IMPORTANTE REPERCUSIÓN DE LA ECONOMÍA NACIONAL; APRECIÁNDO ALGUNAS CIFRAS SOBRE EL PRODUCTO INTERNO BRUTO OBSERVAMOS QUE EN 1940, EL DISTRITO FEDERAL APORTABA EL 33.6% DEL PIB NACIONAL, EN 1950 EL 31.2%, EN 1960 EL 37.3% Y EN 1970 EL 35.9%. ESTO DEFINE QUE 31 ESTADOS DE LA REPÚBLICA PRODUJERAN EL 64.13% DEL PIB, EN 1970 Y SÓLO LA CAPITAL EL 35.9%, ES DECIR, QUE EXISTE UNA TERRIBLE CONCENTRACIÓN DE CAPITAL EN ESTA ENTIDAD.

A NIVEL DE SECTORES ECONÓMICOS, LA CAPITAL NO PARTICIPA EN EL SECTOR AGROPECUARIO, A NIVEL NACIONAL DEBIDO A LA EXTINCIÓN DE ESTA ACTIVIDAD EN LA CIUDAD. EN CUANTO AL SECTOR INDUSTRIAL EN 1970 PARTICIPÓ EN UN 29.09% CON RESPECTO A LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL NACIONAL Y EN EL SECTOR SERVICIOS APORTA UN 47.62% PARA ESE MISMO AÑO Y ES EL SECTOR ECONÓMICO EN EL QUE SOBRESALE MÁS SU APORTACIÓN.

TAMBIÉN, SE CALCULA QUE SE MUEVE EL 68.3% DEL CAPITAL BANCARIO NACIONAL, SE OTORGA EL 77.35% DE LOS CRÉDITOS HIPOTECARIOS Y SE REALIZAN EL 72.0% DE LAS INVERSIONES EN ACCIONES Y VALORES. (8).

ESTA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA CONLLEVA UNA DEMANDA DE MANO DE OBRA ABSOLUTA Y RELATIVA QUE HA GENERADO UNA MIGRACIÓN DE PO

BLACIÓN RURAL HACIA LA CAPITAL, EXCEDIENDO LA OFERTA A LA DEMANDA Y CREANDO EL MÁS NUMEROSO EJÉRCITO INDUSTRIAL DE RESERVA DEL PAÍS, QUE ESTÁ INTEGRADO FUNDAMENTALMENTE POR MIGRANTES RURALES QUE VIENEN A ESTABLECERSE EN ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS POPULARES.

ACTUALMENTE LA CIUDAD DE MÉXICO NO PUEDE CONSIDERARSE SÓLO COMO EL DISTRITO FEDERAL, SINO QUE DADA LA INTEGRACIÓN SOCIOECONÓMICA CON LOS ONCE MUNICIPIOS DEL ESTADO DE MÉXICO, SE CONSIDERA COMO UNA UNIDAD EL DISTRITO FEDERAL Y SU ZONA METROPOLITANA.

ES INCORRECTO, POR LO TANTO, TRATAR LA PROBLEMÁTICA DEL DISTRITO FEDERAL COMO ENTIDAD FEDERATIVA, YA QUE LA INTERACCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS TANTO ECONÓMICAS, COMERCIALES, POLÍTICAS Y CULTURALES, ES UN HECHO EN LA VIDA COTIDIANA DE LA POBLACIÓN.

"En particular, la Ciudad de México se ha desplazado principalmente al Norte, al Sur y al Este, formando un agrupamiento compacto que ha borrado los límites de la Ciudad con las Delegaciones y aún con la de varios Municipios del Estado de México. De este modo, se ha formado una gran Zona Metropolitana integrada, desde luego, por el propio Dis -

trito Federal, más once Municipios del Estado de México. Esta zona, con mucho, la mayor del país, tiende a prolongarse a Toluca al Este, a Pachuca al Noroeste, a Cuernavaca al Sureste y a Puebla al Suroeste" (9).

EN CUANTO A POBLACIÓN, EL DISTRITO FEDERAL Y SU ZONA METROPOLITANA PRESENTAN UNA TENDENCIA HACIA LA BAJA EN CUANTO A LA TASA DE CRECIMIENTO, PERO EN TÉRMINOS ABSOLUTOS AUMENTA; ACTUALMENTE, SE PRESENTA UNA TASA DE CRECIMIENTO DEL 3.0%. EN 1960 EL DISTRITO FEDERAL Y SU ZONA METROPOLITANA CONTABAN CON CINCO MIL DOSCIENTOS TREINTA MIL MILLONES DE HABITANTES, EN 1970 CON OCHO MIL SEISCIENTOS VEINTITRES MIL MILLONES Y PARA 1980, CON CATORCE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL MILLONES; ESTO SIGNIFICA QUE EN VEINTE AÑOS AUMENTÓ LA POBLACION EN NUEVE MIL DOSCIENTOS QUINCE MIL MILLONES PERSONAS.

LA POBLACIÓN PARA 1983 SE CALCULA EN DIECISEIS MIL, DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS HABITANTES, QUE SIGNIFICA QUE EL 21.7% DE LA POBLACIÓN NACIONAL SE CONCENTRA EN ESTA PARTE DEL PAÍS.

CONSIDERANDO SÓLO EL DISTRITO FEDERAL, YA QUE NO SE CUENTA CON DATOS PARA TODA LA ZONA METROPOLITANA, EN 1980 EXISTÍA UNA DENSIDAD DE POBLACIÓN DE SEIS MIL TRESCIENTOS TREINTA Y

SIETE HABITANTES POR KILÓMETRO CUADRADO, LA MÁS CERCANA A ESTA CIFRA ES LA DEL ESTADO DE MÉXICO CON TRESCIENTOS CINCUENTA Y TRES HABITANTES POR KILÓMETRO CUADRADO, QUE NO TIENE NINGÚN NIVEL DE COMPARACIÓN.

LA FORMACIÓN DE ESTA CIUDAD ES EL FENÓMENO MÁS REPRESENTATIVO DE LAS CONCENTRACIONES POBLACIONALES URBANAS DEL PAÍS Y EN GENERAL DE LAS SOCIEDADES INDUSTRIALES Y RESPONDE A LA FORMA CONCRETA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCIAS.

LA CIUDAD DE MÉXICO HA GENERADO GRANDES CONTRADICCIONES TANTO POR LOS DISTINTOS NIVELES DE VIDA AL INTERIOR DEL PAÍS COMO A LO INTERNO DE LA CIUDAD, YA QUE LA DEMANDA DESMEDIDA DE SERVICIOS COMO AGUA POTABLE, DRENAJE, SERVICIOS MÉDICOS, VIVIENDA Y TRANSPORTE URBANO, ES INSACIABLE Y LAS FUERTES INVERSIONES QUE SE LLEVAN A CABO, EN ESTAS CIUDADES GENERA UN COSTO ECONÓMICO SOCIAL EN DETRIMENTO DE OTRAS REGIONES DEL PAÍS.

LOS ASENTAMIENTOS PERIFÉRICOS, POR LOS QUE SE CARACTERIZA LA ZONA METROPOLITANA, SI BIEN ESTÁN FORMADOS EN UNA PARTE POR OBREROS, LA MAYORÍA SON DESEMPLEADOS Y SUBEMPLEADOS PROVENIENTES DEL CAMPESINADO MÁS POBRE DE NUESTRO PAÍS, Y CON UN FUERTE ARRAIGO A LA PROPIEDAD PRIVADA.

LAS CAPAS SOCIALES DE ESTAS ZONAS POPULARES SON LOS SECTORES MÁS EMPOBRECIDOS EN LAS CIUDADES, DESDE LA DÉCADA DE LOS CINCUENTAS HASTA LA ACTUALIDAD, ESTOS POBLADORES SE HAN LANZADO A OCUPAR LOS TERRENOS SEMIURBANOS O BALDÍOS QUE SE UBI- CAN EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD, UNAS VECES PAGANDO POR ELLO Y OTRAS OCUPÁNDOLAS ILEGAL Y VIOLENTAMENTE.

ESTOS SECTORES HAN HECHO EMERGER LAS COLONIAS POPULARES, AN- TE LO QUE EL ESTADO HA PRETENDIDO IMPONER UNA POLÍTICA URBA- NA CUYO ASPECTO PRINCIPAL ES EL DE CREAR UN MERCADO INTERNO PARA LA PRODUCCIÓN Y EL CONSUMO EN LO REFERENTE A LA RAMA DE LA CONSTRUCCIÓN.

EL GOBIERNO CAPITALINO FRENTE A LAS NECESIDADES DERIVADAS DE LA INSUFICIENCIA DEL CONSUMO COLECTIVO, HA RESPONDIDO CON AC- CIONES RÉPRESIVAS CUYA FINALIDAD ES DISLOCAR Y EXTINGUIR LAS ACCIONES MASIVAS DE DESCONTENTO Y POR OTRO LADO, ACCIONES TENDIENTES A CREAR UN CONSENSO DE LA POBLACIÓN DENTRO DEL MARCO DEL PROCESO DE LEGITIMIZACIÓN, CUYA FINALIDAD ES ESTE- RILIZAR, CUALQUIER POSIBILIDAD DE QUE FRUCTIFIQUEN ACCIONES DE DESCONTENTOS DE LA SOCIEDAD CIVIL,

LA POBLACIÓN DESPOSEIDA AL NO VER CUBIERTAS SUS NECESIDADES HABITACIONALES, DE ASISTENCIA, DE SERVICIOS Y DE EDUCACIÓN SE GESTAN EN ELLA DESCONTENTOS QUE PRODUCEN ACCIONES QUE

TIENDEN A MODIFICAR EL FUNCIONAMIENTO DE LAS CIUDADES.

CUANTO MÁS AUMENTA LA INSATISFACCIÓN DE LAS MASAS, CUANTO MÁS SE EXARCEBAN LAS TENSIONES SOCIALES EN TORNO A ESE MARCO DE NECESIDADES Y CUANTO MÁS EL ESTADO INTERVIENE NO PARA SATISFACER ESAS NECESIDADES, SINO PARA EVITAR QUE LAS TENSIONES SE AGUDICEN Y SE CONVIERTAN EN FACTORES QUE ATENTEN CONTRA LA LÓGICA DEL SISTEMA.

ASÍ, EL PROCESO DE URBANIZACIÓN QUE SE HA VENIDO PRESENTANDO EN LA CIUDAD DE MÉXICO SE CARACTERIZA POR UN PROCESO DE URBANIZACIÓN QUE HA CREADO UNA DETERIORACIÓN CADA VEZ MAYOR DE LAS CONDICIONES DE VIDA, PERO NO COMO CONSECUENCIA DE LA CONCENTRACIÓN ECOLÓGICA, SINO COMO EXPRESIÓN DE LA CONTRADICCIÓN ENTRE LA SOCIALIZACIÓN CRECIENTE DE LOS EQUIPAMIENTOS BÁSICOS DE LA VIDA COTIDIANA, LA PAUPERIZACIÓN RELATIVA DE UNA MAYORÍA DE LA POBLACIÓN Y EL CARÁCTER CAPITALISTA DOMINANTE EN LA PRODUCCIÓN DE BIENES Y SERVICIOS. LA CRISIS URBANA TIENDE A RECLAMAR, CADA VEZ MÁS, LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO.

LA CIUDAD DE MONTERREY

ESTA CIUDAD DE MONTERREY Y SU PERIFERIA INICIA SU CRECIMIENTO A PARTIR DE LOS AÑOS CUARENTAS, AÚN CUANDO EL FENÓMENO DE

LA METROPOLIZACIÓN SE PRESENTA EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS SESENTAS. ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA DE MONTERREY EXISTE UNA DIFERENCIA APROXIMADA DE VEINTE A TREINTA AÑOS EN CUANTO DESARROLLO URBANÍSTICO, YA QUE HACE TREINTA AÑOS EL DISTRITO FEDERAL CONTABA CON LA POBLACIÓN QUE ACTUALMENTE CUENTA ESTA CIUDAD.

SU CRECIMIENTO SE DEBIÓ FUNDAMENTALMENTE AL DESARROLLO INDUSTRIAL Y ES CONSIDERADA LA SEGUNDA CIUDAD EN IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL PAÍS.

SU IMPORTANCIA E INFLUJO ECONÓMICO IRRADIA TODO EL NORTE DEL PAÍS Y ES LA URBE MÁS SOBRESALIENTE DE LA FRONTERA NORTE, CUENTA CON UNA SERIE DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS QUE HASTA HOY NINGUNA CIUDAD DEL NORTE POSEE.

SU POBLACIÓN HA MANIFESTADO UN CRECIMIENTO ACELERADO, YA QUE EN 1970 CONTABA CON MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL MILLONES DE PERSONAS Y PARA 1983 YA TENÍA DOS MIL, CUATROCIENTOS VEINTINUEVE MIL MILLONES DE HABITANTES, SIGNIFICANDO QUE EN TRECE AÑOS HUBO UN INCREMENTO ABSOLUTO DE NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL MILLONES DE PERSONAS, (CUADRO 5).

ES DE RELEVANCIA MENCIONAR QUE EXISTE EN ESTA CAPITAL, EL GRUPO EMPRESARIAL MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS, QUIENES HAN LEVAN

TADO TODO UN EMPORIO ECONÓMICO A NIVEL NACIONAL INVIRTIENDO CONJUNTAMENTE CON CAPITAL EXTRANJERO EN ALGUNAS INDUSTRIAS. ESTE GRUPO SE HA DESTACADO POR SU INTERVENCIÓN EN EL ESTADO, EN LA VIDA CULTURAL Y EDUCATIVA DEL PAÍS.

ACTUALMENTE, TIENE EL CENTRO DE ESTUDIOS TECNOLÓGICOS DE MONTERREY, QUE ES UN CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES, DONDE SE PREPARAN CUADROS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS PARA LAS EMPRESAS NACIONALES DEL PAÍS.

GUADALAJARA

EL PROCESO DE DESARROLLO URBANO DE ESTA CAPITAL, SE INICIA EN LOS AÑOS CINCUENTAS, AÚN CUANDO FUE HASTA LOS SESENTAS, SETENTAS CUANDO LA POBLACIÓN DEL MUNICIPIO CENTRAL DESCENDIÓ EN TÉRMINOS RELATIVOS Y AUMENTABA LA POBLACIÓN DE LA ZONA METROPOLITANA. LA CIUDAD DE GUADALAJARA Y SU ZONA CONURBADA ES LA SEGUNDA EN IMPORTANCIA EN EL PAÍS, POR SU NÚMERO DE HABITANTES, EN 1980, SU PROMEDIO ANUAL DE CRECIMIENTO FUE DE 6.7%, TENIENDO EN ESE AÑO UNA POBLACIÓN DE DOS MILLONES, QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL PERSONAS. (CUADRO 5). DE HECHO, ESTA URBE ES EL CENTRO DE TODA UNA REGIÓN DE PEQUEÑOS CENTROS URBANOS Y AGRÍCOLAS. GUADALAJARA POSEE UNA ESTRUCTURA INDUSTRIAL DINÁMICA Y MUESTRA UNA BALANCEADA ESTRUCTURA DE SERVICIOS QUE FUNCIONA PARA UNA ÁREA DE INFLUENCIA AGRÍCOLA

CUADRO 5

PRINCIPALES AREAS URBANAS 1960-1983

(MILES DE HABITANTES)

	1960	1970	1980	1983
CIUDAD DE MEXICO <u>1/</u>	5'211	8'889	14'445	16'249
GUADALAJARA <u>2/</u>	851	1'486	2'166	2'429
MONTERREY <u>3/</u>	708	1'236	2'586	2'957

- 1/ EN 1960 INCLUYE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL (ES - CEPTO LA DELEGACIÓN DE MILPA ALTA) Y LA DE LOS MUNICIPIOS DE ATIZAPÁN DE ZARAGOZA, COACALCO, CUAUTITLÁN, CHIMAL - HUACÁN, ECATEPEC, LA PAZ, NAUCALPAN, TLANEPANTLA Y TUL - TITLÁN, DEL ESTADO DE MÉXICO; EN 1970 Y 1980, ADEMÁS DE LO ANTERIOR, INCLUYE LA POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE NEZA HUALCÓYOTL, DEL ESTADO DE MÉXICO.
- 2/ INCLUYE LA POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE GUADALAJARA, TLAQUEPAQUE Y ZAPOPAN.
- 3/ INCLUYE LA POBLACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE MONTERREY, GARZA GARCÍA, GUADALUPE, SAN NICOLÁS DE LOS GARZA Y SAN TA CATARINA.

FUENTE: PARA 1960-1970, LA ECONOMÍA MEXICANA EN CIFRAS, 1981.- NACIONAL FINANCIERA.

PARA 1980-1983, DATOS BÁSICO SOBRE LA POBLACIÓN DE MÉXICO 1980-2000. SPP.

BASTANTE EXTENSA Y QUE SE HA CONSTITUÍDO COMO BASE DE SU DESARROLLO.

GUADALAJARA SE HA CARACTERIZADO POR SER UNA CIUDAD PARA EL COMERCIO, ENTRE LA COSTA DEL PACÍFICO Y TODO EL SUBSISTEMA ECONÓMICO DEL BAJÍO.

CAPITULO III

EL TRANSPORTE URBANO

I CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE EN EL SISTEMA CAPITALISTA.

LAS RAMAS DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES SE HAN DESARROLLADO RAPIDAMENTE EN LA ETAPA HISTÓRICA DEL SISTEMA ECONÓMICO CAPITALISTA, ESTE AVANCE LO DEBEMOS ENTENDER EN EL MARCO GENERAL DEL DESARROLLO DE LAS FUERZAS PRODUCTIVAS QUE LLEVA IMPLÍCITO ESTE SISTEMA ECONÓMICO. ES DECIR, QUE CONFORME EL VALOR DE CAMBIO Y POR TANTO EL INTERCAMBIO, SE VUELVEN FUNDAMENTALES PARA LA PRODUCCIÓN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DEBEN MOSTRAR IMPORTANTES LOGROS TECNOLÓGICOS QUE PERMITAN SUPERAR LOS OBSTÁCULOS DEL TIEMPO Y EL ESPACIO, PARA LOGRAR ASÍ LA REALIZACIÓN DE LAS MERCANCÍAS, QUE ES EL FIN ÚLTIMO DEL CAPITAL INVERTIDO.

"El capital por su naturaleza, tiende a superar toda barrera espacial. Por consiguiente la creación de las condiciones físicas del intercambio de los medios de comunicación y de transporte se convierten para él, y en una medida totalmente distinta, en una anulación del espacio por el tiempo"⁽¹⁰⁾.

ESTO DEFINE QUE EL AVANCE DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE SE DEBE OBSERVAR COMO UN MEDIO PARA LA REALIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS MÁS NO COMO UN FIN EN SÍ MISMO.

DE LO ANTERIOR DEBEMOS VISUALIZAR QUE EL TRANSPORTE ES UNA RAMA DE LA PRODUCCIÓN MÁS, INDEPENDIEMENTE DE LAS EXISTENTES, Y DEBE TOMARSE COMO UNA ALTERNATIVA MÁS DE INVERSIÓN PARA EL CAPITAL.

SÓLO QUE ESTA RAMA DE PRODUCCIÓN, POR SUS CARACTERÍSTICAS PROPIAS, SE PRESENTA A PRIMERA VISTA COMO UNA EXTENSIÓN DEL PROCESO DE CIRCULACIÓN DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS. CUANDO VERDADERAMENTE, ES UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA DONDE EN EL PROCESO DE PRODUCCIÓN SE VALORIZA, CAPITAL CONSTANTE Y VARIABLE, PRODUCIENDO UNA MERCANCÍA VALORIZADA.

ESTA MERCANCÍA POSEE LA CARACTERÍSTICA DE NO PRESENTARSE MATERIALIZADA U OBJETIVIZADA, SINO DE PODER SER CONSUMIDA EL MISMO MOMENTO DE SU PRODUCCIÓN.

"Personas y mercancías viajan en el medio de transporte, y este viaje, este desplazamiento de un lugar a otro constituye precisamente el proceso de producción efectuado. Aquí el efecto útil sólo puede consumirse durante el proceso que sólo funciona como artículo comercial, que sólo circule como mercancía después de su producción"⁽¹¹⁾.

POR LO TANTO EL TRANSPORTE SIEMPRE AÑADE VALOR A LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS, YA SEA MEDIANTE LA TRANSFERENCIA DE VALOR DE LOS MEDIOS DE PRODUCCIÓN O MEDIANTE LA ADICIÓN DEL VALOR QUE EL TRABAJO DE TRANSPORTAR DEFINE. EN ESTA ÚLTIMA POSICIÓN SE DEBE OBSERVAR LA VALORIZACIÓN, COMO EN CUALQUIER TIPO DE PRODUCCIÓN, A LOS SALARIOS Y OTRA A LA PLUSVALÍA.

"Pero el valor de cambio de este efecto útil se determina, como el de cualquier otra mercancía, por el valor de los elementos de producción consumidos en él (fuerza de trabajo y medios de producción) más la plusvalía creada por el trabajo excedente de los obreros que trabajan en la industria del transporte".⁽¹²⁾

IGUALMENTE, COMO EN OTRAS INDUSTRIAS, EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE, RIGE LA LEY DE LA PRODUCTIVIDAD, DONDE A MAYOR PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO, EXISTE UNA MENOR VALORIZACIÓN DE LA MERCANCÍA, ES DECIR, ENTRE MENOR CANTIDAD DE TRABAJO (VIVO O MUERTO) SEA UTILIZADO EN LA TRANSPORTACIÓN, MAYOR ES LA PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO.

LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE SE HA VENIDO CONSIDERANDO COMO UN ELEMENTO QUE AUMENTA LOS COSTOS DE CIRCULACIÓN DEL CAPITAL, YA QUE SE CONSIDERA UNA ACTIVIDAD QUE NO CREA VALOR, NI MUCHO MENOS QUE SE EXTRAIGA PLUSVALÍA, CUANDO VERDADERAMENTE,

POR SER UNA ACTIVIDAD PRODUCTIVA LOS INVERSIONISTAS OBTIENEN UNA TASA DE GANANCIA QUE SE DEFINE A NIVEL SOCIAL.

EL CICLO DE CAPITAL DE TRANSPORTE, PRESENTA LA SIGUIENTE FORMA:

$$D - M \begin{matrix} T \\ MP \end{matrix} \dots P - D'$$

DINERO, MERCANCÍA (FUERZA DE TRABAJO Y MEDIOS DE PRODUCCIÓN), PRODUCCIÓN Y DINERO INCREMENTADO, NO SE PRESENTA LA (M') MERCANCÍA VALORIZADA DE TODOS LOS CICLOS DE CAPITAL INDUSTRIAL, SINO DIRECTAMENTE EL (D') DINERO INCREMENTADO. AÚN CUANDO LA ANTERIOR ES LA FÓRMULA GENERAL DE CIRCULACIÓN DEL CAPITAL DE TRANSPORTE, TAMBIÉN ÉSTE PUEDE PERTENECER AL CICLO DE CIRCULACIÓN DEL CAPITAL DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS.

"Si imaginamos un mismo capital que produzca y transporte ambos quedarán incluidos en la producción inmediata y la circulación tal como lo habíamos considerado hasta ahora, es decir la transformación en dinero tan pronto el producto adquiere su forma última para el uso, su forma apropiada para circular sólo comensaría después de llegar a su lugar de destino"⁽¹³⁾.

ASÍ SE LLEGA A LA AFIRMACIÓN DE QUE EL TRABAJO QUE SE DESEMPEÑA EN ESTA ACTIVIDAD ES PRODUCTIVA, YA QUE EXISTE UNA VALORIZACIÓN DEL CAPITAL, ESTA DEFINICIÓN COMPRENDE TANTO EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMO DE PERSONAS. YA QUE AÚN EN EL CASO DEL TRANSPORTE PARA PERSONAS, EL SERVICIO APARECE ENTRE EMPRESARIO Y USUARIOS, PERO LO QUE EXISTE EN REALIDAD ES UNA RELACIÓN ENTRE EL TRABAJADOR Y EL CAPITAL Y ESTO LO DEFINE COMO TRABAJO PRODUCTIVO QUE PRODUCE UNA PLUSVALÍA.

POR LO TANTO, LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE ES UN PROCESO ADICIONAL, PERO INDISPENSABLE EN LA PRODUCCIÓN, TANTO PARA LOGRAR LA TRANSPORTACIÓN DE MATERIAS PRIMAS, PARA LA REALIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS EN EL MERCADO. EN ESTA IDEA GENERAL SE ENCUENTRA TAMBIÉN LA DEFINICIÓN DEL TRANSPORTE URBANO MASIVO DE LAS CIUDADES.

EL TRANSPORTE URBANO, EXPLOTADO FUNDAMENTALMENTE POR EMPRESARIOS PRIVADOS, TIENE LA FUNCIÓN DE TRANSPORTAR DIARIAMENTE LA FUERZA DE TRABAJO DE LAS ZONAS HABITACIONALES A LAS INDUSTRIALES Y VICEVERSA; FUNCIÓN QUE ES PRIMORDIAL PARA QUE LA PRODUCCIÓN SOCIAL SE REALICE DIARIAMENTE.

HASTA AQUÍ PARECERÍA QUE NO HAY PROBLEMA EN DEFINIR QUE ESTA ACTIVIDAD ECONÓMICA DEL TRANSPORTE, ES UN TRABAJO PRODUCTIVO DONDE SE GENERA EXPLOTACIÓN DEL TRABAJO POR EL CAPITAL.

PERO ES, A PARTIR DE QUE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN Y LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE CADA VEZ MÁS SOFISTICADOS TECNOLÓGICAMENTE, VIENEN SIENDO PLANEADOS, CONSTRUIDOS Y ADMINISTRADOS POR EL ESTADO, DONDE SE PRESENTA EL PROBLEMA, DEL PLANTEAMIENTO DE LA EXPLOTACIÓN DEL TRABAJO EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE.

CONFORME SE HAN DESARROLLADO LOS TRANSPORTES Y LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN SE HA HECHO NECESARIO LA INVERSIÓN DE UNA CUANTIOSA CANTIDAD DE DINERO PARA SU FUNCIONAMIENTO, ESTE CAPITAL POR EL MONTO Y POR LAS CARACTERÍSTICAS DE VALORIZACIÓN TIENE UNA LENTA CIRCULACIÓN, POR LO QUE NO ES UNA INVERSIÓN QUE ASUMAN LOS CAPITALISTAS. LOS GOBIERNOS HAN TOMADO EL PAPEL DE LOS CAPITALISTAS EN ESTE TIPO DE EMPRESAS, SIENDO CONSTRUIDAS CON EL PLUS TRABAJO SOCIAL, ES DECIR, CON EL PLUS PRODUCTO DEL PAÍS, EN QUE SE INVIERTE EN TRANSPORTE Y CAMINOS, QUE SON DE HECHO EXTENSIONES DE LAS NECESIDADES DE LA PRODUCCIÓN.

LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN ESTOS CASOS SON CONSTRUIDOS POR SU VALOR DE USO, INDEPENDIEMENTE DE SU VALORIZACIÓN, AHORA EL PAGO DE ESTAS INVERSIONES LO LLEVAN A CABO TODOS LOS INDIVIDUOS DE UNA SOCIEDAD, SE PAGA DE UNA PARTE DEL TRABAJO NECESARIO, YA QUE VISTO SOCIALMENTE ESTAS OBRAS SON PARTE INDISPENSABLE PARA QUE EXISTA UNA REPRODUCCIÓN DE LA COMU

NIDAD Y POR TANTO DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS PRODUCTIVAS DEL INDIVIDUO,

"Se le construye (el camino) sólo porque es un valor de uso indispensable para la comunidad porque ésta lo necesita a toda costa" (14).

AQUÍ CABE REMARCAR, QUE SI BIEN LOS CAMINOS Y EL TRANSPORTE DEBE OBSERVARSE COMO UNA NECESIDAD SOCIAL Y TRAEN UN DESARROLLO DE LAS COMUNIDADES, TIENE ACTUALMENTE UN MARCADO CARÁCTER COMERCIAL, YA QUE SE GENERA ESTAS INVERSIONES, PARA UN MAYOR BENEFICIO DEL CAPITAL QUE PARA EL DESARROLLO DE LA SOCIEDAD.

EL TRANSPORTE, POR LO TANTO, ES EL ELEMENTO INDISPENSABLE PARA LA INTEGRACIÓN DE MERCADOS NACIONALES E INTERNACIONALES Y EN ESE SENTIDO SON IMPRESCINDIBLES PARA EL CRECIMIENTO ECONÓMICO, EN UNA ECONOMÍA CARENTE DE TRANSPORTES MODERNOS, LA ACTIVIDAD QUEDA REDUCIDA A MERCADOS SEGMENTADOS SIN POSIBILIDADES DE APROVECHAR ECONOMÍAS DE ESCALA. EL OBJETIVO, POR LO TANTO, DE LAS INVERSIONES ESTATALES EN ESTA RAMA, ES HACER QUE DISMINUYÁN LOS COSTOS DE PRODUCCIÓN AL DESCENDER LOS COSTOS POR TRANSPORTE Y, DE ESE MODO, FACILITAR LA OBTENCIÓN DE NIVELES DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO MÁS ALTOS. ASÍ EL VERDADERO IMPACTO DE LA MAYOR PARTE DE LAS INVERSIONES EN TRANSPORTE -EN TÉRMINOS DE EMPLEO, CRECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DEL INGRESO- ES DE

CARÁCTER INDIRECTO Y DEPENDE EN GRAN MEDIDA DEL GRADO DE DESARROLLO, DE LAS CIRCUNSTANCIAS DEL MERCADO, Y DE LAS POLÍTICAS Y CONDICIONES DEL SISTEMA EN SU CONJUNTO.

EL TRANSPORTE URBANO

AL ANALIZAR LA ESTRUCTURA OPERACIONAL DEL TRANSPORTE URBANO DE LAS GRANDES URBES CAPITALISTAS, SE OBSERVA QUE ÉSTA SE INTEGRÁ POR VEHÍCULOS PARTICULARES Y MEDIOS COLECTIVOS, BAJO DISTINTAS MODALIDADES.

COMO ELEMENTO COINCIDENTE DE ESTAS ESTRUCTURAS, SE PRESENTA LA CONTRADICCIÓN EN EL USO DEL ESPACIO VIAL ENTRE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO Y PARTICULAR.

HASTA AHORA TODOS LOS TEÓRICOS DEL DESARROLLO URBANÍSTICO HAN DEFINIDO QUE LA SOLUCIÓN MÁS CONGRUENTE A ESTE PROBLEMA, ES LA PRIORIZACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS MEDIOS COLECTIVOS Y EL DESUSO DEL AUTOMÓVIL PARTICULAR, PERO ESTO, DADAS LAS BASES QUE SUSTENTAN AL SISTEMA CAPITALISTA, ES IR EN CONTRA DE SUS PRINCIPIOS, YA QUE SE ATENTA A LA UTILIZACIÓN DE LOS BIENES PRIVADOS.

POR LO TANTO, LA CONTRADICCIÓN TIENE EXPLICACIÓN EN LAS BASES ECONÓMICAS E IDEOLÓGICAS DE LA MISMA SOCIEDAD, ES DECIR, QUE DADO QUE EN EL SISTEMA CAPITALISTA, LA CONTRADICCIÓN

PRINCIPAL ES EL DESARROLLO DE LA PRODUCCIÓN SOCIAL Y LA APROPIACIÓN PARTICULAR DE ÉSTA; LA FORMA DE UTILIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES NO PUEDE RESPONDER A OTRA REALIDAD; ESTO NOS LLEVA A DETERMINAR QUE ES LA FORMA DE LA PRODUCCIÓN SOCIAL LO QUE SUSTENTA EL TIPO DE APROPIACIÓN Y UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO.

LA DIFERENCIACIÓN SOCIAL EN LAS CIUDADES, SE REFLEJA CLARAMENTE EN LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO URBANO, ES DECIR, QUE LAS CIUDADES SE DIVIDEN FÍSICAMENTE EN ZONAS RICAS Y POBRES, DE ACUERDO A LOS SERVICIOS CON QUE CUENTAN EN CADA CASO.

EL USO DEL TRANSPORTE URBANO ESTÁ DETERMINADO POR ESA MISMA DIFERENCIACIÓN SOCIAL. EL USO DEL AUTOMÓVIL, DESDE LOS MÁS LUJOSOS A LOS MÁS AUSTEROS, REPRESENTAN, PARA CADA CASO, POR PRINCIPIO, UNA POSICIÓN ECONÓMICA Y GENERALMENTE, TAMBIÉN UNA IDEOLÓGICA.

POR LO TANTO, LAS CONDICIONES ECONÓMICAS E IDEOLÓGICAS DETERMINAN LA EXISTENCIA DE UN TRANSPORTE COLECTIVO Y UNO PARTICULAR.

AHORA BIEN, EL ESPACIO URBANÍSTICO, AÚN CON SUS DIVISIONES SOCIALES TAN TAJANTES, NORMALMENTE TIENEN EN USO COLECTIVO O SOCIAL, DE IGUAL FORMA, LOS TRANSPORTES TANTO COLECTIVOS CO-

MO PARTICULARES HACEN USO DEL ESPACIO VIAL EN FORMA SOCIAL; Y SÓLO LA PROPIEDAD O USO DE CADA MEDIO, ES LA QUE LO DETERMINA COMO PARTICULAR O COLECTIVO.

EL ESTADO, COMO REPRESENTANTE DE LA CLASE SOCIAL DOMINANTE, DEBE ASEGURAR LA REPRODUCCIÓN DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES PARA PERPETUAR EL SISTEMA ECONÓMICO, DE AHÍ QUE SUS POLÍTICAS URBANÍSTICAS REFUERZEN ESPACIALMENTE LA DIFERENCIACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN.

BAJO ESTE MISMO CONTEXTO SE DEBE ENTENDER QUE EN EL TRANSPORTE, EL ESTADO POR UN LADO, DEBE CREAR LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIZACIÓN DEL AUTO PARTICULAR, QUE ES EL REFLEJO DE UNA NUEVA POSICIÓN SOCIAL, DEPENDIENDO DEL LUJO QUE PUEDE SER; Y POR OTRO LADO TAMBIÉN, DEBE OFRECER UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO QUE GARANTICE EL DESPLAZAMIENTO DE LA MAYORÍA DE LA POBLACIÓN, QUE ES LA FUERZA DE TRABAJO.

ESTO, DEBIDO A QUE LA REALIZACIÓN DEL VALOR DE USO DE LA FUERZA DE TRABAJO, SÓLO SE CONSIGUE SI ÉSTA SE ENCUENTRA DISPONIBLE EN LA UNIDAD PRODUCTIVA; ENTONCES, POR LO MENOS AL CAPITAL LE CONVIENE VIVAMENTE QUE EL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS, SEA CAPAZ DE ASEGURAR EL APROVISIONAMIENTO DE LA MANO DE OBRA EN EL LUGAR Y EN EL MOMENTO OPORTUNO.

ES POR ESTO QUE HASTA AHORA, LAS NECESIDADES DE TRASLADO SE PRESENTAN COMO UNA NECESIDAD DE LOS ASALARIADOS, Y NO TANTO DEL CAPITAL, YA QUE EL TRANSPORTE DE PERSONAS NO SE OBSERVA, POR PRINCIPIO, COMO UN CAMPO DE VALORIZACIÓN DIRECTA DEL CAPITAL, A DIFERENCIA DEL TRANSPORTE DE LAS MATERIAS PRIMAS, MEDIOS DE PRODUCCIÓN Y MERCANCÍAS ELABORADAS.

POR LO ANTERIOR, AL ESTADO NO LE QUEDA MÁS QUE REALIZAR ESTA FUNCIÓN, RESPONDIENDO DENTRO DE LA LUCHA DE CLASES GENERAL, A LAS DEMANDAS DE LA CLASE TRABAJADORA.

2 ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO

EL DISTRITO FEDERAL ES DE LAS CIUDADES MÁS CONGESTIONADAS DEL MUNDO, POR SUS CALLES Y AVENIDAS CIRCULAN MÁS DE DOS MILLONES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, OCASIONANDO GRAVES ALTERACIONES Y PROBLEMAS A LA POBLACIÓN CITADINA.

LA TENDENCIA DE INCREMENTO CONSTANTE DE ESTOS VEHÍCULOS ES RESULTADO DEL DESARROLLO ECONÓMICO Y POBLACIONAL DE LA CIUDAD, EL CUAL YA SE CARACTERIZÓ ANTERIORMENTE, CONJUNTAMENTE A LAS POLÍTICAS URBANAS IMPLEMENTADAS POR LOS DIVERSOS GOBIERNOS CAPITALINOS EN TURNO.

EN GENERAL, LA CENTRALIZACIÓN DE LA RIQUEZA EN LAS CIUDADES, LAS DEFINEN COMO LOS MERCADOS MÁS IMPORTANTES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, ESPECÍFICAMENTE DE LOS AUTOS PARTICULARES, QUE SON LOS QUE TRANSPORTAN EL MÍNIMO DE LA POBLACIÓN URBANA.

ÁNTE LA EXISTENCIA DE UN MAYOR NÚMERO DE VEHÍCULOS CIRCULANDO DIARIAMENTE, SE HACE NECESARIO EL AUMENTO DE CALLES Y AVENIDAS Y UN SIN FIN DE SERVICIOS QUE FUNCIONAN PARA LOGRAR LA CIRCULACIÓN DE AUTOS PARTICULARES.

LOS ENORMES GASTOS PARA LEVANTAR TODA ESTA INFRAESTRUCTURA VIAL, MUESTRA QUE FUNDAMENTALMENTE SE HA TRATADO DE APOYAR EL USO DE AUTOMÓVILES PARTICULARES EN LUGAR DE PRIORIZAR EL USO DEL ESPACIO EN MEDIOS DE TRASLADO PÚBLICO.

EL INMENSO TRÁFICO QUE GENERA CONGESTIONAMIENTOS, PRINCIPALMENTE EN LAS HORAS PICO, HA CREADO UN SIN FIN DE PROBLEMAS, DENTRO DE LOS CUALES RESALTAN, POR SER MÁS RELEVANTES: LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL, QUE HA GENERADO ALTERACIONES IRREVERSIBLES EN EL SISTEMA ECOLÓGICO, DISTORCIONANDO CLIMAS Y RECURSOS NATURALES CON QUE CONTABA ANTERIORMENTE LA REGIÓN, CAUSANDO TAMBIÉN LA APARICIÓN DE NUEVAS ENFERMEDADES ENTRE LOS HABITANTES.

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO QUE REPORTAN DIARIAMENTE GRANDES PÉRDIDAS HUMANAS Y MATERIALES.

EL DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN HACIA LA ZONA METROPOLITANA, POR LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO HABITACIONAL Y RECREATIVO, EN VÍAS URBANAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.

LOS TRASTORNOS SOCIOLÓGICOS QUE SE HAN FORMADO EN LA POBLACIÓN, POR LA SATURACIÓN, AGRESIVIDAD Y DESHUMANIZACIÓN EN LA CONDUCCIÓN DE LOS AUTOMÓVILES. PERO QUIZÁ EL PROBLEMA MÁS RECONOCIDO Y MÁS GRAVE ECONÓMICAMENTE, SEA LA PÉRDIDA DE TIEMPO EN LA TRANSPORTACIÓN, EL PROMEDIO DE TRASLADO DE LOS TRABAJADORES, DE LAS ZONAS HABITACIONALES A LAS LABORALES, Y VICEVERSA, ES DE TRES A CINCO HORAS DIARIAS; EL DESGASTE FÍSICO Y SÍQUICO SE REFLEJA EN UNA MENOR PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO Y EN UN NIVEL CADA DÍA MAYOR, DE ENAJENACIÓN.

EN GENERAL, EL AUMENTO DE VEHÍCULOS HA VENIDO A TRASTORNAR LENTAMENTE LA VIDA URBANA, OCASIONANDO NUEVAS FORMAS DE VIDA Y CONVIVENCIA DE LA POBLACIÓN.

LAS CONDICIONES DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA CIUDAD, SE CARACTERIZAN POR SER INCÓMODOS Y ANTIECONÓMICOS, EL MAL ESTADO Y LA INSUFICIENCIA DE ESTOS MEDIOS, DETERMINA LA SATURACIÓN

Y RETRASO DE TIEMPO, OCASIONANDO PÉRDIDAS ECONÓMICAS Y ESTADOS DE ÁNIMO EN TENSION, QUE SON IMPORTANTES YA A NIVEL SOCIAL.

ANALIZANDO LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE URBANO EN EL DISTRITO FEDERAL, OBSERVAMOS QUE ÉSTA PERMANECIÓ CONSTANTE DE 1940 A 1970, LA CUAL ESTUVO CONSTITUÍDA POR AUTOMÓVILES PARTICULARES, AUTOBUSES URBANOS Y SUBURBANOS, TAXIS, TROLEBUSES Y TRANVÍAS, PERO, FUE A PARTIR DE 1970 CUANDO ESTA ESTRUCTURA TIENDE A CAMBIAR AL INAUGURARSE EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO".

LO QUE SE HA MANTENIDO, ES EL DESEQUILIBRIO EN EL NÚMERO DE LOS VEHÍCULOS, YA QUE LOS AUTÓS QUE CONSTITUYEN LA MAYORÍA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES CIRCULANDO TRASLADAN A UNA PEQUEÑA PARTE DE LA POBLACIÓN, MIENTRAS QUE LOS MEDIOS COLECTIVOS QUE SON POCOS, TRASLADAN DIARIAMENTE A LA MAYORÍA DE LA POBLACIÓN.

ANALIZANDO ALGUNAS CIFRAS SE OBSERVA CLARAMENTE LA EXISTENCIA DE ESTA CONTRADICCIÓN. A NIVEL GENERAL EN 1970 SE REGISTRARON UN TOTAL DE QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL CIENTO CINCUENTA Y CUATRO VEHÍCULOS DE MOTOR; EN 1975, UN MILLÓN, TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y UNO; EN 1980, UN MILLÓN SEISCIENTOS CINCO MIL DIECIOCHO Y EN 1983, UN MILLÓN SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL, SEISCIENTOS TREINTA Y SEIS; LO QUE NOS ARROJA

UN PROMEDIO DE CRECIMIENTO PORCENTUAL ANUAL DEL 15.23%, CRECIMIENTO MAYOR AL DE LA MISMA POBLACIÓN PARA ESE PERÍODO, (VER CUADRO 6).

LOS AUTOMÓVILES PARTICULARES EN 1970 ALCANZABAN LA CIFRA DE QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS UNIDADES, PARA 1983, DE UN MILLÓN SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL, ES DECIR, DUPLICARON SU NÚMERO EN ESOS TRECE AÑOS. LOS TAXIS EN SUS DIVERSOS SERVICIOS, TAMBIÉN SE INCREMENTARON CONSIDERABLEMENTE AL PASAR DE VEINTIUN MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO EN 1970, A TREINTA Y SIETE MIL QUINIENTOS EN 1983, LO QUE SIGNIFICA UN INCREMENTO DEL 75.8%.

EN CUANTO A LOS SERVICIOS COLECTIVOS, LOS AUTOBUSES EN ESOS AÑOS SÓLO AUMENTARON DE SEIS MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO A NUEVE MIL TRESCIENTOS, ES DECIR, INCREMENTARON SU NÚMERO EN UN 40%, CONSIDERANDO QUE LAS CIFRAS DE AUTOBUSES REGISTRADOS COINCIDEN CON LOS DE SERVICIO, EN CUANTO A LOS TROLLEBUSES, ÉSTOS SE INCREMENTARON CONSIDERABLEMENTE AL PRODUCIRSE EN EL PAÍS, PASANDO DE TRESCIENTOS EN 1970 A OCHOCIENTOS SEIS EN 1983 EN FORMA INVERSA LOS TRANVÍAS HAN TENDIDO A DESAPARECER AL PASAR DE CIENTO NOVENTA Y DOS A TREINTA UNIDADES.

CUADRO 6

VEHICULOS AUTOMOTORES REGISTRADOS EN EL DISTRITO FEDERAL
1970, 1975, 1980 Y 1983

	AUTOBUSES DE PASAJEROS 1/	TRANVÍAS	TROLEBUSES	TAXIS	AUTOS PARTICULARES	TOTAL
1970	6,644	192	300	21,334	557,686	586,154
1975	9,853	176	384	29,000	964,018	1,003,431
1980	9,858	31	402	37,000	1,557,727	1,605,018
1983	9,300	30	806	37,500	1,699,000	1,746,636

72

1/ AUTOBUSES REGISTRADOS PARA SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO, EL NÚMERO NO CORRESPONDE CON LOS DE SERVICIO.

FUENTE: PARA 1970-1980. LA INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ DE MÉXICO 1981.- COORDINACIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO.
PARA 1983.-PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL, DDF.

PARTICULAR EXISTÍAN (AUTOS Y TAXIS) QUINIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL VEINTE UNIDADES Y PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBUSES, TRANVÍAS Y TROLEBUSES) SOLAMENTE SIETE MIL CIENTO TREINTA Y SEIS VEHÍCULOS AUTOMOTORES. PARA 1983, LOS TAXIS Y AUTOS PARTICULARES SUMAN UN MILLÓN SETECIENTOS TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTAS UNIDADES Y LOS TRANSPORTES PÚBLICOS DIEZ MIL CIENTO TREINTA Y SEIS.

LO QUE NOS MARCA QUE EN 1970, POR CADA VEHÍCULO DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTÍAN OCHENTA Y UNO DE TRANSPORTE PARTICULAR, PARA 1983, ESA MISMA RELACIÓN ES DE UNO A CIENTO SETENTA Y UNO.

LA TENDENCIA HA SIDO DE AUMENTO EN VEHÍCULOS PARTICULARES EN RELACIÓN A LOS SERVICIOS PÚBLICOS.

RELACIONANDO AHORA EL NÚMERO DE VEHÍCULOS, CON EL DE VIAJES PERSONA/DÍA, SE OBSERVA CLARAMENTE QUE SON LOS MEDIOS COLECTIVOS LOS QUE REALIZAN EL MAYOR NÚMERO DE ESTOS VIAJES. EN ESTE ANÁLISIS SE CONSIDERA EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, QUE HA VENIDO A AFECTAR EN FORMA DETERMINANTE LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DESDE SU INAUGURACIÓN.

LOS VIAJES PERSONA/DÍA, ES EL NÚMERO REAL DE VIAJES QUE SE REALIZAN DIARIAMENTE.

EN 1971 EL TOTAL DE ESTOS VIAJES FUE DE ONCE MILLONES, QUI - NIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL, EN 1983 SE INCREMENTARON A VEIN TIDOS MILLONES, CUATROCIENTOS DIEZ MIL VIAJES, ES DECIR, QUE LOS VIA - JES DIARIOS EN TRANSPORTE URBANO SE DUPLICARON EN DOCE AÑOS.

LA FORMA COMO SE DIVIDEN ESTOS VIAJES POR MODO TRANSPORTE (VER CUADRO 7), NOS MUESTRAN EN QUE MEDIDA SON UTILIZADOS CADA UNO DE LOS MEDIOS.

Así, QUIEN MÁS VIAJES PERSONA/DÍA REALIZA EN EL DISTRITO FE - DERAL; SON LOS AUTOBUSES, EN 1971 TRANSPORTABA EL 53,6% DEL TOTAL DE LOS VIAJES PERSONA/DÍA Y PARA 1983 BAJÓ AL 40,0%, ES DECIR, QUE AÚN CUANDO CONTINUA SIENDO EL MEDIO DE TRANSPOR TE COLECTIVO MÁS IMPORTANTE, HA TENDIDO A DISMINUIR SU PARTI - CIPACIÓN EN EL TOTAL DE LOS VIAJES. EN EL PERÍODO DE ESTU - DIO SÓLO INCREMENTÓ SU NÚMERO DE USUARIOS EN DOS MILLONES SE TECIENTOS SESENTA MIL, POR DÍA.

POR IMPORTANCIA ACTUAL, EL METRO HA VENIDO A CONSTITUIRSE COMO EL SEGUNDO MEDIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO FE - DERAL, REALIZÓ EN 1970 NOVECIENTOS UN MIL VIAJES PERSONA/DÍA Y EN 1983, SEIS MILLONES QUINIENTOS QUINCE MIL, ES DECIR, QUE AUMENTÓ SU NIVEL DE TRASLADO EN CINCO MILLONES, SEISCIE N TOS CATORCE MIL VIAJES PERSONA/DÍA, ESTA TENDENCIA CONSTAN - TE DE AUMENTO DE PASAJEROS LO HA CONVERTIDO EN EL MEDIO MÁS

CUADRO 7

VIAJES PERSONA/DIA DEL DISTRITO FEDERAL 1971-1983
(MILES)

	1971	%	1975	%	1980	%	1983	%
TOTAL	11,595	100	14,675	100	17,801	100	22,410	100
AUTOBUSES <u>1/</u>	6,209	53.6	7,414	50.5	8,749	49.2	8,969	40.0
METRO	901	7.7	1,510	10.3	2,098	11.8	6,515	29.1
SERVICIO ELÉCTRICO	547	4.7	665	4.5	607	3.4	339	1.5
TAXIS	1,432	12.4	1,846	12.6	2,392	13.4	1,993	8.9
AUTOMÓVILES PARTICULARES	2,206	19.0	2,880	19.6	3,532	19.8	4,267	19.0
OTROS	300	2.6	360	2.5	423	2.4	327	1.5

1/ SE CONSIDERAN AUTOBUSES URBANOS Y SUBURBANOS

75

FUENTE: DE 1971 A 1980 SE CONSIDERÓ ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL

COVITUR: DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

DE 1983 ESTADÍSTICA DE LA COMISIÓN DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

RELEVANTE DE TRANSPORTE DE LA CAPITAL, ABSORBE EL 29.1% DE LOS VIAJES DIARIOS.

LOS TAXIS TANTO PARTICULARES COMO DE SERVICIO COLECTIVO, REALIZABAN EN 1971, UN MILLÓN CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL VIAJES DIARIOS Y PARA 1983, UN MILLÓN NOVECIENTOS NOVENTA Y TRES MIL, ES DECIR, QUE ESCASAMENTE HAN AUMENTADO EN DOCE AÑOS QUINIENTOS SESENTA Y UN MIL VIAJES DIARIOS REPRESENTAN EL 8.9% DE LOS TRASLADOS.

EL SERVICIO ELÉCTRICO, CONSTITUÍDO POR TROLEBUSES Y TRANVÍAS, HAN TENDIDO A DISMINUIR, YA QUE EN 1971 REALIZABAN QUINIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL VIAJES Y EN 1983 SÓLO TRESCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL, LO QUE SIGNIFICA QUE EN LA ACTUALIDAD ÚNICAMENTE TENGAN UN PORCENTAJE DEL 1.5/ EN RELACIÓN AL TOTAL.

EN CUANTO A LOS AUTOMÓVILES PARTICULARES, ÉSTOS HAN INCREMENTADO SÓLO EN NÚMEROS ABSOLUTOS, LOS VIAJES PERSONA/DÍA, PASANDO DE DOS MILLONES DOSCIENTOS SEIS MIL EN 1971 A CUATRO MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL EN 1983, MANTENIENDO CONSTANTE SU PARTICIPACIÓN EN RELACIÓN AL TOTAL DE LOS VIAJES REALIZADOS QUE ES DEL 19.0%.

LAS ANTERIORES CIFRAS REVELAN CLARAMENTE QUE, LOS AUTOBUSES

Y METRO, REALIZARON EN 1983 EL 69.1% DEL TOTAL DE LOS VIAJES PERSONA/DÍA DEL DISTRITO FEDERAL, LOS TAXIS, TRANVÍAS Y TROLEBUSES, EL 10.4% Y LOS AUTOMÓVILES PARTICULARES EL 19.0%,

LO QUE NOS RESULTA QUE LA MAYORÍA DE VEHÍCULOS QUE CIRCULAN EN LA CIUDAD, SÓLO TRANSPORTAN AL 19% DE PERSONAS QUE DIARIAMENTE REALIZAN UN TRASLADO, MIENTRAS QUE TODOS LOS DEMÁS MEDIOS, QUE SON LOS MENOS, REALIZAN EL 81% RESTANTE.

3 AUTOBUSES.

LOS AUTOBUSES DATAN DEL AÑO DE 1916 Y FUERON UNA RESPUESTA A LA DEMANDA DE LA CRECIENTE POBLACIÓN CITADINA. LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES QUE CIRCULABAN, PRESTANDO ESE SERVICIO, NO ERAN CAPACES DE REALIZARLO SATISFACTORIAMENTE, TANTO POR LOS PROBLEMAS LABORALES COMO POR EL DETERIORO QUE MOSTRABA EL EQUIPO.

LAS RUTAS QUE INSTAURARON LOS AUTOBUSES, FUERON LAS DE LOS TRANVÍAS, ASÍ COMO ALGUNAS QUE SE DEFINÍAN SEGÚN LA DEMANDA DE LA POBLACIÓN.

EN EL AÑO DE 1922, ANTE LOS NUMEROSOS PROBLEMAS QUE SE ORIGINARON POR EL AUMENTO DE CAMIONES QUE CIRCULABAN SIN RUTA FIJA, OCASIONANDO PROBLEMAS ENTRE LOS MISMOS CONDUCTORES, SE

DETERMINÓ EL AGRUPAMIENTO Y LA FIJACIÓN DE LAS RUTAS. SURGIENDO EN 1923, LA ALIANZA DE CAMIONEROS DE MÉXICO, A LA CUAL SE INTEGRARON TODOS LOS SINDICATOS DE PERMISIONARIOS QUE PRESTABAN EL SERVICIO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL, ADHIRIÉNDOSE MÁS TARDE LAS LÍNEAS FORÁNEAS Y LOS GRUPOS DE TRANSPORTISTAS ORGANIZADOS DE LAS CIUDADES MÁS IMPORTANTES DE LA REPÚBLICA MEXICANA.

LA ALIANZA ESTABA INTEGRADA POR LOS PROPIETARIOS O PERMISIONARIOS, LOS CHOFERES Y LOS COBRADORES.

LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO, SE HABÍA HECHO EN FORMA INDIVIDUAL, YA FUERA POR EL MISMO PROPIETARIO DEL VEHÍCULO O ALGÚN CHOFER DE SU PREFERENCIA.

DE LOS INGRESOS OBTENIDOS POR EL PASAJE, SE HACÍA NECESARIO DEDUCIR LOS GASTOS DE GASOLINA, EL SUELDO DEL CHOFER, LOS LUBRICANTES Y EL IMPORTE DE LA LETRA MENSUAL DE LA UNIDAD.

PARA LOS AÑOS DE 1930, EXISTÍAN NOVENTA Y DOS SINDICATOS PATRONALES Y NOVENTA Y DOS DE CHOFERES, PERTENECIENTES ÉSTOS A LAS DISTINTAS CENTRALES OBRERAS COMO LA CTM, LA CROM, LA CGT, SOL, ETC., SIENDO DURANTE EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE LÁZARO CÁRDENAS, CUANDO SE DIÓ LA PRIMERA ESTRUCTURA DE ORGANIZACIÓN EN FORMA DE SOCIEDADES COOPERATIVAS DE AUTOTRANSPORTES QUE

DESAPARECIERON POSTERIORMENTE.

ANTE EL AUJE ECONÓMICO DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS UNIDADES, SE CREÓ EL BANCO NACIONAL DEL TRANSPORTE, CON UNA PARTICIPACIÓN MONETARIA DE CADA UNO DE LOS DUEÑOS DE LOS VEHÍCULOS.

EN 1956, ESTE BANCO ADQUIRIÓ LOS PRIMEROS CHASISSES, PARA INCORPORARSE A CARROCERÍAS PREVIAMENTE DISEÑADAS, PARA AUTOBUSES CON LAS NORMAS ESPECÍFICAS ACTUALES, TRATANDO DE MEJORAR EL SERVICIO EN TODOS LOS ASPECTOS.

EN 1956, SE CREA LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS, EN CAMIONES Y AUTOBUSES DEL DISTRITO FEDERAL, INSTITUCIÓN PÚBLICA DE CAPITAL PRIVADO Y PATRIMONIO PROPIO QUE AGRUPÓ A TODOS LOS PROPIETARIOS DE AUTOBUSES AL SERVICIO DEL PÚBLICO, QUEDANDO BAJO CONTROL DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

DICHA UNIÓN INTEGRÓ SU PATRIMONIO CON APORTACIONES DE UN PESO DIARIO POR UNIDAD, ESTUVIERA ÉSTA O NO EN SERVICIO, LO QUE HACÍA QUE SE JUNTARAN SIETE MIL QUINIENTOS PESOS DIARIOS, OBTENIENDO ASÍ BENEFICIOS COMO EL COMBUSTIBLE Y LOS LUBRICANTES SUBSIDIADOS.

TODAS LAS GESTIONES CON EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL ERAN REALIZADAS A TRAVÉS DE ESTA INSTITUCIÓN. DE HECHO SE ESTABLECIÓ ASÍ EL CONTROL DEL SERVICIO DE CAMIONES POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y CON ESTO EL CONTROL DE LAS TARIFAS DEL PASAJE.

EN LOS AÑOS SESENTA Y CINCO, DESAPARECIERON LOS NOVENTA Y DOS SINDICATOS PATRONALES, FORMÁNDOSE VEINTE GRUPOS DE PROPIETARIOS DE AUTOBUSES QUE CREARON LA ALIANZA DE CAMIONEROS DE MÉXICO, AC, ESTA REESTRUCTURACIÓN SE DEBIÓ A UNA PETICIÓN DE LAS AUTORIDADES CAPITALINAS HACIA LOS EMPRESARIOS, PARA MEJORAR EL SERVICIO EN LA CIUDAD.

DE ESTA MANERA, SE TRANSFORMÓ LA REPRESENTACIÓN SINDICAL PATRONAL EN REPRESENTACIÓN GREMIAL EMPRESARIAL.

DESDE ENTONCES ERA LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS, LA ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL QUE ANALIZABA Y NEGOCIABA EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS RUTAS Y CONCESIONES MATIZADAS SIEMPRE DE DISCUSIONES DE RENTABILIDAD ECONÓMICA QUE CONFORMÓ UNA AMALGAMA DE INTERESES QUE CASI NUNCA COINCIDÍA CON LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS.

LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS, DE HECHO, OBTENÍA CADA DÍA MAYOR FUERZA ECONÓMICA Y POLÍTICA, UN FACTOR FUNDAMENTAL FUE QUE EL LICENCIADO OCTAVIO SENTÍES, APODERADO GENERAL DE LOS CA -

MIONEROS URBANOS OCUPARA LA JEFATURA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

DE LOS VEINTE GRUPOS DE AUTOTRANSPORTISTAS, SEIS ERAN LOS DOMINANTES; SU ÁREA DE INFLUENCIA SE EXTENDIÓ A UN CONTORNO GEOGRÁFICO MAYOR, POR SOBRE LOS DEMÁS GRUPOS EN UNA FORMA IMPORTANTE.

EN LA DÉCADA DE LOS SETENTAS, SE REALIZÓ UNA REESTRUCTURACIÓN DE LOS AUTOBUSES, ELIMINÁNDOSE LAS RUTAS NO REMUNERATIVAS; SE EXTENDIERON LOS RECORRIDOS CORTOS CON MÚLTIPLES TRANSBORDOS; PROLIFERANDO LOS SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN DEL METRO, OLVIDÁNDOSE COMO LOS TROLEBUSES Y TRANVÍAS, DE LAS ZONAS DE LA CIUDAD QUE TENÍAN CONDICIONES DE VIALIDAD DIFÍCILES O SERIOS PROBLEMAS DE CONGESTIONAMIENTO.

TAMBIÉN, EN ESA DÉCADA EL EQUIPO DE TRANSPORTE CAMBIÓ DE COMBUSTIBLE GASOLINA A COMBUSTIBLE DIESEL, APROVECHANDO UN SUPUESTO BENEFICIO, AL OBSEQUIAR EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL SIETE MIL QUINIENTOS MOTORES DE ORIGEN INGLÉS, A LA ALIANZA DE CAMIONEROS DE MÉXICO.

POR LA ALTITUD DE LA CIUDAD, ASÍ COMO POR LOS CRUDOS UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DEL DIESEL Y EL DISEÑO MISMO DEL MOTOR NO LO HACÍAN EL EQUIPO MÁS ADECUADO PARA LOS AUTOBUSES

DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LA CONSECUENCIA LÓGICA DEL "OBSEQUIO" SE MANIFIESTA TODAVÍA AL ENCONTRAR ATADO EL SERVICIO DE AUTO TRANSPORTE EN LA COMPRA DE REFACCIONES E INSUMOS PARA EL MANTENIMIENTO DE ESTE EQUIPO.

ASÍ COMO LA EMISIÓN DE GRAN CANTIDAD DE HUMO NEGRO Y EMISIÓN DE RUIDO QUE REBASAN LOS NIVELES INFERIORES PERMISIBLES.

ESTO TRAJÓ AUMENTO EN LOS COSTOS DE OPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS, Y PROBLEMAS DE CONTAMINACIÓN MUY FUERTES A LA CIUDAD.

DE AQUÍ, SE INICIARON FUERTES PRESIONES ENTRE LAS AUTORIDADES Y LOS PERMISIONARIOS, CREANDO LAS CONDICIONES PARA QUE LAS AUTORIDADES TOMARAN EL SERVICIO EN SUS MANOS.

EN 1980, SE CREARON EL PLAN GLOBAL DE DESARROLLO, EL PLAN DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL Y EL PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE. DE DONDE EMANA EL PLAN MAESTRO DEL METRO, EL PLAN DE VIALIDAD Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE, CONSTITUIDO ESTE ÚLTIMO FUNDAMENTALMENTE POR EL DE AUTOBUSES, EL DE TROLEBUSES Y EL DE AUTOMÓVILES DE ALQUILER.

EL PLAN DE SUPERFICIE PREVEÍA UNA SERIE DE MODIFICACIONES A LAS RUTAS DE AUTOBUSES PARA ADECUARLAS, POR UNA PARTE, A LA RECIENTE CREADA INFRAESTRUCTURA VIAL DENOMINADA "EJES VIALES"

Y, POR LA OTRA, A ESTRUCTURAR UN SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE EN UNA RED DE RUTAS DIRECTAS "ORTOGONALES", QUE ADEMÁS DE EVITAR TRANSBORDOS INNECESARIOS, DARÍAN LA POSIBILIDAD DE VIAJAR DE NORTE A SUR O DE ORIENTE A PONIENTE EN EL DISTRITO FEDERAL, DE TAL SUERTE QUE, APOYADO CON UNA SERIE DE SERVICIOS ALIMENTADORES Y EN COORDINACIÓN CON LOS DEMÁS SISTEMAS DE TRANSPORTE QUE SE IMPLANTABAN SIMULTÁNEAMENTE.

ANTÉ LOS DIVERSOS CRITERIOS QUE CONFLUÍAN EN LAS NEGOCIACIONES, QUE LAS AUTORIDADES Y LA ALIANZA DE CAMIONEROS, AC, MANTENÍAN LA IMPLANTACIÓN DE ESTE PLAN, SE ENCONTRABAN CON GRANDES DIFICULTADES YA QUE LA MAYORÍA DEL SERVICIO LLEVABA IMPLÍCITO LA NEGOCIACIÓN DE UNA NUEVA TARIFA, DIFICULTANDO LOS ACUERDOS PARA LLEVAR A LA PRÁCTICA LOS PLANES SOBRE TRANSPORTE.

AL NO EXISTIR ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN PARA EJECUTAR EL PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE, LAS AUTORIDADES TOMARON LA DECISIÓN DE REVOCAR LAS CONCESIONES A LOS PARTICULARES DE LOS AUTOBUSES.

EL VEINTICINCO DE SEPTIEMBRE DE 1981, SE ANUNCIÓ LA DECISIÓN DE REVOCAR ESTAS CONCESIONES A LOS PERMISIONARIOS Y SE DA UN PASO TRASCENDENTAL.

SE DECRETA LA CREACIÓN DE UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS QUE SE DENOMINARÍA AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, CUYO OBJETO SERÁ LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS. LOS ORGANOS DE DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA EMPRESA SERÁN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y EL DIRECTOR GENERAL. POR OTRA PARTE, SE DEFINIÓ QUE LAS RELACIONES DE TRABAJO ENTRE EL ORGANISMO Y SU PERSONAL SE REGIRÍAN POR LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO Y REGLAMENTARÍA EL APARTADO "A" DEL ARTÍCULO 123 CONSTITUCIONAL.

EL 19 DE FEBRERO DE 1982, ANTE LOS PROBLEMAS LABORALES QUE SE PRESENTARON, EL DECRETO FUE MODIFICADO Y LOS TRABAJADORES PASARON A FORMAR PARTE DEL APARTADO "B".

ASÍ SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIO, QUE SE INTEGRÓ CON LOS BIENES DE LOS EXPERMISIONARIOS Y APORTACIONES DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD. (ANEXO 1).

EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL RECIBIÓ SEIS MIL TRESCIENTOS VEHÍCULOS, DE LOS CUALES SÓLO TRES MIL QUINIENTOS ESTABAN EN OPERACIÓN; DEL TOTAL DE LA FLOTA, NO MENOS DE MIL TRESCIENTOS PODRÍAN CONSIDERARSE CHATARRA Y UN BUEN PORCENTAJE SE ENCONTRABA EN CONDICIONES DE REPARACIÓN MAYOR O A

PUNTO DE DESCOMPONERSE PARA QUEDAR EN LA MISMA SITUACIÓN.

LA RIGIDEZ DE LAS TARIFAS EN ESOS MOMENTOS QUE DESPUNTABA LA INFLACIÓN, PERMITIÓ MANTENER EL MARGEN DE GANANCIAS, A COSTA DE NO PAGAR LAS DEUDAS, PRINCIPALMENTE, DE BANOBRAS, CON LA SEGURIDAD DE QUE SE LES CONDONARÍA, DE UNA MAYOR EXPLOTACIÓN DE LOS TRABAJADORES, DE CONSUMIR MÁS SUBSIDIOS OFICIALES Y DE EVADIR IMPUESTOS, ESTO AUNADO A LA NECESIDAD DE TRANSFERIR SU CAPITAL A OTRAS RAMAS QUE LE PROPICIARÍAN MAYOR GANANCIA, HIZO QUE SE ABANDONARA POCO A POCO EL SERVICIO DE TRANSPORTE.

AL RETIRAR UNIDADES DEL SERVICIO COMO PRESIÓN PARA EL AUMENTO DE LAS TARIFAS, SE AGUDIZÓ LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO.

DE ESTE MODO, EL INCUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES MÍNIMAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL TRASLADO DE LA MANO DE OBRA, HICIERON SURGIR NUEVOS INTERLOCUTORES EN LA MESA DE LAS NEGOCIACIONES, DISTINTOS GRUPOS SOCIALES QUE INTEGRABAN EL CONJUNTO DE USUARIOS, SINDICATOS OBREROS, AGRUPACIONES DE INDUSTRIALES Y PARTIDOS POLÍTICOS SIN DISTINCIÓN DE TENDENCIAS. EL AISLAMIENTO POLÍTICO Y SU DEBILIDAD ECONÓMICA FRENTE A UNA ALIANZA TÁCITA PLURITARISTA, TUVO AL FIN COMO CONSECUENCIA LA ELIMINACIÓN DEL CAPITAL PRIVADO EN LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES.

POR LO QUE SE DESPRENDE QUE LA ESTATIZACIÓN DE ESTE SERVICIO BENEFICIÓ A LOS CAMIONEROS QUE POSEÍAN VARIAS UNIDADES, DE LAS CUALES MUCHAS ESTABAN YA EN PÉSIMAS CONDICIONES MECÁNICAS.

EN CUANTO A LOS TRABAJADORES DE LOS AUTOBUSES, ÉSTE ERA UN GREMIO TOTALMENTE CONTROLADO POR LAS ORGANIZACIONES SINDICALES OFICIALES, COMO SON LA CTM Y LA CROM.

SUS CONDICIONES LABORALES ERAN PÉSIMAS, YA QUE SU SALARIO ESTABA CONSTITUIDO, FUNDAMENTALMENTE, POR UN PORCENTAJE DEL TOTAL DE BOLETOS VENDIDOS, PARTIENDO DE UN DETERMINADO NÚMERO DE BOLETOS, ESTO OCASIONABA UNA GRAN COMPETENCIA ENTRE LOS OPERARIOS QUE GENERABA UNA DESUNIÓN GREMIAL Y ORILLABA A QUE TRABAJARAN HASTA DOCE HORAS CONTINUAS AL DÍA, NO EXISTIENDO LÍMITE POR PARTE DEL DUEÑO DEL AUTOBUS.

DADA LA FUERZA DE LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS, ALGUNOS MOVIMIENTOS SINDICALES DE CHOFERES FUERON TERMINADOS CON DESPIDOS Y BOLETINADOS LOS TRABAJADORES. UNA HUELGA IMPORTANTE FUE LA DE LA RUTA SANTA MARÍA, DONDE LOS OPERADORES TOMARON LAS UNIDADES Y DESPUÉS DE CASI UN AÑO DE LUCHA EL GOBIERNO CAPITALINO TOMÓ EN SUS MANOS SU ADMINISTRACIÓN, SIENDO LA PRIMERA LÍNEA DE AUTOBUSES QUE MANEJÓ EL GOBIERNO CAPITALINO.

A PARTIR DE LA ESTATIZACIÓN DEL SERVICIO, EXISTIÓ UNA SITUA-

CIÓN CRÍTICA EN EL ASPECTO LABORAL, POR LA DESORGANIZACIÓN EXISTENTE, "RESOLVIÉNDOLA" LAS AUTORIDADES MEDIANTE LA INCORPORACIÓN DE LOS TRABAJADORES AL APARTADO "B" DEL ARTÍCULO 123 CONSTITUCIONAL.

"En 1982 existían quince mil trabajadores de la Empresa Autotransportes Urbanos R-100 del Distrito Federal que nie estallaron el día 16 de enero la huelga por liber -
 tad de asociación en un sindicato independiente, contra las imposiciones de la CTM y por un 50% de aumento sala -
 rial esta fue levantada a las veinticinco horas de ha -
 berse iniciado una vez que se le dió el reconocimiento a la Unión de Operarios, Mecánicos, Ayudantes y Simila -
 res de la República Mexicana (UOMAS) como coalición de trabajadores y se acordó el compromiso para determinar la titulación del contrato mediante la realización de un recuento.

Sin embargo, ante el incumplimiento por parte de las au -
 toridades de lo pactado el día 27, los trabajadores es -
 tallaron una nueva huelga para exigir se fijara la fe -
 cha del recuento, la huelga se levantó a las cuatro ho -
 ras bajo el compromiso del Licenciado José López Porti -
 llo, de resolver el conflicto y fijando como fecha para pláticas de advenimiento el 17 de febrero. Ese día la junta local dió por concluido el juicio, le otorgó la

titularidad a la CTM y ante la protesta e inconformidad de los miles de operarios, la respuesta inmediata fue la represión y posteriormente un decreto presidencial que los incluía en el Apartado "B" y por tanto dentro de la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado (FSTSE), asestándoles así el Estado un golpe más a la clase obrera"⁽¹⁵⁾.

LA EMPRESA PÚBLICA DESCENTRALIZADA AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS RUTA 100, CUENTA PARA MARZO DE 1984 CON CINCO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO AUTOBUSES DE LOS CUALES MIL QUINIENTOS ESTÁN EN REPARACIÓN, ESTA EMPRESA TIENE DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO RUTAS QUE SUMAN UNA LONGITUD DE CINCO MIL CIENTO SESENTA Y SEIS KILÓMETROS. LA VELOCIDAD PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTO ES DE QUINCE KILÓMETROS POR HORA.

TIENE UNA PLANTILLA DE DIECISIETE MIL CIENTO CINCUENTA Y CINCO TRABAJADORES, DE LOS CUALES ONCE MIL SETECIENTOS CUATRO SON OPERADORES Y MECÁNICOS Y CINCO MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UNO ES PERSONAL ADMINISTRATIVO.

DE ACUERDO A DATOS OBTENIDOS HASTA AGOSTO DE 1983, SOBRE LOS EGRESOS TOTALES DE ESTA EMPRESA QUE FUERON DE: SEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA MILLONES, SETECIENTOS VEINTE MIL PESOS Y CON UN NÚMERO DE USUARIOS DE UN MILLÓN, CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL,

NOS ARROJA QUE EL COSTO REAL DEL BOLETO PARA ESA FECHA ERA DE CINCO PESOS, CUARENTA Y NUEVE CENTAVOS, LO QUE SIGNIFICABA UN SUBSIDIO DE DOS PESOS CUARENTA Y NUEVE CENTAVOS POR USUARIO, QUE RESULTA APROXIMADAMENTE PARA ESA FECHA DE TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS MILLONES DE PESOS.

ESTA EMPRESA COMO LA DE SERVICIOS ELÉCTRICOS Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, VIENEN FUNCIONANDO EN BASE A LAS APORTACIONES, TANTO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, COMO DE LAS DEL GOBIERNO FEDERAL.

ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, AL MES DE DICIEMBRE DE 1984 REALIZÓ OCHO MILLONES, NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS VIAJES PERSONA DÍA, QUE REPRESENTAN EL 40% DEL TOTAL REALIZADOS POR TODO EL TRANSPORTE EN EL DISTRITO FEDERAL. LOS AUTOBUSES SON POR LO TANTO EL MEDIO MÁS IMPORTANTE DE DESPLAZAMIENTO EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

4 TRANVÍAS Y TROLEBUSES.

LA HISTORIA DE ESTOS TRANSPORTES SE REMITE AL 19 DE FEBRERO DE 1878, CUANDO SE FIRMÓ EN LA CIUDAD DE MÉXICO, EL PRIMER CONTRATO PARA ESTABLECER CAMINOS DE FIERRO COMO GUÍA PARA LOS TRENES URBANOS, SIENDO DE TRACCIÓN DE SANGRE SU MOVIMIENTO, ÉSTE PASO FUE MUY IMPORTANTE, YA QUE DIÓ INICIO A UNA NUE

VA FORMA DE TRANSPORTE MASIVO, RESPONDIENDO A LAS NECESIDADES DE LA CIUDAD, ESTE SERVICIO SE EXTENDIÓ DE MANERA RÁPIDA, GENERANDO BENEFICIOS A UNA POBLACIÓN EN CONTINUO CRECIMIENTO, HASTA LOGRAR QUE SE AVALARA, EN 1896, LA ENTRADA DE VEHÍCULOS MOVIDOS POR ENERGÍA ELÉCTRICA.

LAS EMPRESAS QUE PROPORCIONABAN ESTE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO, FUERON COMPAÑÍAS EXTRANJERAS QUE POSEÍAN UN IMPORTANTE CAPITAL PARA PODER INVERTIR EN ESTE RAMO, ESTAS COMPAÑÍAS ERAN FILIALES DE GRANDES EMPRESAS EXTRANJERAS. UNA COMPAÑÍA QUE SOBRESALIÓ, FUE LA COMPAÑÍA LIMITADA DE TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE MÉXICO, QUE FUE LA PRIMERA EN OBTENER PERMISO POR PARTE DEL AYUNTAMIENTO PARA LA EXPLOTACIÓN DE TRANVÍAS Y TROLEBUSES ELÉCTRICOS, ESTA EMPRESA ERA FILIAL DE LA COMPAÑÍA ELÉCTRICA Y FUE DE LAS QUE ABSORBIÓ EL MAYOR NÚMERO DE EMPRESAS PEQUEÑAS DEL TRANSPORTE URBANO.

AL CONSOLIDARSE ESTE SERVICIO, SE DA UN PROCESO DE MONOPOLIO, GENERÁNDOSE GRANDES EMPRESAS Y DESAPARECIENDO LAS PEQUEÑAS, GENERANDO QUE EL SERVICIO DEPENDIERA CADA VEZ MÁS DE UNOS CUANTOS DUEÑOS.

EN CONTRAPARTIDA A LA CONCENTRACIÓN DEL CAPITAL, SE CONSTITUYERON GRANDES NÚCLEOS DE TRABAJADORES TRANVIARIOS, QUE LABORABAN GENERALMENTE EN MALAS CONDICIONES Y CON PROBLEMAS DE

ORGANIZACIÓN, PARA UNA PRESIÓN QUE HICIERA SU TRABAJO MÁS LLEVADERO.

"Los trabajadores tranviarios que prestaban sus servicios en las empresas de tranvías del Distrito Federal y que constituían un buen número, no podían dejar de tener dificultades con sus patronos por cuestiones de salarios, jornadas de trabajo, despidos injustificados, sanciones y otras causas más. Cuando las empresas se fusionaron hasta constituirse una sola, poderosa y fuerte en manos de capital extranjero, esas dificultades tuvieron que aumentar. No resultaba igual servir a una Compañía pequeña que a una potente. Esta tenía mayor avidez económica, por cuanto representaba una inversión más crecida y por tanto sus exigencias frente a los empleados eran mayores" (16).

A PARTIR DE UNA MAYOR CONCENTRACIÓN PODEMOS CARACTERIZAR EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES ELÉCTRICOS PARALELO AL DESARROLLO DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE ESTOS VEHÍCULOS.

LOS TRABAJADORES DE LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES TANTO OPERADORES, MECÁNICOS Y EMPLEADOS, DESDE FINALES DEL SIGLO PASADO, INICIARON MOVIMIENTOS POLÍTICOS IMPORTANTES, POR DEMANDAS

ECONÓMICAS Y RECONOCIMIENTO DE SU ORGANIZACIÓN, ESTOS TRABAJADORES SE VIERON ENFRENTADOS TANTO A LOS PATRONES, COMO A LA POLICÍA ESTATAL, OCURRIENDO HECHOS SANGRIENTOS EN ALGUNOS MOVIMIENTOS EN LOS QUE PARTICIPARON.

EN 1889 EXISTIÓ UN MOVIMIENTO PRINCIPALMENTE DE CONDUCTORES, QUE FUE REPRIMIDO Y DESENCADENÓ LA DETENCIÓN DE LOS MÁS SOBRESALIENTES LÍDERES, LAS DEMANDAS QUE ENARBOLABAN ERA QUE EL PAGO DE SU SALARIO NO FUERA EFECTUADO POR MEDIO DE DOCUMENTOS BANCARIOS, QUE LA EMPRESA PAGARA SUS UNIFORMES Y UN SALARIO JUSTO.

EN 1914, ANTE LA DISMINUCIÓN DE LOS SALARIOS A CONDUCTORES, MOTORISTAS Y MECÁNICOS, SE GENERÓ UN MOVIMIENTO HUELGUÍSTICO QUE TENÍA COMO DEMANDA PRINCIPAL EL RECONOCIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES TRANVIARIOS, ASÍ COMO DEMANDA DE OCHO HORAS DE TRABAJO, INDEMNIZACIÓN DEL PERSONAL QUE SUFRIERA INUTILIZACIÓN FÍSICA EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS LABORES, SUSPENSIÓN DE DESCUENTOS ARBITRARIOS POR DESPERFECTOS DEL EQUIPO A CAUSA DEL SERVICIO. EL 8 DE OCTUBRE, DE ESE AÑO, AL NO LLEGAR A NINGÚN ACUERDO, ESTALLA EL PARO, ESTABLECIÉNDOSE UNA TERRIBLE ALTERACIÓN EN LA VIDA DE LA CIUDAD, OBLIGANDO AL PRESIDENTE CARRANZA A INCAUTAR PROVISIONALMENTE ESTE SERVICIO POR ESPACIO DE QUINCE DÍAS, ESTE MOVIMIENTO HUELGUÍSTICO LOGRÓ 25% DE INCREMENTO SALARIAL Y RECONOCIMIEN

TO DE SU SINDICATO.

LA PARTICIPACIÓN DE LOS OBREROS EN SUS MOVIMIENTOS SINDICALES, HIZO QUE TUVIERAN PRESENCIA EN LA POLÍTICA NACIONAL; PARTICIPANDO EN LOS BATALLONES ROJOS EN FORMA IMPORTANTE. FUE TAN ASIDUA SU PARTICIPACIÓN EN ESTE MOVIMIENTO, QUE EL SERVICIO DEL TRANSPORTE SE VIÓ AFECTADO, LO QUE ORIGINÓ UN DESCONTENTO GENERALIZADO DE LA POBLACIÓN, AL GRADO QUE EL GOBIERNO SE VIÓ PRECISADO A INCAUTAR NUEVAMENTE EL SERVICIO POR UN LAPSO DE TRES AÑOS, DEVOLVIENDO DESPUÉS LOS BIENES A LA EMPRESA.

DESDE 1910, SE ADQUIRIERON TRANVÍAS ELÉCTRICOS; NUEVOS Y USADOS QUE ACTUALMENTE CONTINÚAN CIRCULANDO, ESTAS ADQUISICIONES FUERON MUESTRA DE LA EXPANSIÓN TAN IMPORTANTE DE ESTE SERVICIO.

EN LA DÉCADA DE LOS AÑOS VEINTE CONTINUARON EXISTIENDO ENFRENTAMIENTOS ENTRE LOS OBREROS Y LAS EMPRESAS, EN 1923 SE SUSCITARON HECHOS DE SANGRE QUE CONMOVIERON A LA CIUDAD, EN 1925, AL DESCONOCER LA EMPRESA CONWAY LA ALIANZA DE TRANVIEROS, SE LLEVÓ A CABO UN MOVIMIENTO DE HUELGA, QUE GENERÓ QUE EL PRESIDENTE PLUTARCO ELÍAS CALLES SE MANIFESTARA A FAVOR DE LOS TRABAJADORES.

DESDE ESTA ÉPOCA, LAS EMPRESAS COMO RESPUESTA A LAS DEMANDAS LABORALES, COMENZARON A ARGUMENTAR LA INCOSTEABILIDAD EN SU OPERACIÓN, AÚN CUANDO SU EXPANSIÓN Y UTILIDADES LO CONTRADECÍA. TRATANDO DE FUNDAMENTAR SU INCOSTEABILIDAD, EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO FUE HACIÉNDOSE DEFICIENTE, DEJANDO MUCHO QUE DESEAR Y CONVIRTIÉNDOSE EN CHATARRA LOS VEHÍCULOS, POR LO QUE LOS TRABAJADORES TAMBIÉN COMENZARON A LEVANTAR LA DEMANDA DE RENOVACIÓN DE EQUIPO; ESTE DESINTERÉS SE EXPLICA YA QUE LA PRINCIPAL COMPAÑÍA, TENÍA COMO FIN APROPIARSE DE LA COMPAÑÍA DE LUZ Y FUERZA MOTRÍZ DE LA QUE ERA SUBSIDIARIA.

"La realidad era que la Compañía de Tranvías no deseaba ya ampliar sus servicios, sino liquidar poco a poco el negocio. Toda la política futura seguida por ella va a demostrar esta afirmación. Al aplicar esta política, choca con los intereses obreros, quienes se van a enfrentar dura y resueltamente a los deseos de la Empresa" (17).

PRUEBA DE LO ANTERIOR, ES QUE LA COMPAÑÍA DE LUZ Y FUERZA MOTRÍZ Y LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ERAN FILIALES DE SOFINA TRANSNACIONAL DE CANADÁ. ESTA MISMA EMPRESA ERA QUIEN CONTROLABA LA ELECTRICIDAD DE LA CIUDAD, VENDIÉNDOLES A DOS Y MEDIO CENTAVOS EL KILOWATT A LOS TRANVÍAS, HASTA 1939 TRATÓ DE INCREMENTARLES ESTE PRECIO A DIECISEIS CENTAVOS EL KILOWATT, A SUS

PROPIAS EMPRESAS PARA QUE DEMOSTRARAN INCOSTEABILIDAD.

EN 1941 DADO QUE LOS CONTRATOS ESTABLECIDOS CON LAS COMPAÑÍAS ERAN HASTA POR NOVENTA Y NUEVE AÑOS O SIN LÍMITE, SE OBSERVÓ POR PARTE DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, QUE ERA FACTIBLE LA NULIFICACIÓN DE ESTOS CONVENIOS Y SE PODÍA RESERVAR AL 60% DE LOS BIENES DE LAS COMPAÑÍAS, CREÁNDOSE ASÍ LA NECESIDAD DE UNA EMPRESA PÚBLICA DESCENTRALIZADA CON PERSONAL Y PATRIMONIO PROPIOS Y CON UNA INVERSIÓN DE ONCE MILLONES DE PESOS.

ANTE UNA EMINENTE HUELGA TRANVIARIA EN 1945, EL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL REALIZÓ UNA LEY SOBRE LOS TRANSPORTES URBANOS Y SUBURBANOS DEL DISTRITO FEDERAL CON NUEVE CLAUSULADOS, DONDE BASÁNDOSE EN LA IMPORTANCIA SOCIOECONÓMICA DEL TRANSPORTE, DEFINÍA QUE PODÍA INCAUTAR PROVISIONALMENTE LOS BIENES DE LA EMPRESA, PARA ASEGURAR EL FUNCIONAMIENTO NORMAL DEL SERVICIO.

ASÍ, SE INCAUTARON POR OCHO MESES, LOS BIENES DE LA EMPRESA CUANDO SE LES DEVOLVIÓ LA ADMINISTRACIÓN, SURGIÓ TAL DESCONTENTO ENTRE LOS TRABAJADORES, QUE INICIARON UNA HUELGA ORILLANDO AL PRESIDENTE AVILA CAMACHO A INCAUTAR NUEVAMENTE LOS BIENES DE LA EMPRESA.

EL 31 DE DICIEMBRE DE 1946, EL PRESIDENTE AVILA CAMACHO POR DECRETO PRESIDENCIAL, HACE SURGIR UNA INSTITUCIÓN DESCENTRALIZADA DE SERVICIO PÚBLICO DENOMINADA SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL.

PARA OCTUBRE DE 1952, EL GOBIERNO ADQUIRIÓ TODOS LOS BIENES DE LAS EMPRESAS: "COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DEL DISTRITO FEDERAL DE MÉXICO, SA", "COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE MÉXICO", LAS CUALES PASARON A FORMAR PARTE DEL PATRIMONIO DEL ORGANISMO: SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL.

LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES SON MEDIOS DE TRANSPORTE DE CONDUCCIÓN LIBRE Y FIJA, MOVIDOS POR UN MOTOR DE CORRIENTES CONTINUA Y SON LOS TRANSPORTES URBANOS COLECTIVOS MÁS ANTIGUOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, QUE EN LA ACTUALIDAD CONTINUAN PRESTANDO ESTE SERVICIO.

ESTOS TRANSPORTES EN ESENCIA, SIGUEN, EN SU MAYORÍA SIENDO LOS MISMOS VEHÍCULOS DE HACE CINCUENTA AÑOS, AÚN CUANDO SE LE HAN VENIDO HACIENDO MEJORAS FUNDAMENTALES DE CARROCERÍA. EN 1976, SE PRÁCTICÓ UNA REHABILITACIÓN GENERALIZADA, PERMITIENDO EL AUMENTO DE LA TARIFA VIGENTE, DESDE 1959, QUE ERA DE TREINTA Y CINCO Y CINCUENTA CENTAVOS, AUMENTANDO A SESENTA CENTAVOS EN AMBOS MEDIOS. EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EXISTE UNA TENDENCIA AL DESUSO DE LOS TRANVÍAS, QUEDANDO SÓLO DOS RUTAS DE ELLOS QUE SON: LA DE TLALPAN A XOCHIMILCO Y LA DE TAXQUE-

ÑA A TLALPAN, CON TREINTA UNIDADES DE CIENTO NOVENTA Y DOS QUE EXISTÍAN EN EL AÑO DE 1970, EN TANTO QUE LOS TROLEBUSES SE INCREMENTARON, YA QUE DE TRESCIENTAS UNIDADES QUE HABÍA EN 1970, PARA 1983 SE REGISTRARON OCHOCIENTAS SEIS QUE REPRESENTA UN AUMENTO DEL 168.7%, LA MAYORÍA DE ESTOS VEHÍCULOS RECORREN LOS LLAMADOS EJES VIALES, LOGRANDO DESARROLLAR UN PROMEDIO DE VELOCIDAD IGUAL A LA DE LOS AUTOBUSES, DE DOCE A VEINTE KILÓMETROS POR HORA.

AL PARECER EL SERVICIO DE TRANSPORTE ELÉCTRICO SE AFECTÓ SERIAMENTE AL INAUGURARSE EL METRO DE LA CIUDAD, YA QUE EXISTIÓ UNA REESTRUCTURACIÓN DE SUS RUTAS, CONVIERTIÉNDOLO EN UN TRANSPORTE ESENCIALMENTE ALIMENTADOR DE LAS ESTACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, ORIGINANDO LA DESAPARICIÓN DE ANTIGUAS E IMPORTANTES RUTAS, DE LOS TROLEBUSES, PERO FUNDAMENTALMENTE DE LOS TRANVÍAS.

EN CUANTO A LOS PASAJEROS, HASTA AGOSTO DE 1983, SE REPORTAN UN TOTAL DE CIENTO SETENTA Y UN MILLONES, CIENTO OCHENTA Y OCHO MIL, DOSCIENTOS DIECINUEVE USUARIOS DE LOS CUALES DIEZ MILLONES, SETECIENTOS DOCE MIL DOSCIENTOS TREINTA Y UNO FUERON MOVILIZADOS POR LOS TRANVÍAS Y CIENTO SESENTA MILLONES, CUATROCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO POR LOS TROLEBUSES, ESTO RESPONDE A LA POLÍTICA IMPLANTADA SOBRE EL DESUSO DE LOS TRANVÍAS POR PARTE DE LAS AUTORIDADES.

CONSIDERANDO EL AÑO DE 1970 COMO BASE, EN RELACIÓN A 1982, LOS PASAJEROS SÓLO SE INCREMENTARON EN UN 33,5%, ES DECIR, QUE EN DOCE AÑOS ESTE SERVICIO, AÚN CON TRESCIENTAS CUARENTA Y CUATRO UNIDADES MÁS, SÓLO INCREMENTÓ SU SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN SESENTA Y UN MIL MILLONES, NOVECIENTOS MIL PASAJEROS (CUADRO 8).

ESTO MUESTRA, QUE LOS SERVICIOS ELÉCTRICOS AÚN SIENDO UNA POSIBILIDAD DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN Y AYUDA A OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE, TIENDEN A LA DESAPARICIÓN, CONSIDERANDO TAMBIÉN QUE SON EL MEDIO MÁS ECONÓMICO DE LA CIUDAD, QUIZÁ MOTIVADO POR LO DETERIORADO Y PESADO DEL EQUIPO, QUE HACE QUE SEA UN SERVICIO LENTO.

EN 1979, EL GOBIERNO CAPITALINO ACORDÓ SUPRIMIR LOS ÚLTIMOS TRANVÍAS, QUE AÚN CIRCULABAN POR EL PRIMER CUADRO.

ES DE RELEVANCIA ANOTAR QUE DESDE 1980, ENTRARON EN CIRCULACIÓN CIENTO TROLEBUSES FABRICADOS POR DINA, SIN SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS TÉCNICOS QUE PRESENTAN ESTE TIPO DE UNIDADES Y QUE LES HA IMPEDIDO SER UN TRANSPORTE COMPETITIVO CON RESPECTO A LOS AUTOBUSES.

EN CUANTO A LAS FINANZAS DE ESTA EMPRESA DESCENTRALIZADA, DESDE HACE MUCHOS AÑOS HA VENIDO SIENDO SUBSIDIADA, TANTO POR EL GOBIERNO FEDERAL COMO POR EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FE

CUADRO 8
SERVICIO DE TRANSPORTE ELÉCTRICO

AÑOS	TROLEBUSES			TRANVIAS			TOTAL
	UNIDADES	RUTAS	PASAJEROS	UNIDADES	RUTAS	PASAJEROS	PASAJEROS
1970	300	16	112,055,881	11	192	72,418,405	184,474,286
1971	306	15	113,719,418	11	186	78,801,230	192,520,648
1972	305	18	125,987,034	13	179	82,024,883	208,011,317
1973	308	20	150,409,991	13	176	78,236,932	228,646,923
1974	348	22	163,725,390	13	176	78,043,379	241,768,769
1975	384	26	177,454,437	13	176	65,086,594	242,541,031
1976	390	27	164,936,424	12	176	62,454,696	227,391,120
1977	390	27	173,723,132	11	176	68,730,396	242,453,528
1978	447	18	153,436,821	11	176	63,833,138	217,269,959
1979	447	15	128,551,405	2	50	33,011,646	161,563,051
1980	402	16	194,280,870	2	31	27,215,351	221,496,221
1981	649	14	200,985,988	2	30	25,419,700	226,405,688
1982	806	14	225,124,136	2	30	21,229,856	246,353,992
1983*	806	14	160,475,988	2	30	10,712,231	171,188,219

FUENTE: SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DDF
DEPARTAMENTO DE ASESORÍA TÉCNICA, 1987

*HASTA AGOSTO DE 1983.

CUADRO 9

SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS1983*

	PESOS	%
GASTOS DE OPERACIÓN	458,500,000	18.9
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	1,014,200,000	43.8
GASTOS FINANCIEROS	842,800,000	36.4
TOTAL	2,315,500,000	100.0

COSTO TOTAL DE OPERACIONES	\$ 2,315,500,000
TOTAL DE PASAJEROS	171,188,219
COSTO REAL DEL PASAJE	\$ 13.50

FUENTE: SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DDF
 DEPARTAMENTO DE ASESORÍA TÉCNICA 1983

*HASTA AGOSTO DE 1983.

DERAL, MANTENIÉNDOSE UN BAJO PRECIO EN SUS TARIFAS, EN DETRIMENTO DE SUS FINANZAS Y SU SERVICIO. SEGÚN CÁLCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ELÉCTRICO, EL PASAJE REAL EN 1970 ERA DE UN PESO, OCHENTA Y SIETE CENTAVOS PARA EL TROLEBÚS Y DE UN PESO, CINCUENTA Y DOS CENTAVOS PARA EL TRANVÍA⁽¹⁸⁾, CUANDO SE COBRABA AL PÚBLICO TREINTA Y CINCO CENTAVOS POR USUARIO.

PARA 1983, SE ESTIMA QUE EL COSTO REAL DEL PASAJE, EN PROMEDIO ERA DE TRECE PESOS, CINCUENTA CENTAVOS, ES DECIR, QUE SE SUBSIDIO POR PASAJERO CON DOCE PESOS, NOVENTA CENTAVOS. (CUADRO 9).

TAXIS

ESTE SERVICIO SURGE, COMO FORMA AUXILIAR A LOS TRANSPORTES PÚBLICOS, COMO MEDIO DE TRASLADO HACIA AQUELLOS LUGARES DONDE LAS RUTAS DEL SERVICIO PÚBLICO NO LLEGAN O PARA SUPERAR EL PROBLEMA DE LA COMODIDAD Y LA RAPIDEZ.

ESTE TIPO DE SERVICIO SE COMENZÓ A DIVERSIFICAR, EXISTIENDO ACTUALMENTE, TAXIS COLECTIVOS DE RUTA FIJA Y PARTICULARES, SI BIEN, EN UN INICIO SE TRATABA DE QUE ESTOS VEHÍCULOS SATISFACIERAN LA DEMANDA A DONDE NO LLEGABAN LAS RUTAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO, AHORA MUCHAS RUTAS SON LAS MISMAS QUE RECORREN LOS AUTOBUSES Y LOS TROLEBUSES, DEFINIÉNDOSE ASÍ LA INCAPACIDAD DE ESTOS MEDIOS PARA SATISFACER LA NECESIDAD DE

TRASLADO DE LA POBLACIÓN.

ESTE SERVICIO MUEVE APROXIMADAMENTE DOS MILLONES DE PERSONAS DIARIAS Y ES EL ÚNICO SERVICIO COLECTIVO EN MANOS DE PARTI - CULARES.

EXISTE UNA CONCENTRACIÓN DE UNIDADES EN POCAS MANOS Y LAS DI - VERSAS ORGANIZACIONES QUE FORMAN HAN SIDO UTILIZADAS PARA FINES EMINENTEMENTE POLÍTICOS: LA CORRUPCIÓN ENTRE LOS LÍDE - RES ES UNA FORMA INNATA DE SUS ORGANIZACIONES, LAS CUALES PERTENECEN A LA CNOP.

POR PARTE DEL GOBIERNO, EXISTE UNA INCAPACIDAD DE SU CONTROL, LA PROLIFERACIÓN DE TAXIS "TOLERADOS" ES CADA DÍA MAYOR Y SON MANEJADOS PARA FINES LUCRATIVOS, YA QUE LA ADQUISICIÓN DE PERMISOS Y PLACAS PARA ESTOS TAXISTAS SE DEFINE POR MEDIO DE CANTIDADES IMPORTANTES DE DINERO Y POR LA SUJECCIÓN POLÍTICA AL PARTIDO OFICIAL.

LA DETERMINACIÓN DE LAS TARIFAS A COBRAR, QUE DEBE SER DEFINIDO POR LA SECRETARÍA DE PROTECCIÓN Y VIALIDAD, SIEMPRE ES VIOLADO, CONSTITUYÉNDOSE EN UN SERVICIO CARO, PERO INDISPENSABLE PARA LA POBLACIÓN MAYORITARIA DEL DISTRITO FEDERAL.

AUTOMOVILES PARTICULARES

DADA LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA, EL NÚMERO DE AUTOTRANSPORTES CON LOS QUE CUENTA UN PAÍS, ES UN ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO RELEVANTE. INDEPENDIEMENTE DE QUE EN LOS PAÍSES MÁS AVANZADOS INDUSTRIALMENTE, SEA DONDE SE UBICAN LAS PLANTAS AUTOMOTRICES.

EN GENERAL, EXISTE UN DESARROLLO DE MODERNIZACIÓN EN EL TRANSPORTE, PERO, DADO QUE LA LUCHA TECNOLÓGICA DE LAS EMPRESAS SE DEFINE MUCHO POR LA DEMANDA DEL MERCADO, LOS AUTOMÓVILES DE USO PARTICULAR HAN SIDO DE LOS VEHÍCULOS QUE AÑO CON AÑO PRESENTAN NUEVAS CARACTERÍSTICAS E INNOVACIONES CON LAS QUE COMPITEN EN EL MERCADO.

DE LOS PAÍSES PERIFÉRICOS DE AMÉRICA, SOBRESALEN POR SU NÚMERO DE AUTOS PARTICULARES: BRASIL, MÉXICO Y ARGENTINA, SEGÚN EL CENSO MUNDIAL DE VEHÍCULOS DE 1976. ESTO COINCIDE CON SER LOS PAÍSES MÁS DESARROLLADOS INDUSTRIALMENTE.

LOS AUTOMÓVILES EN MÉXICO, SE CONCENTRAN EN LAS CIUDADES Y SU PRINCIPAL USO ES PARA FINES DE TRABAJO Y RECREATIVO, LO QUE HACE QUE ESTOS VEHÍCULOS PERMANEZCAN PARADOS, EN PROMEDIO, VEINTIÚN HORAS, DE LAS VEINTICUATRO DEL DÍA. LO QUE MUESTRA QUE SON USADOS FUNDAMENTALMENTE POR RAZONES SOCIALES.

AÚN CUANDO NO HAY QUE PERDER DE VISTA QUE ESTOS PROPORCIONAN UNA COMODIDAD Y RAPIDEZ, QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO PUEDE DAR EN NINGÚN MOMENTO.

LOS VEHÍCULOS PARTICULARES, PRINCIPALMENTE LOS NUEVOS MODELOS, LOGRAN ALCANZAR MAYORES VELOCIDADES, QUE LAS QUE PERMITEN LAS CONDICIONES DE TRÁNSITO Y EL TRAZO DE LAS CALLES Y AVENIDAS: EL PROMEDIO DE VELOCIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO ES DE VEINTE KILÓMETROS POR HORA, LO QUE HACE QUE LOS AUTOS TENGAN UN USO EXCESIVO DE GASOLINA Y UN DESGASTE IMPORTANTE DEL MOTOR, LO QUE OCASIONA UN AUMENTO CONSIDERABLE EN EL GASTO DE OPERACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS; ESTE GASTO AUMENTA EN RELACIÓN A QUE EL PROMEDIO DE OCUPACIÓN DE UN AUTO PARTICULAR SEA DE 1.6 A 1.8 PERSONAS. LO QUE VIENE A PROBAR QUE UNA GRAN CANTIDAD DE VEHÍCULOS, MOVILICE A UNA PEQUEÑA PARTE DE LA POBLACIÓN CITADINA.

DADO EL CRECIMIENTO CONTINUO DEL NÚMERO DE ESTOS VEHÍCULOS, HA SIDO NECESARIO EXTENDER LA RED VIAL DE LA CIUDAD. CADA SEXENIO HA HECHO AMPLIACIONES, INAUGURACIONES Y MANTENIMIENTO DE ESTA RED (CUADRO 6): PERO DESDE 1979 SE MODIFICÓ LA ESTRUCTURA VIAL DE LA CIUDAD, CON EL FUNCIONAMIENTO DE LOS EJES VIALES, QUE SON AVENIDAS QUE RECORREN LA CIUDAD DE NORTE A SUR Y DE ORIENTE A PONIENTE, DESEMBOCANDO EN EL CIRCUITO INTERIOR. SON AVENIDAS PREFERENCIALES DE UN SENTIDO, CON

UNO O DOS CARRILES PARA TRANSPORTE PÚBLICO.

ESTAS AVENIDAS SE CONSTRUYERON EN BASE A RESOLVER EL PROBLEMA DE MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS PARTICULARES, AFECTANDO A MUCHOS PREDIOS. ESTAS GRANDES AVENIDAS SON, FUNDAMENTALMENTE, PARA SERVICIO DE AUTOS PARTICULARES Y AFECTAN DIRECTAMENTE LA CONTAMINACIÓN, LA VALORIZACIÓN DEL TERRENO Y LAS INVERSIONES A OTROS SERVICIOS URBANOS.

LOS EJES VIALES, EN PARTICULAR, DEFINIÓ LA REUBICACIÓN A ZONAS PERIFÉRICAS DE MUCHOS HABITANTES DE COLONIAS Y BARRIOS POPULARES QUE SE VIERON AFECTADOS.

CAPITULO IV

EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

1 ANTECEDENTES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

COMO ANTECEDENTES A NIVEL NACIONAL DEL METRO ENCONTRAMOS QUE DESDE EL SIGLO PASADO SE HABÍAN YA PRESENTADO PROYECTOS DE TRENES ELEVADOS Y SUBTERRÁNEOS PARA QUE CRUZARAN LA CAPITAL Y ALIVIARAN EL PROBLEMA DE LA TRANSPORTACIÓN URBANA.

PERO COMO ANTECEDENTES INMEDIATOS A LA OPERACIÓN DE UN TREN URBANO COMO EL QUE FUNCIONA ACTUALMENTE, SE PUEDE MENCIONAR LA TESIS PROFESIONAL QUE SE PRESENTÓ EN LA FACULTAD DE INGENIERÍA EN 1958 POR EL SEÑOR ERNESTO CARBAJAL PUMARINO, DONDE PROPONE LA CONSTRUCCIÓN DE UN MONORIEL PARA LA TRANSPORTACIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

EN 1960, DOS INVESTIGADORES, VICENTE S. PEDRERO Y RAMÓN C. AGUADO PROPORCIONAN AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, UNA SERIE DE INVESTIGACIONES SOBRE LA FACTIBILIDAD DE CONSTRUIR EL MONORIEL EN LA CIUDAD, EN ESE MOMENTO LAS AUTORIDADES NO DIERON NINGUNA RESPUESTA, POSPONIENDO SIETE AÑOS LA DECISIÓN DE CONSTRUIR UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE ESTA MAGNITUD.

EN 1965, JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ, PRESENTÓ UN TRABAJO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN TRANSPORTE RÁPIDO MIXTO, QUE PODRÍA SER UN TREN SUBTERRÁNEO O ELEVADO, DE HECHO, ESTE AÑO, SE INICIAN LAS INVESTIGACIONES A FONDO SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UN TRANS

PORTE RÁPIDO CON CARACTERÍSTICAS COMO DE LOS QUE YA FUNCIONABAN EN GRÁN NÚMERO DE LAS CIUDADES MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO.

A NIVEL INTERNACIONAL, EL METRO DEL DISTRITO FEDERAL, SE CONSTRUYE CUANDO OTROS TRENES URBANOS SUBTERRÁNEOS CONTABAN CON MÁS DE CIENTO AÑOS DE ANTIGUEDAD.

EL TREN SUBTERRÁNEO DE LONDRES SE CONSTRUYÓ EN 1863, EL DE NUEVA YORK EN 1868 Y EL DE PARÍS EN 1899.

LA CONSTRUCCIÓN DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE URBANO COMO ES LÓGICO, COINCIDE EN LAS CIUDADES, MÁS DESARROLLADAS ECONÓMICAMENTE EN ESE TIEMPO; DADO LA MOVILIZACIÓN REQUERIDA DE MANO DE OBRA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DE ESTAS METRÓPOLIS.

EN LA ACTUALIDAD EN MÁS DE SESENTA PAÍSES FUNCIONA UN METROPOLITANO COMO EL NUESTRO, CON DISTINTOS NIVELES DE TECNOLOGÍA. DE ESTOS, EL 60% HAN LLEVADO A CABO AMPLIACIONES PARA PROPORCIONAR UN MEJOR SERVICIO.

LA CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO, DADAS LAS CARACTERÍSTICAS TAN SOFISTICADAS DE CONSTRUCCIÓN, CONLLEVA UN PLAZO DE VARIOS AÑOS, YA QUE REQUIERE DE UNA PLANEACIÓN A LARGO PLAZO QUE CUIDE LA NO INTERRUPCIÓN DE LOS

TRABAJOS, POR LA FUERTE INVERSIÓN DE CAPITAL QUE ACTUALMENTE ES ASUMIDA POR LOS GOBIERNOS DE LOS PAÍSES.

LA PROLIFERACIÓN DEL SISTEMA DE TRENES ELECTRÓNICOS EN LAS CIUDADES DE TODO EL MUNDO, TIENE COMO BASE EL AUMENTO GENERAL DE LA POBLACIÓN URBANA Y LA CRISIS DE LOS ENERGÉTICOS.

ESTOS SISTEMAS HASTA HOY, CON VARIANTES TECNOLÓGICAS, HAN PROPORCIONADO UNA GRAN CAPACIDAD DE TRANSPORTE, RAPIDEZ, SEGURIDAD Y AUSENCIA DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL. PROBLEMAS TODOS QUE AQUEJAN EN GRAN MEDIDA A TODAS LAS CIUDADES DEL MUNDO.

DE HECHO, LA DECISIÓN DE CONSTRUIR EN LA CIUDAD DE MÉXICO, UN TREN ELECTRÓNICO RECAYÓ EN LA ADMINISTRACIÓN DEL PRESIDENTE GUSTAVO DÍAZ ORDAZ, Y EL REGENTE DE LA CIUDAD, ALFONSO CORONA DEL ROSAL, AÚN CUANDO EL PROYECTO HABÍA SIDO FOMENTADO Y ACEPTADO POR EL LICENCIADO URUCHURTU EN EL ÚLTIMO LAPSO QUE ESTUVO COMO JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

LO IMPORTANTE Y DE FONDO, ES QUE POR LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE REQUERÍA EN FORMA URGENTE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MODERNO, QUE NO FUERA COMO HASTA ESE MOMENTO EL INCREMENTO DE AUTOBUSES Y AUTOMÓVILES QUE SÓLO CONGESTIONABAN CADA DÍA MÁS LA MAL PLANIFICADA Y TRAZADA CIU-

DAD DE MÉXICO.

Así, EL 29 DE ABRIL DE 1967, EN EL DIARIO OFICIAL SE PUBLICÓ EL DECRETO PRESIDENCIAL DONDE SE DEFINE LA CREACIÓN DE UN ORGANISMO PÚBLICO LLAMADO SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

"En dicho decreto se señala que en el orden de las necesidades de la población del Distrito Federal que requieren pronta, adecuada y efectiva satisfacción, se encuentra en primer lugar la de organizar y establecer medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda. Por lo tanto, y en virtud de los estudios realizados por el Departamento del Distrito Federal, se ha juzgado conveniente construir un tren rápido movido por energía eléctrica, en recorridos subterráneos y superficiales, mediante el cual se efectúe el transporte colectivo de personas, aliviando así en gran parte, los problemas originados por la saturación del tránsito en varias vías públicas"
(19).

EL NUEVO ORGANISMO SE CONSTITUYE COMO UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIO, CUYO OBJETIVO ES LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN TREN RÁPIDO TANTO SUBTERRÁNEO COMO SUPERFICIAL Y

ELEVADO QUE TRANSPORTE COLECTIVAMENTE A LA POBLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL.

EL PATRIMONIO DE LA NUEVA EMPRESA SE CONSTITUYÓ CON LOS INMUEBLES, MUEBLES Y DEMÁS BIENES QUE LE DESTINÓ EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL Y LA FACULTÓ PARA UTILIZAR TODOS LOS TERRENOS NECESARIOS PARA SU CONSTRUCCIÓN E INSTALACIONES QUE REQUIERA EL SERVICIO.

"El Sistema de Transporte Colectivo podrá utilizar las vías públicas y otros inmuebles cuyo uso le conceda el Departamento del Distrito Federal, ya sea en la superficie o en el Subsuelo, para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las disposiciones legales y reglamentarias a que está sujeto el régimen de dichos bienes" (20)

EN EL MISMO DECRETO PRESIDENCIAL SE DEFINE LA CREACIÓN DE UN ORGANISMO LLAMADO CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN, QUE HASTA LA ACTUALIDAD ESTÁ FORMADO POR EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL COMO PRESIDENTE, LOS SECRETARIOS DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, PATRIMONIO NACIONAL Y COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Y TRES REPRESENTANTES QUE DESIGNA EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

DICHO ORGANISMO TIENE COMO FUNCIÓN LA DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO "METRO".

FECHAS DEL METRO

29 DE ABRIL DE 1967.

EN EL DIARIO OFICIAL SE PUBLICA EL DECRETO PRESIDENCIAL QUE DEFINE LA CREACIÓN DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO".

19 DE JUNIO DE 1967.

SE INICIAN LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN DEL METRO.

5 DE SEPTIEMBRE DE 1969.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 1, CHAPULTEPEC-ZARAGOZA CON 12.660 KMS.

11 DE ABRIL DE 1970.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 1, CHAPULTEPEC-JUANACATLÁN, 1.046 KMS.

10 DE AGOSTO DE 1970.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 2, TAXQUEÑA-PINO ZUÁREZ CON 10:577 KMS.

- 11 DE NOVIEMBRE DE 1970. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 1, JUANACATLÁN-TACUBAYA CON 1.140 Kms.
- 1º DE SEPTIEMBRE DE 1970. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 2, PINO SUÁREZ-TACUBA, CON 8.101 KMS.
- 20 DE NOVIEMBRE DE 1970. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 3, TLATELOLCO-HOSPITAL GENERAL, 5.581 Kms.
- 1º DE JUNIO DE 1972. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 1, TACUBAYA-OBSERVATORIO CON 1.705 Kms.
- 27 DE AGOSTO DE 1972. SE INICIAN LOS TRABAJOS DE AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 3 NORTE, TLATELOLCO-LA RAZA, Y SE INFORMA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS 4, 5 Y 6.
- 16 DE ENERO DE 1978. SE INICIA AMPLIACIÓN DE LÍNEA 3 SUR HOSPITAL GENERAL-CENTRO MÉDICO.

20 DE MARZO DE 1978.

SE INICIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA
LÍNEA 4.

19 DE JUNIO DE 1978.

SE INICIA CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA
5.

25 DE AGOSTO DE 1978.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 3,
TLATELOLCO-LA RAZA, CON
1.389 Kms.

1º DE DICIEMBRE DE 1979.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 3,
LA RAZA-INDIOS VERDES CON
4.078 Kms.

7 DE JUNIO DE 1980.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 3,
HOSPITAL GENERAL-CENTRO MÉDICO,
0.823 Kms.

25 DE AGOSTO DE 1980.

SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 3,
CENTRO MÉDICO-ZAPATA CON
4.504 Kms.

29 DE NOVIEMBRE DE 1980.

SE INAUGURA EL TALLER DE TICO-
MÁN.

- 18 DE FEBRERO DE 1981. SE INICIAN TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA 7.
- 29 DE AGOSTO DE 1981. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 4, MARTÍN CARRERA-CANDELARIA CON 7.499 Kms.
- 19 DE DICIEMBRE DE 1981. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 5, PANTITLÁN-CONSULADO CON 9.154 Kms.
- 26 DE MAYO DE 1982. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 4, CANDELARIA-SANTA ANITA, CON 3.491 Kms.
- 1º DE JULIO DE 1982. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 5, LA RAZA-CONSULADO CON 3.071 Kms.
- 30 DE AGOSTO DE 1982. SE INAUGURA TRAMO DE LA LÍNEA 5, POLITÉCNICO-LA RAZA CON 3.433 Kms.
- 30 DE AGOSTO DE 1983. SE INAUGURA TRAMO DE LÍNEA 3, COYOACÁN-UNIVERSIDAD CON 6.603 Kms.

21 DE DICIEMBRE DE 1983.

SE INAUGURA LÍNEA 6, EL ROSA -
RIO-INSTITUTO DEL PETRÓLEO CON
8.295 Kms.

2 ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

PRESENTAR LA ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, LLEVA CONSIGO ANALIZAR, DE MANERA SEPARADA, LOS GRANDES ASPECTOS QUE COMPONEN LA EMPRESA.

LA DIVISIÓN QUE SE PRESENTA A CONTINUACIÓN ES UNA FORMA DE ABORDAR EL TEMA, AÚN CUANDO SE ENTIENDE QUE LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y FINANCIAMIENTO DEL ORGANISMO RESPONDE A LAS POLÍTICAS GENERALES QUE EL GOBIERNO MEXICANO DETERMINA PARA ESTE TIPO DE EMPRESAS PARAESTATALES.

EN GENERAL, LA EMPRESA, A TRAVÉS DE LOS AÑOS HA VENIDO MOSTRANDO UN CRECIMIENTO IMPORTANTE, TANTO EN LO ADMINISTRATIVO COMO EN LO OPERACIONAL, DEBIDO A SU EXPANSIÓN FÍSICA, PERO PRIMORDIALMENTE, POR EL INCREMENTO DE USUARIOS, QUE SE HA PRESENTADO A LO LARGO DE LOS AÑOS.

EL PERSONAL QUE LABORA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO HA SIDO FUNDAMENTALMENTE TÉCNICO, TOMANDO AUGE EL PERSONAL ADMINISTRATIVO EN LAS DOS ÚLTIMAS ADMINISTRACIONES.

ESTA PARTE DEL TRABAJO SE DIVIDE EN TRES GRANDES CONCEPTOS QUE SON: ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA, ESTRUCTURA OPERACIONAL Y FINANCIAMIENTO.

EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO CUENTA CON UNA ESTRUCTURA INTERNA INTEGRADA POR LA DIRECCIÓN GENERAL, TRES SUBDIRECCIONES, LA CONTRALORÍA GENERAL Y DIEZ GERENCIAS, SU PERSONAL EN 1982 ERA DE SEIS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS EMPLEADOS Y PARA 1983, SE INCREMENTÓ A SIETE MIL TRESCIENTOS DIECIOCHO TRABAJADORES, DE LOS CUALES CINCO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA TIENEN CALIDAD LABORAL DE BASE, UN MIL DOSCIENTOS DOCE DE CONFIANZA Y DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS EVENTUAL. (CUADRO 10).

EN CUANTO A LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA SE CONSIDERA QUE ESTÁ INTEGRADA POR LAS DEPENDENCIAS INTERNAS ENCARGADAS DE LA DIRECCIÓN, CONTROL Y ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES CON LOS QUE CUENTA LA EMPRESA, ES LA PARTE QUE NO ESTÁ DIRECTAMENTE RELACIONADA CON LA OPERACIÓN TÉCNICA DEL SERVICIO.

DE ACUERDO AL ANÁLISIS ESTÁ CONSTITUIDA POR LA DIRECCIÓN GENERAL, DOS SUBDIRECCIONES Y CINCO GERENCIAS, EN 1983 CONTABA CON UN TOTAL DE DOS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE EMPLEADOS, QUE REPRESENTABAN EL 36.5% DEL TOTAL DEL PERSONAL DE LA EMPRESA. (CUADRO 11).

CUADRO 10

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

PERSONAL CONTRATADO POR CALIDAD LABORAL

1973 - 1983

	B A S E	CONFIANZA	EVENTUAL	TOTAL
1973	2,342	282	428	3,052
1974	2,444	305	506	3,255
1975	3,345	375	174	3,894
1976	3,438	398	145	3,981
1977	3,733	467	33	4,233
1978	3,914	563	51	4,528
1979	3,980	614	131	4,725
1980	3,903	712	273	4,888
1981	4,686	841	633	6,160
1982	5,484	930	438	6,852
1983	5,840	1,212	266	7,318

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PERSONAL.
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

EN RELACIÓN A LA ESTRUCTURA OPERACIONAL, SE TRATA EN BASE A TRES GRANDES ASPECTOS QUE SON: LA INFRAESTRUCTURA CON LA QUE CUENTA EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, LA TENDENCIA QUE HA MOSTRADO EN RELACIÓN AL NIVEL DEL SERVICIO Y EL ANÁLISIS GENERAL DE LAS DEPENDENCIAS INTERNAS QUE ESTÁN DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN DEL METRO.

A LO INTERNO DEL ORGANISMO LA PARTE DE OPERACIÓN ESTÁ INTEGRADA POR LA SUDIRECCIÓN TÉCNICA Y CINCO GERENCIAS QUE PARA 1983 CONTABAN CON 4,649 TRABAJADORES QUE SIGNIFICABAN EL 63.5% DEL TOTAL DE LA EMPRESA. (CUADRO 11).

EN CUANTO A LA PARTE DEL FINANCIAMIENTO, ESTE RUBRO ES MANEJADO POR EL ÁREA ADMINISTRATIVA, PERO DADO EL IMPORTANTE NIVEL DE SUBSIDIO QUE ADQUIERE LA EMPRESA POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL Y CAPITALINO, QUE ES EL MEDIO POR EL QUE EL ESTADO IMPLEMENTA SU POLÍTICA ECONÓMICA EN ESTE TIPO DE EMPRESA, SE ANALIZA DE MANERA SEPARADA.

2.1 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA.

EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO CUENTA CON UN IMPORTANTE APARATO ADMINISTRATIVO, QUE ESTÁ CONSTITUIDO POR NUEVE DEPENDENCIAS INTERNAS, QUE SE ENCARGAN DEL CONTROL ADMINISTRATIVO, CONTABLE, FINANCIERO Y JURÍDICO:

CUADRO 11
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
PERSONAL TECNICO Y ADMINISTRATIVO 1982-1983

<u>PERSONAL ADMINISTRATIVO</u>	1982		1983	
DIRECCIÓN GENERAL	80		48	
SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	6		13	
SUBDIRECCIÓN DE PROGRAMACIÓN 1/	-		72	
CONTRALORÍA GENERAL	75		76	
GERENCIA JURÍDICA Y DE VIGILANCIA	425		424	
GERENCIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO	115		160	
GERENCIA DE RECURSOS FINANCIEROS 2/	1,202		1,244	
GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS	553		473	
GERENCIA DE PROGRAMACIÓN, ORGANIZACIÓN Y PRESUPUESTO	-		159	
SECRETARIADO TÉCNICO	129		-	
T O T A L	2,585	37.7%	2,669	36.5%
<u>PERSONAL TÉCNICO</u>				
SUBDIRECCIÓN TÉCNICA	10		13	
GERENCIA DE ESTACIONES Y TRANSPORTES 3/	1,516		1,697	
GERENCIA DE MATERIAL RODANTE	953		1,079	
GERENCIA DE INSTALACIONES FIJAS	1,194		1,266	
GERENCIA DE OBRAS	134		139	
GERENCIA DE RECURSOS MATERIALES	460		455	
T O T A L	4,267	62.3%	4,649	63.5%
G R A N T O T A L	6,852	100	7,318	100

1/ SUBDIRECCIÓN Y GERENCIA CREADAS EN 1983

2/ COMPRENDE AL PERSONAL DE TAQUILLA APROXIMADAMENTE 2,000

3/ COMPRENDE A CONDUCTORES Y PERSONAL DE ESTACIONES

FUENTE: DEPARTAMENTO DE PERSONAL STC

- DIRECCIÓN GENERAL
- SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA
- SUBDIRECCIÓN DE PROGRAMACIÓN
- CONTRALORÍA GENERAL
- GERENCIA JURÍDICA Y DE VIGILANCIA
- GERENCIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO
- GERENCIA DE RECURSOS FINANCIEROS
- GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS
- GERENCIA DE PROGRAMACIÓN, ORGANIZACIÓN Y PRESUPUESTO

ESTA ÁREA ES LA RESPONSABLE DE ESTABLECER LAS RELACIONES POLÍTICAS TANTO INTERNAS COMO EXTERNAS, SIENDO UN ASPECTO RELEVANTE LA DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA LABORAL A SEGUIR TANTO EN EL AREA TÉCNICA COMO EN LA ADMINISTRATIVA.

CUENTA CON DOS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE EMPLEADOS, EL 36.5% DEL TOTAL DEL SISTEMA, DE LOS CUALES, UN MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SEIS TIENEN CALIDAD LABORAL DE BASE (70.3%), SETECIENTOS VEINTIUNO SON DE CONFIANZA, INCLUYENDO LOS FUNCIONARIOS Y REPRESENTAN EL 27.0%, EL PERSONAL EVENTUAL ASCIENDE A SETENTA Y DOS TRABAJADORES QUE ALCANZA EL 2.7%. (CUADRO 12).

AÚN CUANDO TODAS LAS DEPENDENCIAS DE ESTA ÁREA TIENEN FUNCIONES ESPECÍFICAS PARA LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL SISTEMA

TRANSPORTE COLECTIVO, SOBRESALEN DE ACUERDO A NUESTRO INTERÉS, LAS SIGUIENTES DEPENDENCIAS:

LA GERENCIA DE RECURSOS FINANCIEROS, ES LA ENCARGADA DE REALIZAR TODOS LOS MOVIMIENTOS FINANCIEROS QUE SE REALIZAN EN EL ORGANISMO, EFECTÚA EL PAGO AL PERSONAL, A LAS EMPRESAS PROVEEDORAS TANTO NACIONALES COMO EXTRANJERAS, EFECTÚA EL COBRO POR CONCEPTO DE RENTAS DE EDIFICIOS, LOCALES COMERCIALES Y ESPACIOS PUBLICITARIOS, TRAMITA Y CANALIZA LOS SUBSIDIOS DEL GOBIERNO Y ESTABLECE LAS RELACIONES NECESARIAS PARA LA OBTENCIÓN DE CRÉDITOS.

ESTA GERENCIA ES LA SEGUNDA MÁS GRANDE DEL SISTEMA, YA QUE CUENTA CON UN MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO TRABAJADORES, DE LOS CUALES, APROXIMADAMENTE, UN MIL SON LAS TAQUILLERAS DEL METRO. (CUADRO 12).

LA GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS, ES QUIEN REALIZA EL CONTROL ADMINISTRATIVO DE TODO EL PERSONAL DEL ORGANISMO, EFECTÚA LOS MOVIMIENTOS ESCOLAFONARIOS Y REALIZA LAS CONTRATACIONES DE NUEVO INGRESO.

ES LA DEPENDENCIA ENCARGADA DE MANTENER LAS RELACIONES COTIDIANAS CON EL SINDICATO, DEBIENDO RESOLVER TODOS LOS PROBLEMAS DE LOS TRABAJADORES EN CUANTO DERECHOS Y PRESTACIONES.

ADMINISTRA EL SERVICIO MÉDICO QUE SE PRESTA A LOS EMPLEADOS DEL SISTEMA, TIENE BAJO SU RESPONSABILIDAD LA CAPACITACIÓN DEL PERSONAL TANTO TÉCNICO COMO ADMINISTRATIVO Y DE NUEVO INGRESO, DETERMINANDO POR LO TANTO LA MOVILIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES A MEJORES Y MÁS REMUNERADOS PUESTOS.

LA GERENCIA JURÍDICA Y DE VIGILANCIA, ES LA DEPENDENCIA EN CARGADA DE SOLVENTAR TODOS LOS PROBLEMAS JURÍDICOS, A LOS QUE DEBE RESPONDER, POR CUALQUIER CAUSA, EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. DENTRO DE SUS ACTIVIDADES ESTÁ LA DE SANCCIONAR INTERNAMENTE A LOS TRABAJADORES, QUE DE ALGUNA MANERA INFRINJAN LAS CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, DEFINIÉNDOSE AQUÍ LAS SANCIONES CORRESPONDIENTES. TAMBIÉN, SE ENCARGA DE ENCARAR LAS DEMANDAS PRESENTADAS CONTRA EL ORGANISMO POR TERCERAS PERSONAS.

ESTA GERENCIA CUENTA CON UN PERSONAL DE VIGILANCIA CIVIL INTERNA, QUE SE UBICA EN LOS LOCALES TÉCNICOS DE LAS ESTACIONES, EN LOS TALLERES Y EN LOS EDIFICIOS OCUPADOS POR PERSONAL DEL SISTEMA, CUENTA CON UN TOTAL DE CUATROCIENTOS VEINTICUATRO EMPLEADOS, DE LOS CUALES, CUATROCIENTOS DIEZ SON TRABAJADORES CON CALIDAD LABORAL DE "CONFIANZA", (CUADRO 12), QUE SON FUNDAMENTALMENTE, LOS "VIGILANTES", ESTA DEPENDENCIA ES QUIÉN TIENE EL MAYOR NÚMERO DE PERSONAL CON ESTE TIPO DE PLAZA LABORAL DE TODA LA EMPRESA. ES IMPORTANTE ACLARAR QUE ESTE PER-

CUADRO 12
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

PERSONAL TECNICO Y ADMINISTRATIVO POR CALIDAD LABORAL
1982 - 1983

	<u>PERSONAL ADMINISTRATIVO</u>		BASE		CONFIANZA		OTROS		TOTAL	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
DIRECCIÓN GENERAL	71	25	6	19	3	4	80	48		
SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	6	5	-	6	-	2	6	13		
SUBDIRECCIÓN DE PROGRAMACIÓN 1/	-	45	-	14	-	13	-	72		
CONTRALORÍA GENERAL	54	53	10	18	11	5	75	76		
GERENCIA JURÍDICA Y DE VIGILANCIA	14	14	411	410	-	-	425	424		
GERENCIA DE PLANEACION Y DESARROLLO	52	57	57	96	6	7	115	160		
GERENCIA DE RECURSOS FINANCIEROS 2/	1,174	1,207	25	33	3	4	1,202	1,244		
GERENCIA DE RECURSOS HUMANOS	398	396	32	52	123	25	553	473		
GERENCIA DE PROGRAMACION, ORGANIZACIÓN Y PRESUPUESTO	-	74	-	73	-	12	-	159		
SECRETARIADO TÉCNICO	63	-	29	-	37	-	129	-		
SUBTOTAL	1,832	1,876	570	721	183	72	2,585	2,669		

PERSONAL TÉCNICO

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA	7	7	3	6	-	-	10	13		
GERENCIA DE ESTACIONES Y TRANSPORTES 3/	1,376	1,559	85	131	55	7	1,516	1,697		
GERENCIA DE MATERIAL RODANTE	669	791	93	120	191	168	953	1,079		
GERENCIA DE INSTALACIONES FIJAS	1,037	1,081	151	178	6	7	1,194	1,266		
GERENCIA DE OBRAS	119	105	15	34	-	-	134	139		
GERENCIA DE RECURSOS MATERIALES	444	421	13	22	3	12	460	455		
SUBTOTAL	3,652	3,964	360	491	255	192	4,267	4,649		
TOTAL	5,484	5,840	930	1,212	438	266	6,852	7,318		

SONAL NO ES EL UNIFORMADO QUE SE ENCUENTRA EN LAS ESTACIONES, ÉSTE PERTENECE A UNA EMPRESA PRIVADA QUE VENDE EL SERVICIO DE SEGURIDAD Y CONTROL PARA LOS USUARIOS DEL "METRO".

POR LAS ACTIVIDADES QUE DESEMPEÑA, LA GERENCIA JURÍDICA Y DE VIGILANCIA, SE CONSTITUYE COMO UNA DEPENDENCIA ESTRATÉGICA EN LA ADMINISTRACIÓN, YA QUE CONTROLA, VIGILA Y SANCIONA AL PERSONAL.

MUCHOS DE LOS "VIGILANTES" DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" HAN VENIDO SIENDO CAPACITADOS PARA CUBRIR, EN CASO NECESARIO, LOS PUESTOS CLAVES DEL SERVICIO, ES DECIR, SUPLANTAR A LOS TRABAJADORES DE BASE EN CASO DE ALGÚN MOVIMIENTO POLÍTICO. UN EJEMPLO MUY VISIBLE, ES LA CAPACITACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN DE LOS TRENES QUE FUERON UTILIZADOS EN LAS FALTAS COLECTIVAS DE LOS CONDUCTORES EN 1983.

EN LOS TALLERES MANTIENEN UN FUERTE CONTROL DE ACCESO, Y ESTÁN MUY LIGADOS AL MOVIMIENTO CONTINUO DE LOS EMPLEADOS.

ESTA GERENCIA TOMÓ MAYOR FUERZA EN LA ADMINISTRACIÓN DEL LICENCIADO COSSIO VIDAURRI, YA QUE CONTRATÓ A UN GRAN NÚMERO DE PERSONAL CON EXPERIENCIA EN ESTE TRABAJO.

EL APARATO ADMINISTRATIVO DE HECHO, ES QUIEN DEFINE LAS POLÍ

TICAS GENERALES DEL SISTEMA, ES DE DONDE POLÍTICAMENTE SE EJERCE EL PODER, YA QUE CONTROLA LOS RECURSOS CON QUE CUENTA EL ORGANISMO, ES POR ESTO QUE AL CAMBIO DE DIRECTOR GENERAL EXISTEN MOVIMIENTOS FUNDAMENTALES DEL PERSONAL, PRINCIPALMENTE, ADMINISTRATIVO, ESTABLECIÉNDOSE ASÍ FORMAS DE CONTROL ESPECÍFICOS POR CADA GRUPO QUE LLEGA A OCUPAR LA DIRECCIÓN. EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, DESDE SU CREACIÓN, EN 1967 HAN EXISTIDO CINCO ADMINISTRACIONES, DE LAS CUALES SE REALIZA AQUÍ UN PEQUEÑO ESBOZO, CONSIDERANDO LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES.

LA PRIMERA ADMINISTRACIÓN FUE ENCABEZADA POR EL LICENCIADO LEOPOLDO GONZÁLEZ SAENZ (1967-1970), ESTUVO A CARGO DE LAS OBRAS DEL METRO Y DE FORMAR LA EMPRESA, FINALIZÓ SU DIRECCIÓN AL INAUGURARSE LAS DOS PRIMERAS LÍNEAS DEL SERVICIO. EN ESTA ADMINISTRACIÓN SE CONTRATÓ AL PRIMER PERSONAL, SIENDO UN OBJETIVO LA CAPACITACIÓN A CONDUCTORES E INGENIEROS DE MANTENIMIENTO. EXISTE Poca INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DE ESOS AÑOS, LO QUE NOS MUESTRA QUE EXISTÍA Poca ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA. DURANTE SU VIGENCIA SE CONSTITUYÓ EL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL METRO (CUADRO 13).

LA SEGUNDA ADMINISTRACIÓN FUE LA DEL INGENIERO JORGE ESPINOZA ULLÓA, (1970-1976), SE MANTUVO DURANTE TODO EL SEXENIO DEL PRESIDENTE LUIS ECHEVERRÍA ALVAREZ, LA RED DE SERVICIO

CUADRO 13

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

ADMINISTRACIONES DE 1967 A 1984

LIC. LEOPOLDO GONZÁLEZ SAENZ	1967 - 1970
ING. JORGE ESPINOZA ULLÓA	1970 - 1976
ING. Y LIC. JULIÁN DÍAZ ARIAS	1976 - 1982
LIC. GUILLERMO COSÍO VIDAURRI	1983 - 1984
ING. GERARDO FERRANDO BRAVO	1984 -

FUENTE: SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

SE ESTANCÓ EN ESA ETAPA, YA QUE SE AMPLIÓ SOLAMENTE DOS KILÓMETROS DE TREINTA Y NUEVE A CUARENTA Y UN KILÓMETROS. EN 1976, AL FINALIZAR SU DIRECCIÓN, CONTABA LA EMPRESA CON TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN TRABAJADORES, DE LOS CUALES TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y OCHO TENÍAN PLAZA DE BASE, TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO DE CONFIANZA Y CIENTO CUARENTA Y CINCO EVENTUALES. ESTA ADMINISTRACIÓN SE RECUERDA, COMO UNA DE LAS MÁS CORRUPTAS DEL ORGANISMO. EN 1976, SE DIÓ EL ACCIDENTE DEL CHOQUE DE DOS TRENES EN LÍNEA 2, DONDE SE OBSERVÓ CLARAMENTE POR LOS TRABAJADORES DEL SISTEMA QUE ERA EL RESULTADO DEL PÉSIMO MANTENIMIENTO QUE SE VENÍA REALIZANDO EN LAS INSTALACIONES DEL METRO, ESTO, PRINCIPALMENTE, POR LA FALTA DE REFACCIONES Y DE MATERIALES DE LAS ESPECIFICACIONES CORRECTAS. LAS AUTORIDADES DIERON FIN A ESTE ACCIDENTE, CULPANDO JUDICIALMENTE AL CONDUCTOR, QUIÉN HASTA 1981, OBTUVO SU LIBERTAD ANTE LAS GESTIONES DEL SINDICATO.

LA TERCERA ADMINISTRACIÓN ESTUVO DIRIGIDA POR EL LICENCIADO E INGENIERO JULIÁN DÍAZ ARIAS (1976-1982), SE MANTUVO ESTA DIRECCIÓN DURANTE TODO EL SEXENIO DEL PRESIDENTE JOSÉ LÓPEZ PORTILLO Y EL REGENTE DEL DISTRITO FEDERAL, PROFESOR HANK GONZÁLEZ, A NIVEL DE LA OPERACIÓN SE AMPLIÓ CONSIDERABLEMENTE LA RED EN SUS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS DE ADMINISTRACIÓN, YA QUE DE 41,3 KILÓMETROS DE VÍA QUE EXISTÍA EN 1976, PARA 1982 SE AMPLIÓ A 78,3 KILÓMETROS, ES DECIR, 37,0 KILÓMETROS, INAU

GURÁNDOSE LAS LÍNEAS 4 Y 5. TAMBIÉN ESTA ADMINISTRACIÓN IMPLANTÓ EL SISTEMA DE PILOTAJE AUTOMÁTICO (SISTEMA QUE REDUCE AL MÍNIMO LA CONDUCCIÓN MANUAL DE LOS TRENES) Y FOMENTÓ EL USO DEL JH, (SISTEMA DE RECAPTURA DE ENERGÍA QUE GENERAN LOS TRENES EN SU MOVIMIENTO).

EN RELACIÓN AL PERSONAL, ÉSTE SE INCREMENTÓ EN UN 42.0%, YA QUE EN 1976 CONTABA CON TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN TRABAJADORES Y PARA 1983, CON SEIS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS. DEL TIPO DE PERSONAL QUE MÁS SE INCREMENTÓ EN ESTA ADMINISTRACIÓN, PORCENTUALMENTE, FUE LOS EVENTUALES CON UN 302.0%, EL DE CONFIANZA CON UN 199.1% Y EL DE BASE CON UN 159.5%. ESTO DE MUESTRA QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO INICIÓ, ASÍ, LA CONTRATACIÓN MASIVA DE PERSONAL QUE NO CONTARA CON LAS PRERROGATIVAS QUE IMPLICA UNA PLAZA DE BASE EN ESTA EMPRESA.

EN CUANTO AL ASPECTO POLÍTICO, ESTA ADMINISTRACIÓN LA PODRÍAMOS CONSIDERAR OFICIALMENTE DÉBIL, YA QUE NO LOGRÓ IMPEDIR LA DIVISIÓN QUE SE DIÓ DE LOS GRUPOS CHARRILES DEL METRO, SIRVIENDO ESTO DE MARCO PARA QUE GANARA LAS ELECCIONES LA PLANILLA DEMOCRÁTICA, OCUPANDO ASÍ, EN 1981, UN COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO EL SINDICATO.

EN ESTA ADMINISTRACIÓN SE LOGRÓ QUE ENTRE LOS TRABAJADORES EXISTIERA UNA FUERTE CORRIENTE DE OPINIÓN DEMOCRÁTICA, Y SE

FORTALECIÓ LA ESTRUCTURA SINDICAL, TAMBIÉN SE OBSERVÓ UNA ESTABILIZACIÓN EN CUANTO A LAS RELACIONES LABORALES, CREÁNDOSE A NIVEL GENERAL UNA BUENA ATMÓSFERA DE TRABAJO. (CUADRO 13).

LA CUARTA ADMINISTRACIÓN, DIRIGIDA POR EL LICENCIADO GUILLERMO COSSÍO VIDAURRI (1983-1984), FUNCIONARIO ANTERIOR DE LA SECRETARÍA DE LA REFORMA AGRARIA Y DE LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, CONOCIDO POLÍTICO DEL ESTADO DE JALISCO Y ACTUALMENTE PRESIDENTE DEL PARTIDO INSTITUCIONAL REVOLUCIONARIO, EN EL DISTRITO FEDERAL. SU DIRECCIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE DURÓ ESCASOS DIECISIETE MESES, Y, SE CARACTERIZÓ POR LA CONTRATACIÓN DE UN GRAN NÚMERO DE PERSONAL, PRINCIPALMENTE, DE CONFIANZA; POR EL REMOZAMIENTO DE LAS LÍNEAS EN SERVICIO Y LA INAUGURACIÓN DE 14.9 KILÓMETROS DE RED, EN TAN POCO TIEMPO DE ESTAR EN LA DIRECCIÓN DEL SISTEMA. PERO, FUNDAMENTALMENTE, SE DISTINGUIÓ POR EL APOYO QUE DIÓ AL MOVIMIENTO POLÍTICO SINDICAL QUE REALIZÓ UN GRUPO DE ANTI GUOS CHARROS DEL SISTEMA QUE TÉRMINO EN EL DESCONOCIMIENTO DEL COMITÉ DEMOCRÁTICO DEL SINDICATO.

EL NOMBRAMIENTO DE UN EMINENTE POLÍTICO DEL PARTIDO INSTITUCIONAL REVOLUCIONARIO, CON EXPERIENCIA EN ASUNTOS LABORALES, COMO DIRECTOR DEL METRO, SE OBSERVA COMO UNA FORMA DE TERMINAR CON UN MOVIMIENTO DEMOCRÁTICO QUE SE ESTABA LLEVANDO A CABO A LO INTERNO DE LA EMPRESA Y TAMBIÉN COMO UN PUESTO IN-

TERMEDIO PARA CONSOLIDAR A ESTE PERSONAJE, QUE REPRESENTA A UN GRUPO PODEROSO DENTRO DEL GOBIERNO ACTUAL.

ESTA DIRECCIÓN REPRESENTÓ UN RETROCESO GENERAL EN LA ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE LA EMPRESA, YA QUE SE CONTRATÓ PERSONAL NO CAPACITADO PARA LAS ÁREAS DEL METRO Y SE REALIZARON UNA SERIE DE EROGACIONES SUPERFLUAS RELEVANTES. DE HECHO, ESTA ADMINISTRACIÓN FUE UN INSTRUMENTO PARA TERMINAR CON LA DIRECCIÓN DEMOCRÁTICA DEL SINDICATO, JUGANDO EL PAPEL DE VERDUGO PARA LOS EMPLEADOS QUE PARTICIPABAN EN SU SINDICATO.

ÉSTA DIRECCIÓN ESTABLECIÓ UNA RELACIÓN MUY ESTRECHA CON LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO (FSTSE) PARA EL CONTROL DEL SINDICATO. ANTE EL BURDO GOLPE POLÍTICO ASESTADO A LOS TRABAJADORES, EXISTÍA TAL DESCONTENTO DE ÉSTOS HACIA LA DIRECCIÓN, QUE SE DA UN CAMBIO DE ÉSTA, PREMIANDO EL ESTADO AL LICENCIADO COSÍO VIDAURRI CON LA PRESIDENCIA DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL EN EL DISTRITO FEDERAL.

LA QUINTA ADMINISTRACIÓN DEL METRO SE INICIA A PRINCIPIOS DE 1984, Y LA REPRESENTA EL INGENIERO GERARDO FERRANDO BRAVO, ANTERIORMENTE, FUNCIONARIO DE LA UNAM Y EXDELEGADO POLÍTICO DE LA DELEGACIÓN VENUSTIANO CARRANZA, FUNCIONARIO TAMBIÉN DE LA EMPRESA PRIVADA INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS (ICA), QUIÉN

HA TENIDO A SU CARGO LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO DESDE SU INICIO.

ESTA ADMINISTRACIÓN LLEGÓ IMPLEMENTANDO UN TRABAJO PRIMORDIALMENTE TÉCNICO, TRATANDO DE MEJORAR LA IMAGEN DE LA DIRECCIÓN ANTE LOS TRABAJADORES, FORTALECIENDO, ASÍ, DE HECHO, LA POSICIÓN DE LOS LÍDERES CHARROS EN TURNO, YA QUE LEGALIZA SUS ACCIONES Y SE NEGÓ A ESTABLECER UNA NEGOCIACIÓN CON LOS DESPEDIDOS POLÍTICOS QUE HABÍA DEJADO LA ANTERIOR ADMINISTRACIÓN.

EL GRUPO TÉCNICO, QUE TOMA LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA, DE HECHO, VIENE A ESTABLECER UN NUEVO TIPO DE CONTROL POLÍTICO, MÁS INTELIGENTE Y MENOS RUDO QUE EL ANTERIOR.

EL ESTADO MEXICANO MUESTRA ASÍ, TODA UNA ESTRATEGIA PARA EL CONTROL DE LOS SÍNDICATOS DE LAS EMPRESAS PARAESTATALES, YA QUE AL TRANSCURSO DE LOS AÑOS Y EL AVANCE IDEOLÓGICO DE LOS TRABAJADORES HACE NECESARIO IMPLEMENTAR NUEVAS FORMAS DE CONTROL, UTILIZANDO A VECES EL GOLPE POLÍTICO Y DESPUÉS EL CONTROL IDEOLÓGICO POR OTROS MÉTODOS.

EN GENERAL, SE OBSERVA QUE ESTA DIRECCIÓN FUE NOMBRADA BÁSICAMENTE PARA SACAR ADELANTE LA EMPRESA, ES DECIR, TENER CONTROLADO EL SINDICATO, YA QUE EN LOS PRÓXIMOS AÑOS TENDRÁ UNA

AMPLIACIÓN MUY RELEVANTE, HACIÉNDOSE CADA VEZ MÁS ESTRATÉGICA PARA LA MOVILIZACIÓN DE LA CIUDAD.

TAMBIÉN, ES IMPORTANTE MARCAR COMO UN REPRESENTANTE DE LA INICIATIVA PRIVADA, VIENE A DESEMPEÑAR UN PUESTO DE DIRECTOR GENERAL EN UNA EMPRESA PARAESTATAL, DONDE SU OBJETIVO FUNDAMENTAL, ES LOGRAR GENERAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE PARA LAS CLASES MAYORITARIAS.

EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, COMO MUCHAS EMPRESAS DEL ESTADO, HAN VENIDO SIENDO ADMINISTRADAS POR FUNCIONARIOS DE LA INICIATIVA PRIVADA, TENDENCIA IMPORTANTE EN EL ACTUAL SEXenio.

2.2 ESTRUCTURA OPERACIONAL.

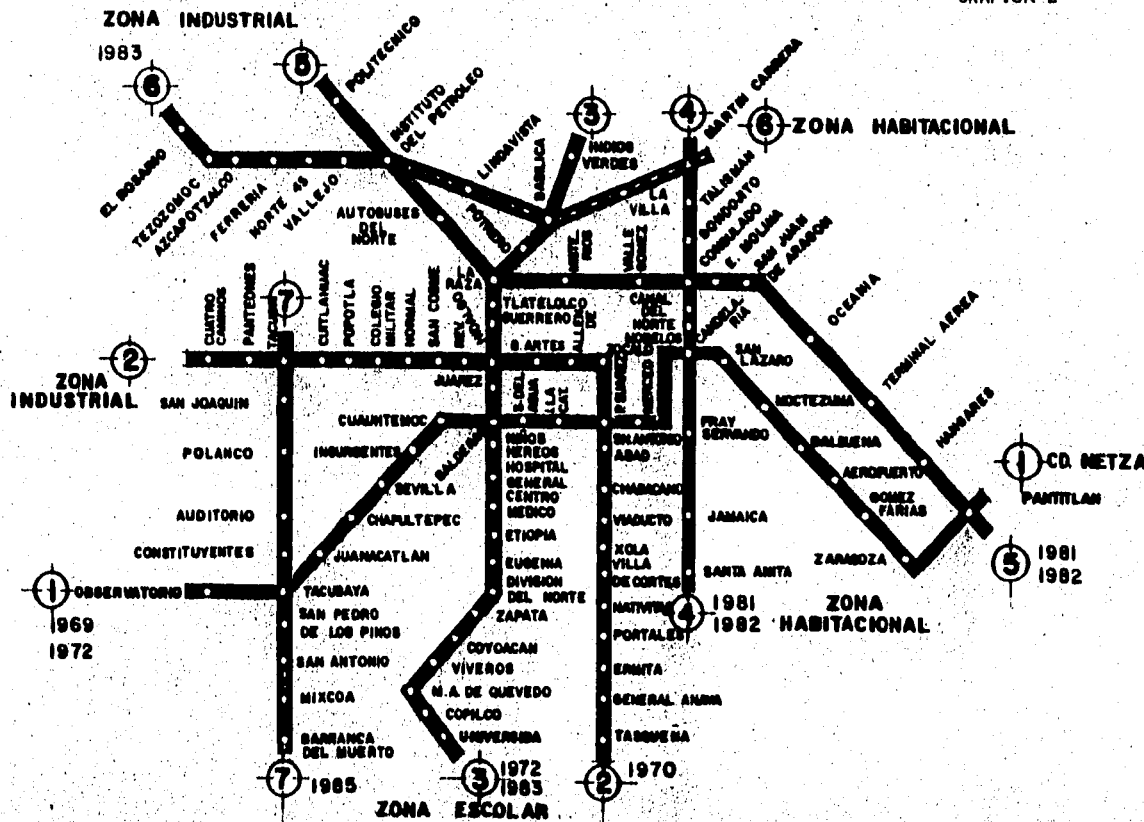
EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, A TRAVÉS DE QUINCE AÑOS DE SERVICIO HA MOSTRADO UNA FUERTE EXPANSIÓN DE SU INFRAESTRUCTURA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

EN 1970, SOLAMENTE, EXISTÍAN LAS LÍNEAS 1, 2 Y 3 EN SERVICIO, ONCE AÑOS DESPUÉS, EN 1981, SE INAUGURARON LAS LÍNEAS 4 Y 5, Y PARA 1983, ENTRÓ EN OPERACIÓN LA LÍNEA 6. (GRÁFICA 2).

LAS LÍNEAS, OBSERVÁNDOLAS POR LONGITUD DE OPERACIÓN, MUES -

RED GENERAL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

GRÁFICA 2



TRAN QUE EN 1970 SÓLO EXISTÍAN 39.913 KILÓMETROS DE SERVICIO, EN 1972, ÉSTE SE AMPLIÓ A 41.340 KILÓMETROS (1.427 KILÓMETROS), CONSERVÁNDOSE CINCO AÑOS. EN 1979, SE EXTENDIÓ LA LÍNEA A 46.240 KILÓMETROS (4.9 KILÓMETROS), AL AUMENTAR LA LÍNEA 3; A PARTIR DE ENTONCES, EL SISTEMA HA VENIDO EXPANDIÉNDOSE AÑO CON AÑO; EN 1980, LA LÍNEA 3, NUEVAMENTE SE ALARGÓ, AUMENTAN DO 5.364 KILÓMETROS MÁS, ALCANZANDO LA RED 51.604 KILÓMETROS; EN 1981, SE INAUGURARON LOS PRIMEROS TRAMOS DE LAS LÍNEAS 4 Y 5, DANDO UN AUMENTO DE LONGITUD DE 16.530 KILÓMETROS QUE DETERMINÓ UN TOTAL DE 68.134 KILÓMETROS; EN 1982, SE TERMINA RON 10.118 KILÓMETROS DE AMBAS LÍNEAS, PRESENTANDO LA RED UNA LONGITUD DE 78.252 KILÓMETROS; EN 1983, SE INAUGURA LA LÍNEA 6 CON 8.295 KILÓMETROS, DETERMINANDO QUE EL METRO DE LA CIU DAD DE MÉXICO CONTARA, PARA ESE AÑO, CON 93.150 KILÓMETROS. (VER CUADRO 14).

ES DECIR, QUE EN QUINCE AÑOS DE SERVICIO EL SISTEMA DE TRANS PORTE COLECTIVO HA AUMENTADO SU LONGITUD EN 53.237 KILÓME TROS, PERO ESTE INCREMENTO, OBSERVADO DETALLADAMENTE PRESEN TA DOS ETAPAS PRINCIPALES: LA PRIMERA DE NUEVE AÑOS (1970- - 1979) DONDE AUMENTÓ LA RED DE SERVICIO SOLAMENTE 6.327 KILÓ METROS Y LA SEGUNDA DE CUATRO AÑOS (1979-1983) DONDE SE AM PLIÓ A 46.910 KILÓMETROS, LO QUE MUESTRA QUE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DE OPERACIÓN SE INCREMENTÓ CONSIDERABLEMENTE LA EXTEN SIÓN DE LA LÍNEA.

CUADRO 14
 LONGITUD POR LINEA (KMS)
 1970 - 1983

AÑO	LÍNEA 1	LÍNEA 2	LÍNEA 3	LÍNEA 4	LÍNEA 5	LÍNEA 6	TOTAL
1970	15.124	18.678	6.111	-	-	-	39.913
1971	15.124	18.678	6.111	-	-	-	39.913
1972	16.551	18.678	6.111	-	-	-	41.340
1973	16.551	18.678	6.111	-	-	-	41.340
1974	16.551	18.678	6.111	-	-	-	41.340
1975	16.551	18.678	6.111	-	-	-	41.340
1976	16.551	18.678	6.111	-	-	-	41.340
1977	16.551	18.678	6.111	-	-	-	41.340
1978	16.551	18.678	7.311	-	-	-	42.540
1979	16.551	18.678	11.011	-	-	-	46.240
1980	16.551	18.678	16.375	-	-	-	51.604
1981	16.551	18.678	16.375	7.552	8.978	-	68.134
1982	16.551	18.678	16.375	10.990	15.658	-	78.252
1983	16.551	18.678	22.978	10.990	15.658	8.295	93.150

FUENTE: ANUARIO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DF, 1980, COVITUR
 GERENCIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO DEL STC

DE 1970 A 1979 SE OBSERVA QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO SUFRIÓ UNA ETAPA DE ESTANCAMIENTO DEBIDO FUNDAMENTALMENTE A QUE SE PRIORIZÓ EN LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS Y AVENIDAS, QUE DETERMINARON LA TRANSFORMACIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR DE LA CIUDAD Y QUE SIRVIERON FUNDAMENTALMENTE PARA LA MEJOR CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTRICES; DE 1980 A 1983 SE REINICIÓ EL PROGRAMA DE EXPANSIÓN DEL METRO, PROGRAMA QUE TIENE PREVISTO PARA EL AÑO DOS MIL, VEINTIÚN LÍNEAS CON UN TOTAL DE 444.090 KILÓMETROS, DEBIENDO TRANSPORTAR PARA ESE AÑO A VEINTISEIS MILLONES TREINTA Y TRES MIL PASAJEROS, POR DÍA (21).

LO QUE DEMUESTRA QUE, EN MUCHO, LA DETERMINACIÓN DE EXPANDIR UN SERVICIO TAN IMPORTANTE COMO ES EL TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ESTÁ DEFINIDO POR LAS POLÍTICAS PROPIAS DE CADA GOBIERNO.

EN CUANTO AL NÚMERO DE TRENES CON LOS QUE CUENTA EL SISTEMA, ÉSTOS HAN AUMENTADO. EN 1970, CONTABA CON CUARENTA Y SEIS, Y EN 1983, CON CIENTO VEINTINUEVE, ES DECIR, QUE EN LOS QUINCE AÑOS DE SERVICIO SE HAN PUESTO EN CIRCULACIÓN OCHENTA Y TRES TRENES MÁS; ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE DESDE 1979 (NO SE TIENE LA FECHA EXACTA) SE COMENZARON A PRODUCIR CARROS DEL METRO POR LA COMPAÑÍA CONSTRUCTORA NACIONAL DE CARROS DE FERROCARRIL, LO QUE HACE MÁS ACCESIBLE SU ADQUISICIÓN POR EL

ORGANISMO. LAS LÍNEAS QUE CUENTAN CON MAYOR NÚMERO DE TRENES SON LAS LÍNEAS 1, 2 Y 3, QUE SON LAS QUE TIENEN MAYOR DEMANDA DE SERVICIO. (CUADRO 15).

EN CUANTO A LAS CONSTRUCCIONES QUE INTEGRAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, SE PUEDEN MENCIONAR, LOS EDIFICIOS, LOS TALLERES Y ESTACIONES.

CON RESPECTO A LOS EDIFICIOS, EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO CONTABA, PARA 1983, CON VEINTIOCHO EDIFICIOS. PARA 1970, AL COMENZAR A OPERAR, POSEÍA VEINTISEIS EDIFICIOS, ESTAS CONSTRUCCIONES ESTÁN UBICADAS EN LAS TRES PRIMERAS LÍNEAS DEL METRO, DE LA SIGUIENTE MANERA: DIEZ EN LÍNEA 1; DIEZ EN LÍNEA 2; CUATRO EN LÍNEA 3, Y 4 FUERA DE LA RED DE OPERACIÓN (VER CUADRO 16). FUNDAMENTALMENTE ESTOS EDIFICIOS PERTENECEN A LAS PRIMERAS CONSTRUCCIONES DEL METRO, YA QUE LAS NUEVAS LÍNEAS 4, 5 Y 6 CARECEN DE ESTE TIPO DE EDIFICACIONES, QUE GENERALMENTE SON OCUPADOS POR OFICINAS DEL GOBIERNO; NO BENEFICIANDO EN ABSOLUTO AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO PARA SU OPERACIÓN, PERO SÍ, INCREMENTANDO EL COSTO DE CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA A NIVEL GLOBAL.

TAMBIÉN, EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO TIENE CUATRO EDIFICIOS FUERA DE SU RED DE OPERACIÓN, QUE SON, SUS OFICINAS CENTRALES Y DESDE DONDE OPERA EL PUESTO DE CONTROL CENTRAL,

CUADRO 15
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
TRENES POR LINEA 1970-1983

ANO	LINEA 1 TRENES	LINEA 2 TRENES	LINEA 3 TRENES	LINEA 4 TRENES	LINEA 5 TRENES	LINEA 6 TRENES	T O T A L TRENES
1970	17	22	7	-	-	-	46
1971	24	19	4	-	-	-	47
1972	23	28	6	-	-	-	57
1973	25	28	6	-	-	-	59
1974	26	25	5	-	-	-	56
1975	26	22	4	-	-	-	52
1976	35	25	5	-	-	-	65
1977	30	28	5	-	-	-	63
1978	30	33	7	-	-	-	70
1979	30	33	10	-	-	-	73
1980	34	34	20	-	-	-	88
1981	34	34	20	5	5	-	98
1982	34	34	26	7	12	-	133
1983	34	36	33	7	12	7	129

FUENTE: REVISTA PRESENCIA DEL METRO SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, 1970-1971

EL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO, SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, 1981

QUE ESTÁ COMPUESTO POR COMPUTADORAS GRANDES QUE REQUIEREN ESPACIO Y CONDICIONES AMBIENTALES DETERMINADAS.

LOS TALLERES CON LOS QUE CONTABA EL METRO PARA 1983 SON CUATRO (VER CUADRO 16), QUE SON: EL ROSARIO, ZARAGOZA, TICOMÁN Y TAXQUEÑA; EN ESTOS LOCALES SE REALIZA EL MANTENIMIENTO MENOR Y MAYOR A TRENES Y EQUIPO CON QUE SE REALIZA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DIARIO.

EN CUANTO A LAS ESTACIONES, QUE SON LA VÍA DE ACCESO AL TRANSPORTE, EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO CUENTA ACTUALMENTE CON NOVENTA Y DOS, LAS CUALES SE CARACTERIZAN POR SER DE TRES TIPOS: SUBTERRÁNEAS, DE SUPERFICIE O ELEVADAS, ESTO DEPENDE DE LA LÍNEA Y DEL TRAMO DONDE SE CONSTRUYE.

LA LÍNEA 1 OBSERVATORIO - ZARAGOZA TIENE DIECINUEVE ESTACIONES, DIECIOCHO SON SUBTERRÁNEAS Y UNA ES DE SUPERFICIE; ES LA LÍNEA MÁS ANTIGUA Y LA TERCERA EN EXTENSIÓN (16.551 KILÓMETROS). (VER CUADRO 17).

LA LÍNEA 2 TACUBA - TAXQUEÑA ESTÁ INTEGRADA POR VEINTIDOS ESTACIONES, DOCE SON SUBTERRÁNEAS Y DIEZ SON DE SUPERFICIE; ES LA SEGUNDA LÍNEA MÁS LARGA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (18.678 KILÓMETROS) Y TAMBIÉN SU INAUGURACIÓN DATA DE 1970.

CUADRO 16
 SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
 NÚMERO TOTAL DE EDIFICIOS Y TALLERES
 1970 - 1983

AÑO	NÚMERO DE EDIFICIOS					NÚMERO DE TALLERES
	LÍNEA 1	LÍNEA 2	LÍNEA 3	FUERA DE LA RED	TOTAL	
1970	10	10	4	2	26	2
1971	10	10	4	2	26	2
1972	10	10	4	2	26	2
1973	10	10	4	2	26	2
1974	10	10	4	2	26	2
1975	10	10	4	2	26	2
1976	10	10	4	2	26	2
1977	10	10	4	3	27	2
1978	10	10	4	3	27	2
1979	10	10	4	4	28	3
1980	10	10	4	4	28	3
1981	10	10	4	4	28	3
1982	10	10	4	4	28	4
1983	10	10	4	4	28	4

FUENTE: DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO DE OBRAS.-
 GERENCIA DE OBRAS, STC 1982.

ELABORO: DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

LA LÍNEA 3 UNIVERSIDAD - INDIOS VERDES CUENTA CON VEINTIÚN ESTACIONES, DIECISIETE SON SUBTERRÁNEAS Y CUATRO DE SUPERFICIE; ES LA LÍNEA MÁS LARGA DEL SISTEMA (22.978 KILÓMETROS), Y TAMBIÉN LA ÚNICA QUE HA SUFRIDO CUATRO AMPLIACIONES; SU INAUGURACIÓN FUE EN 1970 Y EN 1980-1983 SE AMPLIÓ CONSIDERABLEMENTE.

LÍNEA 4 SANTA ANITA - MARTÍN CARRERA, TIENE DIEZ ESTACIONES, SIENDO DOS DE SUPERFICIE Y OCHO ELEVADAS; ES DE LAS LÍNEAS NUEVAS, DE CONSTRUCCIÓN AUSTERA; SU LONGITUD ALCANZA 10,990 KILÓMETROS.

LÍNEA 5 PANTITLÁN - POLITÉCNICO, LA INTEGRAN ACTUALMENTE TRECE ESTACIONES, DE LAS CUALES CUATRO SON SUBTERRÁNEAS Y NUEVE DE SUPERFICIE; TIENE UNA LONGITUD TOTAL DE 15,658 KILÓMETROS; FUE INAUGURADA EN 1981; ESTA LÍNEA CONECTA DOS EXTREMOS PRINCIPALES DE LA ZONA METROPOLITANA.

LÍNEA 6 EL ROSARIO - INSTITUTO DEL PETRÓLEO, LA FORMAN SIETE ESTACIONES, UNA DE SUPERFICIE Y SEIS SUBTERRÁNEAS; TIENE UNA LONGITUD TOTAL DE 8,295 KILÓMETROS Y ES LA LÍNEA MÁS RECIENTE DEL SISTEMA. (CUADRO 17).

OTRA PARTE IMPORTANTE DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA SON LOS LOCALES COMERCIALES QUE ESTÁN UBICADOS EN LAS ESTACIONES DEL SISTEMA, ESTOS LOCALES SE ENCUENTRAN EXCLUSIVAMENTE EN

CUADRO 17

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

NUMERO DE ESTACIONES POR LINEA 1970-1983

	LÍNEA 1	LÍNEA 2	LÍNEA 3	LÍNEA 4	LÍNEA 5	LÍNEA 6	TOTAL
1970	18	22	7	-	-	-	47
1971	18	22	7	-	-	-	47
1972	19	22	7	-	-	-	48
1973	19	22	7	-	-	-	48
1974	19	22	7	-	-	-	48
1975	19	22	7	-	-	-	48
1976	19	22	7	-	-	-	48
1977	19	22	7	-	-	-	48
1978	19	22	8	-	-	-	49
1979	19	22	11	-	-	-	52
1980	19	22	16	-	-	-	57
1981	19	22	16	7	7	-	71
1982	19	22	16	10	13	-	80
1983	19	22	21	10	13	7	92
1984	20	24	21	10	13	7	95

FUENTE: EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, STC

LAS LÍNEAS 1, 2 Y PARTE DE LA 3, YA QUE FUERON EXCLUIDOS EN LAS CONSTRUCCIONES DE LAS NUEVAS LÍNEAS 4, 5 Y 6.

ESTOS LOCALES COMERCIALES HAN TENDIDO A DESAPARECER EN BASE A QUE DIFICULTAN LA CIRCULACIÓN DE LOS USUARIOS, AÚN CUANDO SON UNA FORMA DE OBTENER INGRESOS POR PARTE DEL STC. SE ESTIMA QUE EXISTEN CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS LOCALES COMERCIALES, DE LOS CUALES TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS DE DIVERSOS GIROS, ESTÁN ARRENDADOS. EN 1983, APORTARON AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DOSCIENTOS CATORCE MILLONES, CIEN MIL PESOS. (CUADRO 18).

INDISCUTIBLEMENTE, EL METRO SE HA VENIDO CONSTITUYENDO, A TRAVÉS DE QUINCE AÑOS, COMO EL MEDIO DE TRANSPORTE MÁS ESTRATÉGICO PARA LA POBLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL Y LA ZONA METROPOLITANA.

PARA DICIEMBRE DE 1983, DE ACUERDO AL TOTAL DE LOS VIAJES PERSONA/DÍA, REALIZADOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO, EL METRO HABÍA OCUPADO EL SEGUNDO LUGAR AL REALIZAR EL 29.1% DE ÉSTOS; LOS AUTOBUSES, EL PRIMERO, CON EL 40.0%; LOS AUTOS PARTICULARES EL 19.0%; LOS TAXIS EL 8.9%; EL SERVICIO ELÉCTRICO 1.5%, Y OTROS MEDIOS EL 1.5%. (VER CUADRO 6, PÁG.).

ESTO NOS INDICA QUE LOS APROXIMADAMENTE CINCO MIL AUTOBUSES

CUADRO 18

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

INGRESOS POR ARRENDAMIENTO 1971-1983

(MILLONES DE PESOS)

AÑO	LOCALES COMERCIALES	ESPACIOS PUBLICITARIOS	TOTAL
1971	-	-	13.6
1972	-	-	17.6
1973	-	-	21.9
1974	-	-	33.7
1975	30.0	10.4	40.4
1976	25.7	8.6	34.3
1977	24.1	4.5	28.6
1978	56.2	10.5	66.7
1979	61.8	18.0	79.8
1980	69.6	12.6	82.2
1981	80.2	29.2	109.4
1982	181.1	33.0	212.1
1983	124.6	89.5	214.1

FUENTE: DEPARTAMENTO DE SERVICIOS COMERCIALES
GERENCIA DE RECURSOS FINANCIEROS, STC
ELABORO: DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

QUE CIRCULAN POR LA CIUDAD SON EL MEDIO DE TRANSPORTE COLECTIVO QUE TIENE MAYOR NÚMERO DE PASAJEROS, PERO EL METRO ES QUIEN DEFINE DE MANERA DETERMINANTE, LA TRANSPORTACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, POR LAS CONEXIONES QUE LOGRAN SUS LÍNEAS, POR EL AHORRO DE TIEMPO QUE SIGNIFICA Y POR LO ECONÓMICO DE SU TARIFA.

EL AUMENTO DE LA DEMANDA DEL SERVICIO DE ESTE TRANSPORTE HA SIDO CONSTANTE DESDE SU PUESTA EN OPERACIÓN, AÚN EN LOS AÑOS DONDE NO EXISTIÓ AMPLIACIÓN DE LA RED, LOS USUARIOS SIGUIERON INCREMENTÁNDOSE; ESTO ES RESPUESTA, FUNDAMENTALMENTE, DEL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y TAMBIÉN A LA PREFERENCIA DE LOS HABITANTES POR ESTE MEDIO, DADO LO ECONÓMICO DE SU TARIFA.

EL INCREMENTO DE USUARIOS EN EL METRO GENERA UNA PRESIÓN IMPORTANTE A LA EMPRESA, TANTO A NIVEL DE LA ADMINISTRACIÓN, COMO A NIVEL TÉCNICO, YA QUE OCASIONA UN SOBRE USO DE LAS INSTALACIONES Y EL EQUIPO, GENERANDO UN TERRIBLE DESGASTE QUE DETERMINA LA NECESIDAD DE UN MAYOR VOLUMEN DE INVERSIÓN, ASÍ COMO UN MEJOR MANTENIMIENTO, COSAS QUE NO LOGRAN PROPORCIONARSE, DE ACUERDO A LAS NECESIDADES REALES.

EN EL CUADRO SE OBSERVA, CÓMO AÑO CON AÑO, SE HA VENIDO INCREMENTANDO EL NÚMERO DE USUARIOS DEL METRO; EN 1970 SE

TRANSPORTARON CIENTO CUARENTA Y UN MILLONES, QUINIENTOS MIL PERSONAS Y PARA 1983, UN MIL, CIENTO DIECISEIS MILLONES, SETECIENTOS MIL; ES DECIR, QUE A TRECE AÑOS DE SERVICIO, EN UN AÑO, SE HAN TRANSPORTADO NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES, DOSCIENTOS MIL, MÁS DE HABITANTES.

EN 1970 SE TRANSPORTÓ, EN PROMEDIO DIARIO, A TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL PASAJEROS; EN 1975 A UN MILLÓN, QUINIENTOS MIL PERSONAS; EN 1980 A DOS MILLONES, QUINIENTOS MIL Y EN 1983 A TRES MILLONES CIENTO MIL. LO QUE NOS DEFINE QUE EN TRECE AÑOS EL PROMEDIO DIARIO SE INCREMENTÓ EN DOS MILLONES, SETECIENTOS MIL DE USUARIOS.

AHORA BIEN, LAS CIFRAS QUE MUESTRAN LOS AUMENTOS ANUALES DEL NÚMERO DE USUARIOS, POR SÍ SOLOS CARECEN DE IMPORTANCIA, YA QUE TRANSPORTAR A TRES MILLONES, CIENTO MIL PERSONAS EN UNA ZONA URBANA DONDE HABITAN CERCA DE DIECISEIS MILLONES DE HABITANTES, NO ES MUY SIGNIFICATIVO PARA LOS FINES DEL ANÁLISIS DE LA EMPRESA, PERO SÍ ES RELEVANTE SI SE RELACIONA CON RESPECTO A LA LONGITUD DE LA RED Y AL NÚMERO DE TRENES CON QUE SE OPERA.

EN CUANTO A LA LONGITUD DE LA RED, EN 1970 EL SISTEMA TRANSPORTÓ A TRES MILLONES, QUINIENTOS MIL USUARIOS POR LONGITUD EN KILÓMETROS EN SERVICIO; EN 1975 A TRECE MILLONES, TRES -

CUADRO 19

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LINEA 1970-1983

(MILES DE PASAJEROS)

AÑO	LINEA 1	LINEA 2	LINEA 3	LINEA 4	LINEA 5	LINEA 6	TOTAL
1970	99,025	35,393	7,077	-	-	-	141,495
1971	144,267	155,842	28,791	-	-	-	328,900
1972	168,508	184,235	36,411	-	-	-	389,154
1973	192,865	201,787	42,570	-	-	-	437,222
1974	222,519	219,552	50,285	-	-	-	492,356
1975	250,415	245,615	55,315	-	-	-	551,345
1976	275,797	264,897	64,096	-	-	-	604,790
1977	294,689	297,596	67,524	-	-	-	659,809
1978	325,606	331,378	79,878	-	-	-	736,862
1979	368,261	365,092	104,146	-	-	-	837,499
1980	383,300	385,617	140,689	-	-	-	909,606
1981	386,700	397,600	195,200	7,200	0,300	-	987,000
1982	375,646	393,442	216,558	29,579	22,257	-	1'037,482
1983	376,785	409,395	237,679	35,997	56,638	0,238	1'116,733

FUENTE: "METRO" DATOS GENERALES

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO 1981

DEPARTAMENTO DE PLANEACIÓN E INFORMACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS

GERENCIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO

CIENTOS MIL USUARIOS POR KILÓMETRO; EN 1980 AUMENTÓ A DIECISIETE MILLONES, SEISCIENTAS MIL PERSONAS POR KILÓMETRO Y EN 1983 DISMINUYÓ A ONCE MILLONES, NOVECIENTOS MIL POR KILÓMETRO. ESTO NOS MUESTRA QUE DE 1970 A 1980 EXISTIÓ UN INCREMENTO IMPORTANTE DEL NÚMERO DE USUARIOS POR KILÓMETRO, LO QUE DEFINE UNA EXPLOTACIÓN INTENSIVA DE LAS VÍAS EN OPERACIÓN. A PARTIR DE LAS NUEVAS AMPLIACIONES, ESTE ÍNDICE BAJA, YA QUE AUMENTA LA LONGITUD DE LA RED.

OTRO ÍNDICE RELEVANTE, EN CUANTO A SOBRE USO DEL EQUIPO, ES EL NÚMERO DE PASAJEROS POR TREN; DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS CARROS QUE COMPONEN UN TREN, ÉSTOS DEBERÍAN TRANSPORTAR CIENTO SETENTA USUARIOS, DE LOS CUALES TREINTA Y NUEVE DEBERÍAN IR SENTADOS Y CIENTO TREINTA Y UNO PARADOS, ESTO ES LO QUE COMO CADA TREN ESTÁ COMPUESTO POR NUEVE CARROS, EN TOTAL CADA TREN DEBERÍA TRANSPORTAR UN MIL QUINIENTAS TREINTA PERSONAS POR VUELTA. ÉSTA CIFRA, DA LA DEMANDA DEL SERVICIO, PRINCIPALMENTE A LAS HORAS PICO, ES REBASADA EN MÚCHO, LLEGANDO EN LA MAYORÍA DE LAS VECES A TRANSPORTAR EN CADA VUELTA DE TREN, TRES MIL SEISCIENTAS PERSONAS; ES DECIR, QUE SE REBASA EL NIVEL DE TRANSPORTACIÓN DE LOS TRENES EN MÁS DEL 200% CAUSANDO UN DESGASTE IMPORTANTE DEL EQUIPO UTILIZADO, LO QUE REPERCUTE EN SU MENOR TIEMPO DE VIDA ÚTIL.

COMO DATO RELEVANTE DE LA FUERTE UTILIZACIÓN DEL EQUIPO, SE OBSERVA QUE EN 1970, CADA TREN TRANSPORTÓ, EN PROMEDIO, A TRES MILLONES CIENTO MIL PASAJEROS; EN 1975 UN TREN TRANSPORTÓ DIEZ MILLONES, SEISCIENTOS MIL USUARIOS; EN 1980 CADA TREN TRANSPORTÓ DIEZ MILLONES, TRESCIENTOS MIL Y EN 1983 ESTE PROMEDIO BAJÓ A OCHO MILLONES, SETECIENTOS MIL PERSONAS POR TREN. ES DECIR, QUE HA EXISTIDO, DE 1970 A 1980, UN INCREMENTO DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS CARROS DEL METRO, QUE DE ALGUNA MANERA ES EL EQUIPO DONDE SE SINTETIZA TODO EL FUNCIONAMIENTO ELECTROMECAÁNICO QUE COMPONE ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO.

3.2 FINANCIAMIENTO.

EL ESTUDIO DEL FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO ES POSIBLE DIVIDIRLO EN DOS GRANDES RUBROS: INGRESOS DIRECTOS E INGRESOS INDIRECTOS.

INGRESOS DIRECTOS SON AQUELLOS QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO RECABA DE LA VENTA DIRECTA DE BOLETOS DE ACCESO AL SERVICIO Y DEL ARRIENDO A PARTICULARES DE LOS LOCALES COMERCIALES, ESPACIOS PUBLICITARIOS, PREDIOS Y EDIFICIOS QUE SE LOCALIZAN EN LAS INSTALACIONES DE ESTE ORGANISMO. ESTOS INGRESOS REPRESENTAN UNA MÍNIMA PORCIÓN DEL TOTAL DE LOS GASTOS EN QUE INCURRE EL METRO PARA SU OPERACIÓN Y CONSERVACIÓN.

INGRESOS INDIRECTOS SON LOS SUBSIDIOS Y APORTACIONES QUE EL GOBIERNO FEDERAL Y EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL TRANSFIEREN A ESTE ORGANISMO PARA SU FUNCIONAMIENTO. ESTOS INGRESOS SON LOS QUE RESPALDAN REALMENTE LAS EROGACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

COMO EJEMPLO DE LA RELACIÓN ENTRE INGRESOS DIRECTOS E INGRESOS INDIRECTOS, TENEMOS QUE EN EL AÑO DE 1983, EL GASTO TOTAL EN QUE INCURRIÓ EL METRO PARA SU OPERACIÓN FUE DE CATORCE MIL OCHOCIENTOS VEINTISEIS MILLONES DE PESOS, DE LOS CUALES FUERON PAGADOS, CON INGRESOS DIRECTOS DEL ORGANISMO UN MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS Y LOS RESTANTES TRECE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES FUE LA UTILIZACIÓN DE CRÉDITOS Y SUBSIDIOS DEL GOBIERNO FEDERAL Y DEL CAPITALINO. (VER CUADRO 20).

·ESTO REPRESENTA QUE POR CADA PESO QUE RECABÓ EL METRO EN 1983, EL GOBIERNO LE OTORGA DIEZ PESOS, SETENTA CENTAVOS, PARA PODER SEGUIR FUNCIONANDO. SIN CONSIDERAR LAS INVERSIONES POR LAS AMPLIACIONES DEL SISTEMA, QUE SON ABSORBIDAS TOTALMENTE POR EL GOBIERNO.

AHORA, EN TÉRMINOS DE QUE EL METRO NO FUERA SUBSIDIADO, SERÍA NECESARIO QUE PARA 1983 SE HUBIERA COBRADO TRECE PESOS CON VEINTISIETE CENTAVOS DE PASAJE A CADA USUARIO QUE ABORDÓ ES-

CUADRO 20

INGRESOS DIRECTOS Y EGRESOS TOTALES DEL SISTEMA DE
TRANSPORTE COLECTIVO EN 1983
(PESOS)

INGRESOS DIRECTOS 1983	<u>1,383,900,000.00</u>
- VENTA DE BOLETOS	1,169,800,000.00
- ARRENDAMIENTO DE ESPACIOS PUBLICITARIOS	124,600,000.00
- ARRENDAMIENTO DE LOCALES COMERCIALES 1/	89,500,000.00
EGRESOS TOTALES DEL STC 1983	<u>14,825,948,089.00</u>

RELACIÓN DE EGRESOS TOTALES E INGRESOS DIRECTOS 10.7

1/ SE CONSIDERA LA RENTA DE LOCALES COMERCIALES,
PREDIOS Y EDIFICIOS.

ELABORO: DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS.

ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, LO QUE DEFINE A CADA PASAJERO SE LE SUBSIDIO CON DOCE PESOS VEINTISIETE CENTAVOS EN ESE AÑO.

ANALIZANDO LOS GASTOS EN QUE INCURRIÓ EL METRO PARA SU FUNCIONAMIENTO EN 1983, SE OBSERVA QUE SON LOS SERVICIOS PERSONALES LOS QUE ABSORBEN EL MAYOR MONTO, ALCANZANDO UN 47.4% DEL TOTAL DE ESTE EJERCICIO, LE SIGUE LA DEPRECIACIÓN Y AMORTIZACIÓN CON UN 20.8%, LOS SERVICIOS GENERALES QUE ES PROPIAMENTE EL COSTO DEL MANTENIMIENTO CON EL 20.5%, LOS MATERIALES Y SUMINISTROS CON 7.8% QUE ES EL COSTO DE LAS REFACCIONES Y MATERIALES EN QUE INCURRE PARA REALIZAR LA CONSERVACIÓN DEL EQUIPO Y APARATOS QUE INTEGRAN EL SISTEMA, EL PAGO DE INTERESES A LA DEUDA PÚBLICA (DE LA CUAL SE DESCONOCE SU MONTO), REPRESENTA EL 3.5% DEL TOTAL DE LOS GASTOS ANUALES DE 1983. (VER CUADRO 21).

HACIENDO UN ANÁLISIS DEL FINANCIAMIENTO A TRAVÉS DE LOS AÑOS, SE OBSERVA QUE DESDE EL INICIO DE SU OPERACIÓN, EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, HA VENIDO SIENDO SUBSIDIADO DE MANERA RELEVANTE TANTO POR EL GOBIERNO CAPITALINO, COMO POR EL FEDERAL.

LA TENDENCIA DE ESTE SUBSIDIO ES DE UN INCREMENTO CONSTANTE, PERMANECIENDO EN ESTANCAMIENTO LOS INGRESOS REALES DIRECTOS DEL ORGANISMO.

CUADRO 21

EGRESOS TOTALES Y COSTO REAL DEL PASAJE DEL STC EN 1983
(PESOS)

PROGRAMA	COSTO	%
SERVICIOS PERSONALES	7,030,751,327.00	47.4
SERVICIOS GENERALES	3,032,370,779.00	20.5
MATERIALES Y SUMINISTROS	1,161,847,327.00	7.8
EROGACIONES EXTRAORDINARIAS	2,000,000.00	- -
DEUDA PÚBLICA	513,338,812.00	3.5
DEPRECIACIONES Y AMORTIZACIONES	3,085,639,844.00	20.8
T O T A L :	14,825,948,089.00	100
PASAJEROS TRANSPORTADOS EN 1983:	1,116,732,700	
COSTO REAL DEL PASAJE EN 1983: \$	13.27	

ELABORO: DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS.

CONSIDERANDO LOS MONTOS DE LOS INGRESOS DIRECTOS, EROGACIONES Y SUBSIDIOS DEL METRO, (VER CUADRO 22), SE OBSERVA QUE DESDE 1971, (NO SE CUENTA CON INFORMACIÓN DE AÑOS ANTERIORES), EL SUBSIDIO QUE RECIBIÓ LA EMPRESA FUE DE UN 43.0%, EN RELACIÓN AL TOTAL DE SUS GASTOS, CRECIENDO DE MANERA CONSTANTE ESTA APORTACIÓN HASTA REPRESENTAR EN 1983 UN 90.6% DEL TOTAL DE LAS EROGACIONES.

ESTO REVELA DE MANERA DETERMINANTE, QUE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS DEFINIDAS PARA ESTE MEDIO DE TRANSPORTE HAN SIDO LAS DE ABSORBER TODOS SUS GASTOS, A COSTA DE MANTENER LAS TARIFAS DE UN PESO Y UN PESO, VEINTE CENTAVOS A TODA COSTA, TRATANDO ASÍ DE SUBSIDIAR DE, ALGUNA MANERA, UN GASTO INDISPENSABLE QUE REALIZAN LAS CLASES MAYORITARIAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA ZONA METROPOLITANA.

DESGLOSANDO LOS INGRESOS DIRECTOS CON QUE CUENTA EL ORGANISMO, SE ANTEPONE EN PRIMER ORDEN LA VENTA DIRECTA DE BOLETOS, EN LAS TAQUILLAS DE LAS ESTACIONES DEL METRO, ÉSTA HA VENIDO OBSERVANDO UN INCREMENTO CONSTANTE AL PASAR EN 1971 DE TRESCIENTOS VEINTICINCO MILLONES DE PESOS A UN MIL CIENTO SETENTA MILLONES DE PESOS EN 1983, QUE SIGNIFICA UN INCREMENTO DEL 260.0% EN DOCE AÑOS DE SERVICIO.

VALORES REALES PERO NO EN CONSTANTES YA QUE LA TARIFA DESDE 1969 SE HA MANTENIDO INVARIABLE (UN PESO BOLETO UNITARIO Y UN PESO, VEINTE CENTAVOS, BOLETO CARNET), Y ES QUE EL INCREMENTO ES DEBIDO A LA SATURACIÓN DE LAS LÍNEAS Y POR LA AMPLIACIÓN DE LA RED DE OPERACIÓN.

PARA 1971, EL INGRESO POR VENTA DE BOLETOS REPRESENTÓ EL 54.7% DEL TOTAL DE LAS EROGACIONES DEL SISTEMA Y EN 1983 BAJÓ A 7.9%, LO QUE DEFINE QUE EL COBRO DE LA TARIFA ACTUALMENTE ES SIMBÓLICO, DADO LOS GASTOS REALES EN QUE INCURRE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE PARA SEGUIR OPERANDO.

OTRO DE LOS INGRESOS DIRECTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, ES POR EL ARRENDAMIENTO DE LOS ESPACIOS PUBLICITARIOS Y LOCALES COMERCIALES A PARTICULARES, ESTOS INGRESOS SON DE POCA RELEVANCIA, YA QUE NO HA EXISTIDO UNA POLÍTICA FINANCIERA A LARGO PLAZO, QUE AYUDARA A QUE LA EXPLOTACIÓN DE ESTOS LOCALES Y ESPACIOS SIGNIFICARAN UNA FUENTE REAL DE INGRESOS PARA EL ORGANISMO.

LAS RENTAS QUE SE HAN VENIDO COBRANDO POR LOS LOCALES COMERCIALES SON GENERALMENTE BAJAS Y CON CONTRATOS A LARGO PLAZO. EN EL CASO DE LOS ESPACIOS PUBLICITARIOS ÉSTOS HAN VENIDO SIENDO CONCESIONADOS A UNA SOLA EMPRESA PUBLICITARIA, LO QUE GENERÓ QUE ÉSTA TUVIERA IMPORTANTES GANACIAS AL ARRENDAR

LOS ESPACIOS A PARTICULARES CON UNA RENTA DEL MÁS DEL DOBLE DE LO QUE LE PAGABA AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, YA QUE TENIENDO EL CONTROL DE TODOS ESTOS ESPACIOS, QUE EN TÉRMINOS DE LA PUBLICIDAD SON SUMAMENTE COTIZABLES, PUEDE DEFINIR EL PRECIO DE ÉSTOS CON ALTAS GANANCIAS.

EN 1971, LOS INGRESOS POR ESTE CONCEPTO REPRESENTARON EL 2.3% EN RELACIÓN AL TOTAL DE LOS GASTOS Y EN 1983 SÓLO ALCANZÓ EL 1.4%. (CUADRO 22),

CUADRO 22

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
INGRESOS Y EGRESOS DE 1971 A 1983

(MILES DE PESOS)

AÑO	INGRESOS				EGRESOS			
	VENTA DE BOLETOS	%	ARRENDAMIENTO	%	SUBSIDIOS Y CRÉDITOS 2/	%	EROGACIONES	%
1971	324,540	54.7	13,600	2.3	255,089	43.0	593,229	100
1972	369,936	54.2	17,600	2.5	294,911	43.3	682,447	100
1973	569,138	45.5	21,900	2.7	419,842	51.8	810,880	100
1974	426,798	43.2	35,700	3.4	527,925	53.4	988,423	100
1975	502,667	43.2	40,400	3.5	620,826	53.3	1,163,893	100
1976	649,649	42.2	34,300	2.2	855,720	55.6	1,539,669	100
1977	654,372	31.9	28,600	1.4	1,369,979	66.7	2,052,951	100
1978	765,838	36.6	66,700	3.2	1,261,287	60.2	2,093,825	100
1979	857,725	34.0	79,800	3.2	1,584,801	62.8	2,522,326	100
1980	948,400	29.3	82,200	2.5	2,208,917	68.2	3,239,517	100
1981	1,027,100	22.8	109,400	2.5	3,363,678	74.7	4,500,178	100
1982	1,111,188	13.4	214,077	2.6	6,993,282	84.0	8,318,547	100
1983	1,169,790	7.9	214,092	1.4	13,442,066	90.7	14,825,948	100

1/ COMPRENDE EL INGRESO POR ARRENDAMIENTO DE LOCALES COMERCIALES Y ESPACIOS PUBLICITARIOS.

2/ DATOS CALCULADOS POR DIFERENCIA.

CAPITULO V

EL SINDICATO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

HASTA AHORA, EL PRESENTE TRABAJO HA INTENTADO DAR UNA VISIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉ - XICO, Y EN PARTICULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, LA IMPORTANCIA DE ÉSTE EN LA VIDA ECONÓMICA DE LA CAPITAL Y LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN ESTA IMPORTANTE EMPRESA.

PERO LA DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE SU OPERACIÓN NO LLEGA A DETERMINAR SU COMPRENSIÓN GLOBAL YA QUE ESTÁ INSERTA EN UN COMPLEJO NIVEL POLÍTICO DE LA SOCIEDAD, QUE SE OBSERVA EN SU VIDA SINDICAL.

LA PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN LA EMPRESA NO COMO SIMPLES HERRAMIENTAS, SINO COMO ENTES ACTIVOS DE MODIFICA - CIÓN EN LA DIRECCIÓN DE ESTE SERVICIO, HACE NECESARIO UN ANÁ - LISIS DE SU ORGANIZACIÓN POLÍTICA SINDICAL Y LA RESPUESTA DEL ESTADO COMO DUEÑO DE ESTE MEDIO.

ASÍ, EN ESTE ÚLTIMO CAPÍTULO SE INTENTA HACER UN PEQUEÑO ES - BOZO DE LA HISTORIA DEL SINDICATO DEL METRO, SU DESARROLLO, PARTICIPACIÓN EN LA VIDA POLÍTICA Y LA INTERVENCIÓN DEL ES - TADO.

COMO CONCLUSIÓN GENERAL, PODEMOS ASEGURAR QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO ES UNA EMPRESA ESTRATÉGICA PARA EL DE - SENVOVIMIENTO NORMAL DE LA PRODUCCIÓN DE LA CAPITAL DE LA

REPÚBLICA, QUE REPERCUTE DE MANERA DIRECTA E INDIRECTA EN LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SOCIALES DE UNA GRAN PARTE DE LA POBLACIÓN DEL PAÍS.

EL ESTADO, CONSCIENTE DEL PAPEL QUE DESEMPEÑA ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE, HA MANTENIDO DOS POLÍTICAS FUNDAMENTALES EN SU DESARROLLO; CANALIZAR UN SUBSIDIO CADA VEZ MÁS IMPORTANTE A LA OPERACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL SISTEMA E INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA VIDA SINDICAL DE LA INSTITUCIÓN COMO FORMA DE CONTROL.

LA POLÍTICA DE SUBSIDIO AMPLIO Y ABIERTO, HA SIDO UN INSTRUMENTO ECONÓMICO E IDEOLÓGICO QUE BENEFICIA A LOS EMPRESARIOS Y SUSTENTA LA ORATORIA DEMAGÓGICA SOBRE LOS SUBSIDIOS AL MOVIMIENTO OBRERO Y POPULAR.

LA INTERVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO EN EL SINDICATO DEL METRO, HA SIDO UNA POLÍTICA QUE LE HA PERMITIDO AL ESTADO, DE ALGUNA MANERA, SILENCIAR LOS GRAVES PROBLEMAS DE SEGURIDAD, PARA USUARIOS Y TRABAJADORES, QUE ENFRENTA EL SISTEMA, ASÍ COMO DEFINIR DE ACUERDO A SUS PROYECTOS LAS AMPLIACIONES DE LAS LÍNEAS Y ENCUBRIR LA CORRUPCIÓN DE LAS DISTINTAS ADMINISTRACIONES.

LA HISTORIA DEL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL METRO, DESDE SU NACIMIENTO, ESTÁ IMPREGNADO DE INTERVENCIONES, POR DIFERENTES

VÍAS, DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA, PERO LOS TRABAJADORES HAN VENIDO DESARROLLANDO UNA CONCIENCIA SINDICAL CADA VEZ MÁS SÓLIDA, ANTE LOS GRAVES PROBLEMAS ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y DE MALAS CONDICIONES DE TRABAJO, QUE SE LES PRESENTAN DÍA A DÍA, LOGRANDO EN DOS OCASIONES TENER COMITÉS EJECUTIVOS DEMOCRÁTICOS QUE HAN SIDO DESCONOCIDOS POR LA EMPRESA UTILIZANDO MEDIOS VIOLENTOS Y DESPIDOS MASIVOS; CONOCER LA HISTORIA DEL SINDICATO DEL METRO Y APUNTAR ALGUNOS LINEAMIENTOS DE ANÁLISIS DE SU HISTORIA, ES RELEVANTE PARA LOS FINES DE CONOCER LA POLÍTICA DEL ESTADO EN EL TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

BAJO ESTAS PREMISAS EL SINDICATO DEL METRO, COMO MUCHOS OTROS, FUE SOMETIDO DESDE SU CREACIÓN, YA QUE DEBIÓ INCORPORARSE AL APARTADO "B" DEL ARTÍCULO 127 CONSTITUCIONAL, DEBIENDO PERTENECER, POR LO TANTO, AL GREMIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, QUIEN HA TENIDO UN PAPEL RELEVANTE EN LA VIDA INTERNA DEL SINDICATO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

EL ESTADO MEXICANO SE HA CARACTERIZADO POR LOGRAR UN DESARROLLO ECONÓMICO INDUSTRIAL, CON UN FUERTE CONTROL DE LOS MOVIMIENTOS SINDICALES, LO QUE LE HA PERMITIDO, UNA ESTABILIZACIÓN POLÍTICA PARA UNA MAYOR EXPLOTACIÓN DEL TRABAJO ASALARIADO.

LA CLASE DOMINANTE, Y EN PARTICULAR, EL ESTADO, HAN MULTIPLICADO Y PROFUNDIZADO EN INFLUENCIA IDEOLÓGICA, POLÍTICA Y DE CONTROL SOBRE EL PUEBLO, AL QUE HAN ORGANIZADO DENTRO DEL MARCO BURGUÉS, PARA ORIENTAR DE ACUERDO A SUS INTERESES LA LUCHA PROLETARIA; ESTO LO HAN REALIZADO, OTORGANDO ALGUNAS CONCESIONES A SU MOVIMIENTO. PERO TODA SU ACTIVIDAD POLÍTICA HA SIDO ENCAMINADA A LOGRAR UNA MAYOR EXPLOTACIÓN Y A LA SEPARACIÓN DE LOS OBREROS DE SU IDEOLOGÍA PROLETARIA DE CLASE, DANDO CONCESIONES ECONOMISTAS A LA INCONFORMIDAD, DESVIANDO LA SOLIDARIDAD DE CLASE HACIA EL COLABORACIONISMO, UTILIZANDO PARA ESTO, MÉTODOS DE TUTELAJE, CORRUPCIÓN Y REPRESIÓN.

LA ETAPA ACTUAL DEL CAPITALISMO MONOPOLISTA DE ESTADO EN MÉXICO, LLEVA IMPLÍCITO LA MADUREZ DE LA CONTRADICCIÓN FUNDAMENTAL ENTRE LA SOCIALIZACIÓN DE LO PRODUCIDO Y LA APROPIACIÓN PRIVADA DE ESTO, LO QUE SE TRADUCE EN UNA MAYOR EXPLOTACIÓN DE LOS TRABAJADORES Y ESPECIALMENTE DE LOS OBREROS, LO CUAL SE REALIZA, A COSTA DE SEPARAR DE SU ACTIVIDAD PRODUCTIVA A MILLONES DE PERSONAS, SUMIÉNDOLAS EN EL DESEMPLEO Y LA MISERIA, MANTENIENDO EN UN SUBCONSUMO CRÓNICO Y EN UNA PASIVIDAD POLÍTICA A LAS MASAS.

LA CLASE BURGUESA, REFUERZA ASÍ, LA RED DE MECANISMOS DE LOS PROPÓSITOS POLÍTICOS DEL ESTADO, LAS DECISIONES DE LA OLIGAR

QUÍA Y SU CUERPO POLÍTICO EN LA FASE ECONÓMICA ACTUAL, PARA CONFUNDIR Y MEDIATIZAR AL PROLETARIADO MEDIANTE LA CANALIZACIÓN DE SU INCONFORMIDAD HACIA CONCESIONES Y REFORMAS QUE NO RESUELVEN LOS PROBLEMAS DE FONDO, PERO SIEMPRE PERSIGUEN PALLIARLOS Y ESTIMULAR LA ECONOMÍA. SE CREAN ASÍ, INSTITUCIONES SOCIALES, SE INSTAURAN EN EL APARATO JURÍDICO, MECANISMOS QUE PACIFICAMENTE RESOLVERÁN LOS DESACUERDOS RESPECTO A CONDICIONES PERSONALES DE EMPRESARIOS, SE CONSOLIDAN Y FUNCIONALIZAN LA RED IDEOLÓGICA DEL ESTADO, LA OLIGARQUÍA Y SUS APARATOS POLÍTICOS, SOCIALES Y CULTURALES. TODO ELLO SUSTENTADO EN EL ESTRECHO ENLAZAMIENTO DEL CHARRISMO Y EL ESTADO, QUE ALGUNAS VECES SE OBSERVAN A TRAVÉS DE INICIATIVAS Y REFORMAS PROPUESTAS POR EL CONGRESO DEL TRABAJO, MÁXIMO ORGANISMO DEL SINDICALISMO OFICIAL.

AL MISMO FIN CORRESPONDEN LA ADECUACIÓN DE LA POLÍTICA SALARIAL AL PROCESO INFLACIONARIO, QUE NO ELIMINA EL EMPOBRECIMIENTO DE LOS ASALARIADOS, SINO LO DILUYE Y MITIGA PARCIAL Y DESIGUALMENTE Y LA EXPANSIÓN DEL INFLUJO DIRECTO DEL PODER EJECUTIVO EN LOS CONFLICTOS LABORALES DE LAS RAMAS MÁS ESTRATÉGICAS DE LA ECONOMÍA, A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL.

LA HISTORIA DEL SINDICATO DEL METRO SE CARACTERIZA POR LA INTENSIÓN DIRECTA EN SU VIDA POLÍTICA DE LA EMPRESA Y EL ESTADO, QUIENES SIEMPRE HAN AUSPICIADO A UN GRUPO DE LÍDERES PARA CONTROLAR EL MOVIMIENTO SINDICAL, ESCATIMANDO LOS DERECHOS Y LOGROS DE LOS TRABAJADORES. PARECERÍA SER QUE LA NECESIDAD DEL ESTADO ES MANTENER EL CONTROL FORMAL DEL SINDICATO, HACIENDO QUE ÉSTE NO TOMÉ POSICIONES DEMOCRÁTICAS EN CUANTO A LAS ALTERNATIVAS DE OPERACIÓN, EXPANSIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL ORGANISMO Y MENOS AÚN SE VINCULE A MOVIMIENTOS INDEPENDIENTES QUE PONGAN AL DESCUBIERTO LAS DEFICIENCIAS Y CONCEPCIONES DEL SERVICIO.

UNA PARTICULARIDAD DE LOS GRUPOS CHARRILES DEL METRO ES QUE SIEMPRE HAN ESTADO MUY VINCULADOS A LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, Y ES ÉSTE ORGANISMO QUIEN HA DEFINIDO, DE ALGUNA MANERA, LA POLÍTICA SINDICAL OFICIAL IMPLANTADA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO.

UNA PARTICULARIDAD IMPORTANTE, ES QUE NO SE HA LOGRADO UNA RENOVACIÓN DE CUADROS SINDICALES OFICIALES A LO INTERNO DEL METRO, LO QUE HA HECHO QUE A QUINCE AÑOS DE SERVICIO, SEAN LAS MISMAS PERSONAS QUIENES HAGAN LOS MOVIMIENTOS DE DESCOCIMIENTO A LOS REPRESENTANTES DEMOCRÁTICOS. ÉSTE GRUPO DE LÍDERES, POR SU CORRUPCIÓN PROBADA, TIENEN EN GRAN DES -

PRESTIGIO INTERNO, LO QUE HACE QUE SU CONTROL SEA MERAMENTE FORMAL Y GENEREN UN MAYOR DESCENTEN TO EN LA BASE.

EL ESTADO MUESTRA ASÍ, QUE NO HA TENIDO UNA VISIÓN POLÍTICA AMPLIA, AL NO PREPARAR CUADROS SINDICALES QUE LE GARANTICEN UN MEJOR CONTROL DE LOS TRABAJADORES, MÁXIME QUE EL NÚMERO DE TRABAJADORES HA AUMENTADO Y SU CONCIENCIA DEMOCRÁTICA HA LLEVADO A TOMAR EN DOS OCACIONES LA ESTRUCTURA FORMAL DEL SINDICATO, DENUNCIANDO LAS MALAS CONDICIONES DE TRABAJO Y LOS PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO AL EQUIPO, QUE SE EXPRESA EN UNA INSEGURIDAD A LOS USUARIOS.

EL CONTROL ABSOLUTO DEL SINDICATO, POR UN GRUPO DE LÍDERES BLANCOS Y FUNDAMENTALMENTE POR LAS CONDICIONES DE INSEGURIDAD EN EL TRABAJO Y LA PÉRDIDA ADQUISITIVA DEL SALARIO, HA LLEVADO A QUE SE DESARROLLE POCO A POCO UNA CONCIENCIA DEMOCRÁTICA EN LA BASE TRABAJADORA, LOGRANDO, EN ALGUNOS MOMENTOS COYUNTURALES, CREAR ORGANIZACIONES PARALELAS AL SINDICATO, ARREBATANDO EN ELECCIONES OFICIALES LA ESTRUCTURA FORMAL A LOS LÍDERES BLANCOS.

LA RESPUESTA AL AVANCE POLÍTICO SINDICAL DEL METRO SIEMPRE HA SIDO LA REPRESIÓN FÍSICA Y EL DESPIDO SELECTIVO A LOS ACTIVISTAS MÁS DESTACADOS, LO QUE HA DEFINIDO UNA CLARA CORRIENTE DE OPINIÓN DEMOCRÁTICA EN LA BASE ASUMIENDO LA EXPERIEN -

CIA DE ORGANIZARSE DE MANERA ENCUBIERTA, PARA FORTALECERSE Y APROVECHAR LAS COYUNTURAS POLÍTICAS FAVORABLES.

CABE DESTACAR, QUE SI BIEN, LA CONCIENCIA SINDICAL DEMOCRÁTICA HA AUMENTADO EN EL METRO, ÉSTA AÚN NO REBASA LA VISIÓN LOCAL DEL CENTRO DE TRABAJO, NO EXISTIENDO UNA CONVICCIÓN GENERALIZADA DE LA SOLIDARIDAD DE CLASE CON OTROS GREMIOS AFILINADOS.

ESTO SE DEBE FUNDAMENTALMENTE A LA CORTA VIDA DEMOCRÁTICA QUE HA TENIDO EL SINDICATO Y A QUE NO HA EXISTIDO UNA MADUREZ POLÍTICA EN LOS ACTIVISTAS SINDICALES DE BASE, QUE PERMITE HACER AVANZAR LA CONCIENCIA SINDICAL EN BASE A UNA POLÍTICA CLARA CON PROGRAMAS A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO DONDE SE OBSERVEN TANTO LOS INTERESES ECONÓMICOS Y POLÍTICOS DE LOS TRABAJADORES.

SINDICATO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

EN 1967 AL CREARSE LA EMPRESA PARAESTATAL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, ÉSTA INICIA LA CONTRATACIÓN DE PERSONAL, FUNDAMENTALMENTE PARA LA SUPERVISIÓN DE LA OBRA EN CONSTRUCCIÓN, REALIZANDO EL ENVÍO DE INGENIEROS Y TÉCNICOS A CAPACITARSE A FRANCIA, PRINCIPALMENTE DE LAS ÁREAS DE ELECTROMECAÁNICA, VÍAS,

ESTRUCTURAS Y MATERIAL RODANTE, ESTE PERSONAL, ES QUIEN MÁS TARDE OCUPARÍA LOS PUESTOS DE FUNCIONARIOS Y ENCARGADOS DE LAS ÁREAS TÉCNICAS DEL SISTEMA.

ANTE LA FINALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO Y LA PUESTA EN OPERACIÓN DEL SERVICIO, LA EMPRESA TRATA DE INICIAR DESPIDOS MASIVOS, DE APROXIMADAMENTE SEISCIENTOS TRABAJADORES, QUE SUS FUNCIONES ESTABAN RELACIONADAS DIRECTAMENTE CON LA CONSTRUCCIÓN, MIENTRAS POR OTRA PARTE, CONTINUA CONTRATANDO Y CAPACITANDO A NUEVO PERSONAL PARA LA CONDUCCION Y MANTENIMIENTO DEL SERVICIO, TENIENDO COMO OBJETIVO EL NO RECONOCER EL DERECHO DE BASIFICACIÓN Y ANTIGUEDAD A LOS EMPLEADOS, INICIALMENTE CONTRATADOS PARA LA SUPERVISIÓN DE LAS OBRAS Y POR OTRA PARTE CONTAR CON PERSONAL TÉCNICO SIN DARLES LA CALIDAD LABORAL DE BASE.

ESTA POSICIÓN DE LA EMPRESA FUE LO QUE DIÓ INICIO A LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES, SURGIENDO LA NECESIDAD DE UN SINDICATO QUE LEVANTARA LAS DEMANDAS DE RECONOCIMIENTO Y DERECHO A LA BASE.

ESTE MOVIMIENTO, EN GENERAL, BASTANTE ARRAIGADO EN LOS TRABAJADORES, TUVO COMO MARCO SOCIAL, EL MOVIMIENTO ESTUDIANTIL DE 1968, PERO CARECIÓ DE ORGANIZADORES DEMOCRÁTICOS QUE LOGRARAN AGRUPAR Y LLEVAR ADELANTE LA CONSTITUCIÓN DE UN SINDICA-

TO DEMOCRÁTICO. LA DIRECCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, REPRESENTADO POR EL LICENCIADO LEOPOLDO GONZÁLEZ SÁENZ, ANTE LA AGITACIÓN DEL PERSONAL, DISPUSO LA CREACIÓN DEL SINDICATO, AUSPICIANDO A DOS GRUPOS.

LOS GRUPOS EMPRESARIALES REALIZARON UN TRABAJO PROPAGANDÍSTICO CON EL PERSONAL DE OPERACIÓN, BÁSICAMENTE DERROTANDO AL MOVIMIENTO DEL ÁREA DE CONSTRUCCIÓN, LIQUIDANDO LA EMPRESA A LA MAYORÍA DE ESTOS EMPLEADOS, CON UN MES DE SALARIO, SÓLO UNOS CUANTOS DE ESTOS TRABAJADORES LOGRARON SU CONTRATACIÓN EN EL ÁREA DE OPERACIÓN.

EL GRUPO DE "REPRESENTANTES" SINDICALES CON EL APOYO DE LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA Y LA INTERVENCIÓN DIRECTA DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO LEVANTÓ UN REGISTRO APROBATORIO DE LOS EMPLEADOS DE OPERACIÓN Y REALIZÓ EL PRIMER CONGRESO DE DELEGADOS, CONSTITUYÉNDOSE ASÍ, EN EL MES DE JULIO DE 1970, EL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

COMO CONSECUENCIA NATURAL DEL PROCESO POLÍTICO QUE SE LLEVÓ A CABO, EL PRIMER SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO FUE MANUEL PÉREZ GONZÁLEZ, SOBRINO DEL ENTONCES DIRECTOR GENERAL EN LA EMPRESA.

EL SINTICATO DE TRABAJADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLEG

TIVO NACE ASÍ COMO UN SINDICATO BLANCO, QUE RESPONDE A LAS NECESIDADES DE CONTROL DE LA EMPRESA Y EN GENERAL DEL ESTADO.

LA ESTRUCTURA SINDICAL ES TOMADA POR UN GRUPO DE PERSONAS, DE LOS CUALES ALGUNOS ACTUALMENTE FORMAN PARTE DEL ACTUAL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL. EL SEGUNDO COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, TRATANDO DE MANTENER UN MEJOR CONTROL, MODIFICA LOS ESTATUTOS ORIGINALES Y CREA LAS SECCIONALES SINDICALES, QUE SON ORGANIZACIONES INTERNAS DEL SINDICATO Y QUIENES LAS CONFORMAN SON TRABAJADORES QUE REALIZAN ACTIVIDADES AFINES DENTRO DEL SISTEMA, ASÍ SE FORMAN EN ESE ENTONCES LAS SECCIONALES I, (VÍAS Y ESTRUCTURAS), II (MATERIA RODANTE), III (TRANSPORTACIÓN), IV (ADMINISTRATIVO), Y V (ELECTROMECAÁNICA), CADA SECCIONAL TIENE UN COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, QUE ES ELEGIDO POR VOTO DIRECTO Y SECRETO, CADA TRES AÑOS, POR MEDIO DE PLANILLAS. EL PLANTEAMIENTO PARA CREAR ESTAS SECCIONALES FUE EL DE LOGRAR UNA MAYOR PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES Y ATENDER DE MANERA MÁS DIRECTA LOS PROBLEMAS LABORALES QUE SE PRESENTABAN EN CADA ÁREA DE TRABAJO; ESTO HA SIDO MANEJADO DE ACUERDO A LOS INTERESES DE LOS REPRESENTANTES EN TURNO. EN EL AÑO DE 1971, POR PROBLEMAS DE ENFRENTAMIENTO ENTRE EL SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO Y EL SECRETARIO GENERAL DEL METRO, SE GENERA UNA INTERVENCIÓN DIRECTA ENTRE LA FEDERACIÓN PARA LLAMAR AL PRIMER CONGRESO EXTRAORDINARIO, EN EL

CUAL FUE SUSTITUIDO EL SECRETARIO GENERAL DEL SINDICATO DEL METRO.

LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO LOGRÓ LO ANTERIOR, ORGANIZANDO A UNA PARTE DE LOS INTEGRANTES DE LOS COMITÉS SECCIONALES, QUE LEVANTARON A SU VEZ, DEMANDAS SENTIDAS ENTRE LOS TRABAJADORES, COMO FUE EL DE CONTAR CON UN REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO QUE DEFINIERA LEGALMENTE LA RELACIÓN LABORAL ENTRE LOS TRABAJADORES Y LA EMPRESA, UN REGLAMENTO DE ESCALAFÓN QUE PERMITIERA EL ASCENSO A PUESTOS DE MEJOR NIVEL DENTRO DE LA ESTRUCTURA DE LA EMPRESA.

DE HECHO, EN ESTA ETAPA, LA EMPRESA ESTÁ YA FUNCIONANDO A TODA SU CAPACIDAD Y COMIENZA A MANIFESTARSE, EL PELIGRO QUE REPRESENTA EL MANTENIMIENTO EN ALGUNAS ZONAS DE TRABAJO DEL SISTEMA, ASÍ COMO TRABAJOS MUY PESADOS; CONJUNTAMENTE A ESTO, NO EXISTEN BUENAS RELACIONES LABORALES NI CONDICIONES DE ESTABILIDAD EN EL TRABAJO, ESTO, POR LA INEXISTENCIA DE UN MARCO JURÍDICO LABORAL QUE REGULARA LA RELACIÓN ENTRE EMPRESA Y TRABAJADORES.

UN ACTO RELEVANTE, POR LA TRASCENDENCIA QUE TUVO PARA LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES SINDICALIZADOS, FUE LA VISITA QUE REALIZÓ EL ENTONCES PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, LUIS

Echeverría Álvarez, el 15 de septiembre de 1972, a los talleres de material rodante de Zaragoza; los trabajadores de la Seccional II se organizaron y elaboraron un pliego petitorio, que entregaron al visitante, de manera sorpresiva para los líderes sindicales y funcionarios de la empresa. Este acto logró la concesión de una cita en los Pinos a los trabajadores para discutir el pliego petitorio entregado.

Este acto, sin precedentes, cimbró la estructura del Sindicato y de la empresa misma.

Las peticiones se resumen de la siguiente manera:

- 1 AUMENTO SALARIAL DEL 40%.
- 2 BASE PARA TAQUILLERAS Y SUPERVISORES "B" Y "C".
- 3 QUE SE OTORGARA, DE MANERA URGENTE, TODO EL EQUIPO DE SEGURIDAD.
- 4 SE OTORGARÁ AL PERSONAL QUE TRABAJA, EN CONDICIONES DE PELIGROSIDAD, UNA COMPENSACIÓN ADICIONAL POR DICHOS TRABAJOS, DE UN 25%.
- 5 QUE LAS FALTAS A QUE INCURRIERAN LOS TRABAJADORES EN SUS LABORES SEAN SANCIONADAS, PROVISIONALMENTE, ENTRE EMPRESA-SINDICATO, HASTA QUE SE ELABORE UN REGLAMENTO DE SANCIONES, JUSTO Y HUMANO.
- 6 SE OTORGUEN PERMISOS SINDICALES, CON GOCE DE SUELDO A LOS FUNCIONARIOS SINDICALES QUE LO SOLICITEN.

- 7 QUE LAS PLÁTICAS SOBRE LAS CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO SE LLEVEN A CABO, CADA TERCER DÍA, PARA ACELERAR LA ENTRADA, EN VIGOR, DE ESTE REGLAMENTO.
- 8 SE PROPORCIONE Y RESPETE EL ESCALAFÓN, DE ACUERDO A LA LEY, MIENTRAS SE ELABORA SU REGLAMENTO RESPECTIVO.
- 9 AGUINALDO DE TRES MESES.
- 10 CREACIÓN DE UN CENTRO DE CAPACITACIÓN PARA LAS DIFERENTES CATEGORÍAS, APROVECHANDO LA ASESORÍA FRANCESA.

EXISTIÓ, DESDE ESE MOMENTO, UNA AGITACIÓN IMPORTANTE EN LOS TRABAJADORES, LA SECCIONAL II CAMBIÓ A LOS REPRESENTANTES OFICIALISTAS POR DEMOCRÁTICAS, DONDE SALIÓ COMO SECRETARIO GENERAL SECCIONAL, EL SEÑOR CARLOS STECK DÍAS, QUIÉN, EN 1978 ENCABEZÓ EL PRIMER COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO DEL SISTEMA. TAMBIÉN, ANTE LA MIVILIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE OBRA, LOGRARON SU BASIFICACIÓN Y LA CREACIÓN DE LA SECCIONAL SINDICAL VI.

SORPRESIVAMENTE, EN SEPTIEMBRE DE 1973, EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DA A CONOCER LA FIRMA CON LA EMPRESA, DE UN REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, LOS COMITÉS SECCIONALES DE LA I, II, IV Y VI PROTESTAN Y PRESIONAN A LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, A LA REGENCIA DE LA CIUDAD, A LA SECRETARÍA DEL TRABAJO, HASTA LOGRAR QUE EL REGENTE DE LA CIUDAD, LICENCIADO OCTA -

VIO SENTÍES, SE MANIFIESTE OFICIALMENTE POR EL DESCONOCIMIENTO DE DICHO REGLAMENTO.

EL DESCONTENTO Y LA MOVILIZACIÓN DE LOS SINDICALISTAS FUE TAL, QUE, AÚN EN CONTRA DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, Y DE LA SECRETARÍA DE ORGANIZACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS AL SERVICIO DEL ESTADO SE LOGRÓ LLAMAR EL 11 Y EL 12 DE ENERO DE 1974, AL CONGRESO EXTRAORDINARIO.

EN ESTE CONGRESO, SE DESCONOCIÓ, POR PRINCIPIO, AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, Y SE REALIZÓ, IMPUGNACIÓN JUDICIAL DE ALGUNOS DE SUS COMPONENTES; SE DEFINIÓ LA ELABORACIÓN DE UN REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, Y DE ESCALA - FÓN, CON LA PARTICIPACIÓN Y DISCUSIÓN DIRECTA DE LOS TRABAJADORES.

SE NOMBRÓ DE MANERA PRIVISIONAL, UN COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, INTEGRADO POR UN MIEMBRO DE CADA SECCIONAL, SOBRESALIENDO DE LA SECCIONAL IV ARIEL MACÍAS VALADEZ, QUIEN EN 1981 FUE EL SECRETARIO GENERAL DEL COMITÉ EJECUTIVO DEMOCRÁTICO, QUE FUE DEPUERTO EN 1983, EN FORMA VIOLENTA POR LOS CHARROS.

EL NUEVO COMITÉ EJECUTIVO GENERAL FUE EL ENCARGADO DE ELABORAR CONJUNTAMENTE CON DIECIOCHO TRABAJADORES DE BASE Y DOCE MIEMBROS DE LOS COMITÉS SECCIONALES, EL REGLAMENTO DE CONDI-

CIONES GENERALES DE TRABAJO, LA PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES, SE DEBIÓ FUNDAMENTALMENTE POR LOS ACUERDOS EMANADOS DEL SEGUNDO CONGRESO GENERAL ORDINARIO.

LA INTERVENCIÓN DIRECTA DE LOS TRABAJADORES Y EL ASESORAMIENTO CORRECTO DEL BUFET DE LICENCIADOS ESPECIALISTAS EN RELACIONES LABORALES DEL LICENCIADO PRÓSPERO LÓPEZ CÁRDENAS, LOGRÓ QUE EN ESTE REGLAMENTO, SE PASMARAN NORMAS JUSTAS, EQUITATIVAS Y NECESARIAS PARA LOS TRABAJADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. TERMINADO EL PROYECTO DE REGLAMENTO, SE INICIÓ UN MOVIMIENTO PARA SU RECONOCIMIENTO, ENTREGÁNDOSE A LA DIRECCIÓN GENERAL, LAS SIGUIENTES DEMANDAS:

- 1 PROYECTO DE REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO.
- 2 AUMENTO DE SUELDO.
- 3 BASE A TAQUILLERAS.
- 4 REGLAMENTO DE ESCALAFÓN.
- 5 REINSTALACIÓN DE TRABAJADORES DESPEDIDOS.

LAS DEMANDAS Y RECONOCIMIENTO DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO FUERON CATEGÓRICAMENTE RECHAZADAS, POR LA DIRECCIÓN GENERAL DEL SISTEMA, PROVOCANDO LA MOVILIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES, POR SU FIRMA.

LAS SECCIONALES MÁS MOVILIZADAS, LA I Y LA II, PRESIONAN AL COMITÉ GENERAL, PARA ACUDIR DIRECTAMENTE CON EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, QUE TAMBIÉN FUNGÍA COMO DIRECTOR DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL METRO Y SE ACUERDA SOLICITAR APOYO DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO.

LA ENTREGA AL REGENTE DE LA CIUDAD, DEL REGLAMENTO Y DEL PLIEGO PETITORIO SE ACORDÓ REALIZARLA EL PRIMERO DE AGOSTO DE 1974, POR EL COMITÉ EJECUTIVO, REPRESENTANTES DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO Y EL APOYO DE LOS TRABAJADORES DEL METRO, EN UN MITIN, EN LA EXPLANADA DEL ZÓCALO. ASÍ EL PRIMERO DE AGOSTO DE 1974, SE REALIZA EL PRIMER ACTO POLÍTICO, EN LA EXPLANADA DEL ZÓCALO, DESDE LOS ACONTECIMIENTOS DEL MOVIMIENTO ESTUDIANTIL DE 1968.

CON LA ENTREGA DEL PLIEGO PETITORIO, SE INICIA UNA IMPORTANTE ETAPA DE PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL METRO, EN SU VIDA SINDICAL.

EN LO RELACIONADO AL REGLAMENTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO FUE DONDE SE VIÓ LOGROS IMPORTANTES; EN ESTA COMISIÓN FUE DONDE SE AGLUTINÓ LAS PERSONAS MÁS DEMOCRÁTICAS Y ACTIVAS DEL SINDICATO.

LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA FUE LA ÚNICA PARTE NEGATIVA DE LA NEGOCIACIÓN, DEFINIÉNDOSE, POR PARTE DEL REGENTE DE LA CIUDAD, QUE LA REVISIÓN FUERA LLEVADA ÚNICAMENTE, POR EL SINDICATO, LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO Y EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, EXCLUYÉNDOSE A LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA.

FUE CLARO, ENTONCES, QUE EXISTÍAN DIFERENCIAS POLÍTICAS ENTRE LA DIRECCIÓN DEL METRO Y EL REGENTE DE LA CIUDAD, LO QUE LOGRÓ UNA COYUNTURA FAVORABLE, PARA LOS TRABAJADORES, PERO, AÚN ASÍ, FUE NECESARIO RECURRIR A LA MOVILIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES PARA LA APROBACIÓN, POR PARTE DE LA DIRECCIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA EMPRESA FORMÓ EL ACTUAL REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, EL 20 DE MARZO DE 1975. LA FIRMA DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDICIONES DE TRABAJO FUE UN GRAN TRIUNFO YA QUE SE LOGRÓ:

- 1 LA REVISIÓN ANUAL DEL SALARIO, CUANDO ÉSTE ERA INCREMENTADO, SÓLO EN BASE A LOS AUMENTOS PRESIDENCIALES CONCEDIDOS A TODOS LOS BURÓCRATAS; TAMBIÉN SE REVISAN TODAS LAS DEMÁS PRESTACIONES ECONÓMICAS.
- 2 SE PUEDE REVISAR, TAMBIÉN, AÑO CON AÑO, LA REGLAMENTACIÓN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO, LO QUE SIGNIFICA

QUE SE PUEDE DISCUTIR Y PRESIONAR SOBRE LA ENTREGA DE VESTUARIO, EQUIPO DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.

ASÍ, LA FIRMA DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDICIONES DE TRABAJO FUE UN LOGRO QUE REBASÓ LOS MARCOS DEL APARTADO "B", DONDE ESTÁN ENCASILLADOS LOS TRABAJADORES DEL METRO.

TAMBIÉN, ESTO LLEVA A CREAR MEJORES CONDICIONES POLÍTICAS, YA QUE AÑO CON AÑO, LOS TRABAJADORES SE MOVILIZAN EN TORNO A LA REVISIÓN.

A PARTIR DEL RECONOCIMIENTO DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDICIONES DE TRABAJO, LO QUE INICIA UNA SERIE DE LOGROS PARA LOS TRABAJADORES DEL METRO, ENTRE LOS MÁS SOBRESALIENTES, ESTÁ LA BASIFICACIÓN DE LAS TAQUILLERAS, EN SEPTIEMBRE DE 1975, Y CON ESTO LA CREACIÓN DE LA SECCIONAL VII, UNA DE LAS DOS MÁS NUMEROSAS DEL SINDICATO; LA FIRMA DEL ACTA SOBRE LA CREACIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE QUE DETECTARÍA LAS ÁREAS DE TRABAJO PELIGROSAS E INSALUBRES Y A LOS TRABAJADORES AFECTADOS SE LES DARÍA UNA COMPENSACIÓN EXTRA, POR EL RIESGO QUE CORRÍAN EN EL TRABAJO.

ESTA FUE LA BANDERA QUE UTILIZARON LA EMPRESA Y LOS CHARROS PARA DESCONOCER AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO. LOGRARON EL CONSENSO DE UN IMPORTANTE NÚMERO DE TRABAJADORES

EN CONTRA DE ESTA DEMANDA, AL ANUNCIAR QUE DE ACEPTARSE LA BASIFICACIÓN DE ÉSTOS EMPLEADOS, ESTE NIVEL SERÍA EL PIE DE ESCALAFÓN Y DE TODOS LOS PARIENTES QUE ENTRARÍAN A TRABAJAR AL METRO, SERÍA COMO INTENDENTES; LA EMPRESA EXPLOTÓ ESTA AFIRMACIÓN Y LA DE UNA EROGACIÓN MUY RELEVANTE PARA PAGAR A ESTOS EMPLEADOS. SI BIEN, ESTE MOVIMIENTO ERA JUSTO EN TÉRMINOS DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES DE LIMPIEZA, LA DECISIÓN DE APOYARLOS Y ENARBOLAR SUS DEMANDAS COMO DEL SINDICATO, FUE TOMADA SÓLO POR EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, QUE APARTE DE NO LEVANTAR UN CONSENSO EN LA BASE, NO ELABORÓ UN PLAN ESTRATÉGICO PARA ESTA LUCHA, A LA QUE NO ESTABAN PREPARADOS LOS TRABAJADORES, CON UNA CONCIENCIA EMINENTEMENTE ECQ NOMISISTA.

DE AQUÍ, SE INICIA UN DESPRESTIGIO A ESTE COMITÉ EJECUTIVO, NEGÁNDOSELE UN AUMENTO DEL DIEZ POR CIENTO A LOS SALARIOS QUE HABÍA OTORGADO EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EXISTIENDO UN DESCONTENTO GENERAL DE LOS TRABAJADORES Y UN AISLAMIENTO DEL COMITÉ.

EN MAYO DE 1978, AGENTES DE GOBERNACIÓN TOMARON EL EDIFICIO DEL SINDICATO Y LOS CHARROS HACEN UN DESCONOCIMIENTO PÚBLICO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, LLAMANDO A ELECCIONES QUE ELLOS ENCABEZAN Y GANAN; EXISTEN DESPIDOS DE CARCA DE TREINTA PERSONAS ENTRE ACTIVISTAS SINDICALES DEMOCRÁTICOS E INTEGRANTES DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL; DE HECHO, ES UN DESPIDO SELEC-

TIVO DE PERSONAS REPRESENTATIVAS DEL METRO, TAMBIÉN, SE DESPI DE POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS DE LIMPIEZA A LOS EMPLEADOS MÁS COMBATIVOS.

LOS ACTIVISTAS DEMOCRÁTICOS, SE PLIEGAN, PERO SE DAN DOS POSICIONES AL INTERIOR DE ELLOS: VOLVER A PARTICIPAR EN LAS ELECCIONES CON UNA PLANILLA O NO.

EXISTIÓ, ENTONCES, DIFERENCIAS POLÍTICAS ENTRE LA PARTE DEMOCRÁTICA DEL SINDICATO, ACEPTANDO ALGUNOS DE LOS DESPEDIDOS, ENTRE ELLOS, CARLOS STECK, SU LIQUIDACIÓN Y OTROS ENTRABLARON DEMANDA POR REINSTALACIÓN, EN EL TRIBUNAL DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE DE LA SECRETARÍA DE TRABAJO.

LOS DESPEDIDOS TOMARON LA DIRECCIÓN DEL MOVIMIENTO DEMOCRÁTICO, AGLUTINANDO A LOS TRABAJADORES MÁS CLAROS, LOGRANDO, ASÍ UNA CORRIENTE DEMOCRÁTICA SINDICAL QUE NO SE MANIFESTABA ABIERTAMENTE Y QUE AÑOS DESPUÉS FUE LA BASE DEL SEGUNDO COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

ESTA CORRIENTE ESTABA INTEGRADA POR TRABAJADORES DE TODAS LAS SECCIONALES PERO PRINCIPALMENTE, POR LA II, III, IV Y VII. LOS LÍDERES QUE TOMARON EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL SON PERSONAS YA CONOCIDAS POR LOS TRABAJADORES, ENCABEZANDO, NUEVAMEN

TE, EL YA CÉLEBRE FERNANDO ESPINO ARÉVALO, QUE A PARTIR DE ENTONCES, LOGRA ENCUMBRARSE Y, OBTIENE EN 1980 EL CARGO DE SECRETARIO DE RELACIONES PÚBLICAS EN EL COMITÉ EJECUTIVO DE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO Y ACTUALMENTE, ASESOR DEL MISMO; PUESTO, QUE LE HA LOGRADO GRANDES AVANCES EN SU VIDA POLÍTICA Y QUE UTILIZA PARA CONTROLAR NUEVAMENTE EL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, AL IMPULSAR EL DESCONOCIMIENTO DE 1983.

CON EL GOLPE DE 1978 Y EL DESPIDO DE LOS MÁS DESTACADOS DIRIGENTES DEL SINDICATO, SE CREAN UNA SERIE DE CONDICIONES PARA QUE UN GRUPO DE TRABAJADORES JÓVENES, QUE EN ESE MOMENTO VENÍAN PARTICIPANDO SE DEN, A LA LARGA Y DÍFICIL TAREA DE DEMOCRATIZAR, DESDE SUS BASES, AL SINDICATO.

LO PRIMERO, FUE REBASAR LAS CONDICIONES ADVERSAS PARA REALIZAR ASAMBLEAS O REUNIONES.

POR ESTO, FUE NECESARIA LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES MÁS ACTIVOS DE MANERA CUBIERTA, LOGRANDO ESTRUCTURAR ASÍ UNA CORRIENTE SINDICAL DEMOCRÁTICA, MANTENIENDO POR PARTE DE SUS INTEGRANTES, UNA DISCRECIÓN DE LOS PLANES Y PROYECTOS DE ÉSTA, NO ASÍ SU POLÍTICA, QUE EN CADA MOMENTO SALÍA A RELUCIR EN LAS DISTINTAS ÁREAS DE TRABAJO.

CON ESTE TIPO DE LABOR SE LOGRÓ IMPULZAR EL CONGRESO EXTRA - ORDINARIO DE 1979, IMPONIÉNDOSELO, DE MANERA ABIERTA, A LOS LÍDERES EN EL PODER.

LA MAYORÍA DE LOS DELEGADOS AL CONGRESO ERAN DELEGADOS DEMOCRÁTICOS, APARECIENDO COMO UN SOLO BLOQUE, AUN CUANDO A LO INTERNO DE ÉSTE, SE DEBATÍAN DOS POSICIONES; LA PRIMERA ERA LA DE DESCONOCER AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, POR SIMPLE MAYORÍA DE DELEGADOS Y LA SEGUNDA QUE DEFENDÍA, QUE LO MÁS IMPORTANTE ERA IMPULSAR LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJADORES, YA QUE, AUN CUANDO SE TENÍA LA FUERZA EN EL CONGRESO, NO SERÍA POSIBLE SOSTENER UN NUEVO COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO CONTRA LA EMPRESA Y LOS CHARROS.

DESPUÉS DEL CONGRESO DE 1979 Y CON LA CONSIGNA DE LEVANTAR LAS DEMANDAS INMEDIATAS DE LOS TRABAJADORES PARA ORGANIZAR - LOS Y MOVILIZARLOS EN TORNO A ELLAS, SE LOGRA UNA PARTICIPACIÓN DE LA BASE. AQUÍ CABE MENCIONAR QUE EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DE ESPINO, SE CARACTERIZÓ POR LAS ARBITRARIEDADES Y LAS VIOLACIONES A LOS ESTATUTOS, OLVIDANDO POR SUPUESTO, EL ACTA FIRMADA EN 1976, SOBRE SEGURIDAD E HIGIENE Y OTROS ASUNTOS QUE FUERON ARCHIVADOS, DE MANERA PERMANENTE.

LA COYUNTURA ANTERIOR, DECIDIÓ LA CREACIÓN DE UN FRENTE DE UNIFICACIÓN SINDICAL, DONDE PARTICIPARON PERSONAS QUE DE AL-

GUNA MANERA REPRESENTABA UNA POSICIÓN POLÍTICA, EL CUAL FUE ENCABEZADO POR LOS DESPEDIDOS. ESTE FRENTE FUE UNA BUENA EXPERIENCIA POLÍTICA EN EL SINDICATO, YA QUE FUE DIRIGIDO POR ACTIVISTAS DEMOCRÁTICOS Y REALIZÓ LAS MÁS GRANDES CONCENTRACIONES, EN ESE TIEMPO, DE LOS AGREMIADOS POR LA REINSTALACIÓN DE DESPEDIDOS Y POR EL DESCONOCIMIENTO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL IMPUESTO.

LA CREACIÓN DEL FRENTE DE UNIFICACIÓN SINDICAL FUE CON UNA MASIVA ASAMBLEA, DONDE SE REUNIERON MÁS DE MIL QUINIENTOS TRABAJADORES DE TRES MIL NOVECIENTOS DE BASE, CON QUE CONTABA ENTONCES EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO Y, DESPUÉS, SE REALIZARON DOS ACTOS MASIVOS FRENTE A LAS OFICINAS CENTRALES DE LA EMPRESA. EN LOS AÑOS DE 1980 Y 1981, EXISTIÓ UN REFLUJO IMPORTANTE DEL MOVIMIENTO, AÚN CUANDO SE MANIFESTABA UN DESCONTENTO GENERAL, POR EL INCUMPLIMIENTO DE ACUERDOS POR PARTE DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL. ASÍ EN 1981, EN LA SECCIONAL III, QUE ES LA SECCIÓN DE TRANSPORTACIÓN Y LA MÁS NUMEROSA, YA QUE AGLUTINA A LOS CONDUCTORES, JEFES DE ESTACIÓN, SUPERVISORES DE LÍNEA Y OTROS TRABAJADORES, DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON EL TRASLADO DE LOS USUARIOS, SE COMIENZA A MANIFESTAR UN DESCONTENTO AL NO PAGARLES UN RETROACTIVO POR CONCEPTO DE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE PUESTOS; ESTE PAGO ASCENDÍA A VEINTE MILLONES DE PESOS Y LA EMPRESA Y SINDICATO LO VENÍAN ESCAMOTEANDO DE MANERA REITERATIVA.

INFLUIDOS POR LOS COMPAÑEROS DEMOCRÁTICOS, SE ORGANIZA ESTA SECCIONAL Y EN UN ENFRENTAMIENTO CLARO A LAS AUTORIDADES Y SINDICATO, REALIZAN LA ACCIÓN MÁS IMPORTANTE DEL SINDICATO HASTA ESOS MOMENTOS, YA QUE SALÍA A LAS CALLES LAS CONTRADICCIONES INTERNAS DE LOS TRABAJADORES DEL METRO; REALIZAN EL 28 DE ABRIL DE 1981 LA PRIMERA FALTA COLECTIVA RESULTANDO ÉSTA TODO UN ÉXITO, YA QUE SE ALTERÓ TODA LA TRANSPORTACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

HASTA AQUÍ PARECERÍA SER QUE ÉSTA ERA UNA BUENA FORMA DE PRESIÓN, PERO DADO QUE NO SE REALIZÓ UN ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO, ÉSTOS TRABAJADORES ENARBOLAN, DESDE ENTONCES, LA FALTA COLECTIVA DE MANERA IRRESPONSABLE, EN UNA POSICIÓN DE ARROGANCIA Y DE CULTO A LA ESPONTANEIDAD. TENIENDO EN ESTOS TRABAJADORES, GRAN RESONANCIA LAS POSICIONES ULTRAIZQUIERDISTAS, SIN MANTENER, POR LARGO TIEMPO, UNA ORGANIZACIÓN DEMOCRÁTICA FIRME.

TAMBIÉN, ES RELEVANTE DECIR QUE ESTE MOVIMIENTO FUE EL INICIADOR DE UNA NUEVA ETAPA DE AGLUTINAMIENTO, PARA LOS COMPAÑEROS DEMOCRÁTICOS LOGRANDO CON ESTO, AYUDAR LA PARTICIPACIÓN EN LAS ELECCIONES DE 1981.

ÉSTA COYUNTURA FUE FUNDAMENTAL, YA QUE PERMITIÓ CONJUNTAR GRAN NÚMERO DE TRABAJADORES, LA REVISIÓN SALARIAL Y LAS MIS-

MAS ELECCIONES, PROPORCIONABAN UN CLIMA DE CONFIANZA HACIA LA PARTICIPACIÓN, Y, POR OTRO LADO, SE DIÓ UNA FUERTE DIVISIÓN ENTRE LOS LÍDERES OFICIALES, SACANDO ÉSTOS CINCO PLANILLAS DIFERENTES.

ÉSTO REPRESENTABA QUE HABRÍA GRANDES POSIBILIDADES DE GANAR ESTAS ELECCIONES, SI EL PROCESO ELECTORAL SE REALIZABA LIMPIAMENTE.

LA INQUIETUD QUE EXISTÍA ENTRE LOS TRABAJADORES ERA UN HECHO INNEGABLE, SIN EMBARGO HABÍA QUE RECONOCER MUY CLARAMENTE, LAS CARACTERÍSTICAS DE ESTA INQUIETUD QUE NO ERA CONSECUENCIA DE UN TRABAJO ORGANIZADO, NI CON UN SUSTENTO FUERTE QUE GARANTIZARA LA LUCHA CLARA DE LOS TRABAJADORES POR LA TOMA DEL PODER EN EL SINDICATO.

AÚN CUANDO EXISTÍA CONCENSO DEL GRUPO DEMOCRÁTICO, SE MANIFESTARON DOS POSICIONES EN RELACIÓN A LA PARTICIPACIÓN EN LAS ELECCIONES.

LA PRIMERA POSICIÓN SOSTENÍA QUE ERA PRIMORDIAL PARTICIPAR EN ESTAS ELECCIONES, BRINDANDO ASÍ, UNA ALTERNATIVA DIFERENTE A LOS TRABAJADORES, CON GRANDES POSIBILIDADES DE TRIUNFO, LA SEGUNDA POSICIÓN, AUNQUE RECONOCÍA LA IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN, CENTRABA SU CONCLUSIÓN EN LA NECESIDAD DE OR-

GANIZAR A LOS TRABAJADORES Y FORMAR UNA ESTRUCTURA DE ACTI - VISTAS QUE GARANTIZARA QUE LA TOMA DEL PODER EN EL SINDICATO FUERA RESPALDADA POR UNA FUERZA MÁS ORGANIZADA Y CONSCIENTE, POR PARTE DE LOS TRABAJADORES.

SIN EMBARGO, SE PARTICIPÓ EN LAS ELECCIONES DE 1981, GANANDO LAS ELECCIONES, POR AMPLIO MARGEN, PERO CAYENDO LA MAYORÍA DE LAS REPRESENTACIONES SINDICALES EN ATENDER EL GRAN NÚMERO DE PROBLEMAS QUE ENFRENTABAN LOS TRABAJADORES, DESCUIDANDO LA ATENCIÓN Y DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DEMOCRÁTICAS DE BASE.

AL GANAR, EN MAYO DE 1981, LAS ELECCIONES, EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, ENCABEZADO POR ARIEL MACÍAS, EL SEGUNDO COMITÉ DEMOCRÁTICO, EN LA HISTORIA DEL SINDICATO DEL METRO, SE INICIABA UNA ETAPA DE MAYOR PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES, ASÍ COMO UNA EXPRESIÓN MÁS SOCIAL DE LOS PROBLEMAS LABORABLES DEL METRO Y TAMBIÉN, CASI COMO CONSECUENCIA, UNA LUCHA INTERNA DE POSICIONES POLÍTICAS ENTRE FUERZAS DEMOCRÁTICAS, REFORMISTAS Y "ULTRAIZQUIERDISTAS".

SE COMIENZAN A PRESENTAR ORGANIZACIONES OPORTUNISTAS, TRATANDO DE REIVINDICARSE LA DEMOCRATIZACIÓN DE UN SINDICATO TAN IMPORTANTE ESTRATÉGICAMENTE, CREANDO ENTRE LOS ACTIVISTAS MÁS DESPOLITIZADOS, UNA TERRIBLE DESCONFIANZA A LOS MEMBRES

Y ORGANIZACIONES POLÍTICAS QUE NO AYUDABAN EN NADA A DESARROLLAR LA CONCIENCIA DE LOS TRABAJADORES, Y SÓLO ESTABAN PRESTOS A UTILIZAR EL NOMBRE DEL METRO COMO LUGAR DE INFLUENCIA. ESTE COMITÉ EJECUTIVO GENERAL REALIZÓ EL V CONGRESO ORDINARIO EN FEBRERO DE 1981, CONCLUYENDO EN DOS GRANDES PUNTOS POLÍTICOS, COMO: LA ASAMBLEA GENERAL, SEA UN ORGANO DE CONSULTA Y UN INSTRUMENTO POLÍTICO DE LOS TRABAJADORES, DETERMINANDO CON ESTO LA DINÁMICA POSTERIOR DEL SINDICATO, Y SE CREÓ LA CARTERA DE SOLIDARIDAD, QUE VINO A CUBRIR EL ESPACIO NECESARIO PARA QUE EL SINDICATO SE DIERA UNA COBERTURA EXTERIOR QUE PERMITIERA FORMAR PARTE DEL ESCUDO POLÍTICO NECESARIO PARA PROTEGERSE DEL CHARRAZO Y PARTICIPAR EN LOS INTENTOS DE VINCULACIÓN Y COORDINACIÓN DEL MOVIMIENTO OBRERO DEMOCRÁTICO. LA CREACIÓN DE ESTA CARTERA, AUNQUE NECESARIA, NO DEJÓ DE CAUSAR PROBLEMAS, DEBIDO AL ATRASO POLÍTICO DE ALGUNOS SECTORES DE LOS TRABAJADORES.

EN ESTE CONGRESO, SE INICIA LA DISCUSIÓN SOBRE EL TRATAMIENTO QUE SE DEBE DAR AL PROBLEMA DE SEGURIDAD E HIGIENE, QUE SERÍA UNO DE LOS PRINCIPALES PUNTOS, POR LOS QUE SE DIÓ EL DESCONOCIMIENTO A ESTE COMITÉ EJECUTIVO GENERAL. SEGURIDAD E HIGIENE EN LAS ÁREAS DE TRABAJO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, ES UN PROBLEMA DIARIO Y COTIDIANO QUE ENFRENTAN DESDE SIEMPRE LOS TRABAJADORES, PRINCIPALMENTE LOS DE LAS ÁREAS TÉCNICAS.

EL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL EQUIPO, TANTO DE LOS TRENES COMO EL MECÁNICO Y ELECTRÓNICO, HACE QUE EXISTAN ÁREAS CON UN ALTO RIESGO PARA LA VIDA DE LOS TRABAJADORES. LOS ALTOS VOLTAJES UTILIZADOS PARA EL SERVICIO HAN OCACIONADO ACCIDENTES, DONDE FALLECEN LOS TRABAJADORES EN FORMA INMEDIATA. MUCHOS TRABAJADORES ESTÁN EXPUESTOS, PERMANENTEMENTE, A LA ATMÓSFERA VICIADA POR LOS EFECTOS DE LOS GASES QUE SE DESPRENDEN DE LOS PRODUCTOS INDUSTRIALES EMPLEADOS. EL POLVO METÁLICO ACUMULADO EN LOS VAGONES, LAS MALAS CONDICIONES DE ILUMINACIÓN, EL INSOPORTABLE RUIDO QUE PRODUCEN LAS COMPRESORAS, TORNOS, SIERRAS, ESMERILES, ETCÉTERA, GENERAN LESIONES ORGÁNICAS Y TRASTORNOS PSÍQUICOS, ALTERANDO EN FORMA IRREVERSIBLE LA SALUD DEL TRABAJADOR.

EN SECCIONALES, COMO VÍAS, MATERIAL RODANTE, ELECTROMECAÁNICA, OBRAS Y ESTRUCTURAS SE UTILIZA GRAN CANTIDAD DE SOLVENTE Y ÁCIDOS, PRESENTÁNDOSE PROBLEMAS COMO ENFERMEDADES DEL HÍGADO, RIÑONES, SISTEMA NERVIOSO, DE LA SANGRE, DE LA PIEL Y DE LAS VÍAS RESPIRATORIAS.

EN LAS ÁREAS DONDE SE TRABAJAN BAJO GRAN TENSIÓN NERVIOSA (CONDUCTORES, INSPECTORES DE VÍAS, ETCÉTERA), SE LOCALIZARON TRASTORNOS DIGESTIVOS, PRESIÓN ALTA E INCLUSIVE EMBOLIAS Y TROMBOSIS.

DONDE EL RUIDO ES EXCESIVO, SE SUFREN ENFERMEDADES NERVIOSAS, DISMINUCIÓN DE LA AUDICIÓN, IRRITABILIDAD, ETCÉTERA,

LOS POLVOS Y HUMOS PRODUCEN ENFERMEDADES EN LOS OJOS Y VÍAS RESPIRATORIAS. LOS TÚNELES, TALLERES, OFICINAS MAL ILUMINADAS Y EL TRABAJO NOCTURNO LLEGAN A PRODUCIR UNA FATIGA PATOLÓGICA, QUE NO DESAPARECE CON EL REPOSO Y QUE HACE SENTIR A LAS PERSONAS DESGANO, CON DOLORES MUSCULARES, DE CABEZA Y CON PROBLEMAS DE LA VISTA.

EN GENERAL, LAS CONDICIONES MISMAS DEL MANTENIMIENTO Y SERVICIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO HACE QUE EXISTAN ESTAS ÁREAS PELIGROSAS, PERO SI A ESTO, AUNAMOS LA FALTA DE ATENCIÓN POR PARTE DE LAS AUTORIDADES, PARA PROPORCIONAR EQUIPO, ALIMENTACIÓN O JORNADAS DE TRABAJO CONVENIENTES PARA CIERTOS TRABAJOS, SE GENERA QUE EN EL METRO EXISTA UN ALTO ÍNDICE DE RIESGO PARA LOS TRABAJADORES. AÚN CUANDO NO SE CUENTA CON INFORMACIÓN ESTADÍSTICA OFICIAL, LOS ACCIDENTES DE TRABAJO SON REITERATIVOS Y LOS TRASTORNOS QUE SE MANIFIESTAN A LO LARGO DEL TIEMPO, SON IMPORTANTES.

LA EMPRESA, EN GENERAL RECONOCE LA EXISTENCIA DE ÁREAS DE TRABAJO, CON ALTO RIESGO, PERO DESDE 1975, QUE SE FIRMÓ EL REGLAMENTO GENERAL DE CONDICIONES DE TRABAJO Y LAS ACTAS DE 1976, DONDE SE ACEPTÓ EL PAGO EXTRA POR RIESGO DE TRABAJO, ASÍ COMO TOMAR MEDIDAS PREVENTIVAS PARA CADA CASO. EL PROBLEMA, JAMÁS, SE HA RESUELTO.

EL PAGO, POR LABORAR EN ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES, NUNCA SE HA HECHO EFECTIVO, AÚN CUANDO EXISTE UN ACUERDO EXPLÍCITO FIRMADO, QUE ESTE PAGO SERÁ RETROACTIVO A MARZO DE 1975.

EL PROBLEMA DE SEGURIDAD E HIGIENE HA SIDO MANEJADO POR LAS DISTINTAS DIRECCIONES DEL SINDICATO, DE MANERA DIFERENTE; LAS DIRECCIONES ESPURIAS HAN HECHO SIEMPRE UN VACÍO A ESTOS ACUERDOS, RESUMIENDO CASI SIEMPRE EL PROBLEMA A LA ENTREGA DE ROPAS DE TRABAJO. EL COMITÉ EJECUTIVO, ENCABEZADO POR ARIEL MACÍAS TOMÓ ESTA DEMANDA DE MANERA PRIORITARIA, LOGRANDO EL FUNCIONAMIENTO EN 1982, DE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE.

EL SINDICATO, POR SU PARTE, CREÓ UNA COMISIÓN ENCARGADA DE ESTE PROBLEMA, RESOLVIENDO LOS SIGUIENTES PUNTOS:

- 1 QUE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD DE HIGIENE SE ABOQUE A REALIZAR LOS ESTUDIOS QUE PERMITAN RESOLVER SOBRE LA EXISTENCIA DE ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.
- 2 SOLICITAR LA COLABORACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD E HIGIENE Y DE LA DIRECCIÓN DE MEDICINA DEL TRABAJO DE LA SECRETARÍA DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL PARA QUE REALICE LOS ESTUDIOS NECESARIOS EN SU CARÁCTER DE PERI-

TOS EN LA MATERIA Y EMITAN SU RESULTADO Y CON ELLO LA MISMA COMISIÓN ESTÉ EN POSIBILIDAD DE DETERMINAR SOBRE LA EXISTENCIA DE ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES Y LAS CONSECUENCIAS QUE DE ELLO DERIVEN.

- 3 QUE UNA VEZ, DETERMINADA LA EXISTENCIA DE ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES, LA COMISIÓN MIXTA FIJARÁ LA COMPENSACIÓN QUE EN CADA CASO, CORRESPONDA PAGAR, MISMA QUE SE CUBRIRÁ A PARTIR DEL 20 DE MARZO DE 1975, DE ACUERDO AL TIEMPO Y CIRCUNSTANCIAS EN QUE CADA PERSONA HUBIERA LABORADO EN LAS MENCIONADAS ZONAS.
- 4 HECHO EL ESTUDIO Y DETERMINADAS LAS ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES DEL SISTEMA, EL SISTEMA PAGARÁ LAS COMPENSACIONES QUE DETERMINE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE EN UN PLAZO MÁXIMO DE TREINTA DÍAS.
- 5 CONFORME SE VAYAN DETECTANDO LAS ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES SE TOMARÁN DE INMEDIATO LAS MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS DETERMINADAS POR LA COMISIÓN, QUIEN EN SU OPORTUNIDAD, FIJARÁ LAS COMPENSACIONES QUE CORRESPONDAN EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 60 DEL REGLAMENTO GENERAL DE CONDICIONES DE TRABAJO.

ESTA DEMANDA, DE HACER CUMPLIR LAS ACTAS DE 1976, FUE SENTIDA

POR LOS TRABAJADORES, REALIZÁNDOSE EN 1982 UN MITIN, UNA ASAMBLEA GENERAL Y UN PLANTÓN EN EL ZÓCALO, CREANDO PRESIÓN PARA LAS AUTORIDADES. POR LO QUE ÉSTAS OFRECEN AL SINDICATO QUE, HICIERA UNA PROPUESTA FORMAL SOBRE EL MONTO APROXIMADO DE LA DEUDA POR PAGO A LOS TRABAJADORES AFECTADOS, RETROACTIVO A 1975. ESTA PROPUESTA, DESPUÉS, JAMÁS, SE VOLVIÓ A REPETIR POR LO QUE TRES SECCIONALES EN ASAMBLEAS SE PRONUNCIARON POR LA FLATA COLECTIVA COMO ÚLTIMA MEDIDA DE PRESIÓN Y LAS OTRAS CUATRO NO REALIZAN ASAMBLEAS. ANTE ESTO, LA COMISIÓN DE HIGIENE Y SEGURIDAD PROPONE LA MAYOR MOVILIZACIÓN DE TODOS LOS TRABAJADORES.

1. PEDIR UN MONTO ARBITRARIO DE TRESCIENTOS MIL MILLONES DE PESOS A LA EMPRESA, SOLVENTADO ASÍ EL COMPROMISO QUE TIENE ÉSTA DESDE 1975. ESTE DINERO SERÍA PAGADO A TODOS LOS TRABAJADORES CONSIDERANDO FACTORES COMO CATEGORÍAS Y ANTIGUEDAD, DONDE OBIAMENTE, LOS TRABAJADORES MÁS EXPUESTOS A TRABAJOS PELIGROSOS E INSALUBRES RECIBIRÍAN EL MAYOR PORCENTAJE.
2. EXIGIR EL TOTAL FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE, TAL Y COMO LO ESTABLECE EL REGLAMENTO DE CONDICIONES DE TRABAJO; AVOCÁNDOSE INMEDIAMENTE A LA ELIMINACIÓN Y/O REDUCCIÓN DE ZONAS PELIGROSAS E INSALUBRES, Y DONDE SEA POSIBLE ESTABLECER LA COM

PENSACIÓN (REDUCCIÓN DE JORNADA, ROTACIÓN DE PUESTOS, AUMENTO AL PERÍODO VACACIONAL) POR LABORAR EN ELLAS.

LA DEMANDA DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO FUE SENTIDA POR LOS TRABAJADORES, AÚN CUANDO MUCHOS DE ÉSTOS LO VEÍAN EN EL SENTIDO DE RECIBIR UN AUMENTO DE SALARIO.

NUNCA LOGRÓ EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL UN CONSENSO AMPLIO, EN CUANTO A QUE LO FUNDAMENTAL ERA LOGRAR LA PERMANENCIA DE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE, TRATANDO DE DESAPARECER LAS ZONAS PELIGROSAS.

EL CUMPLIR CON ESTE COMPROMISO FIRMADO SIGNIFICABA PARA LA DIRECCIÓN DE LA EMPRESA, UNA FUERTE EROGACIÓN Y LA ACEPTACIÓN IMPLÍCITA DE LA PELIGROSIDAD EN ÁREA DEL SISTEMA Y DE HECHO, SE ENMARCABA EN UNA CORRELACIÓN DE FUERZA ENTRE EL SINDICATO Y LA DIRECCIÓN DEL ORGANISMO.

LA EXIGENCIA DE ESTA DEMANDA FUE LA PRINCIPAL CAUSA DEL CHARRAZO QUE SE DIÓ AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DE ARIEL MACÍAS, Y, TAMBIÉN FUE UN PRETEXTO PARA QUE POSICIONES AVENTURERAS ACUSARAN A ESTE COMITÉ, DE VENDER LOS INTERESES DE LOS TRABAJADORES, PONIENDO COMO PRIORITARIO EL PAGO RETROACTIVO A LOS TRABAJADORES AFECTADOS.

DESPUÉS DEL CHARRAZO A ESTE COMITÉ NO SE HA VUELTO A TOCAR EL PROBLEMA DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL METRO.

EL VI CONGRESO, REALIZADO EN FEBRERO DE 1983, FUE LA EXPRESIÓN POLÍTICA MÁS AVANZADA YA QUE AHÍ SE OBSERVÓ EL DESARROLLO POLÍTICO, TANTO DE LOS DELEGADOS DE LOS TRABAJADORES, TANTO DE LOS ACTIVISTAS CON LAS POSICIONES POLÍTICAS QUE SE MANIFESTABAN AL INTERIOR DEL SINDICATO.

ESTE CONGRESO SE CARACTERIZÓ POR DEFINIR QUE LA ASAMBLEA GENERAL SE ESTABLECIERA COMO MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO DEL SINDICATO.

ESTA ASAMBLEA FUE DE UN ALTO NIVEL POLÍTICO, DONDE SE PRESENTARON DISTINTAS POSICIONES Y DONDE SE OBSERVÓ EL AVANCE GENERAL DE LOS TRABAJADORES, TANTO POR SU PARTICIPACIÓN COMO POR HABER LOGRADO AISLAR A LOS "RADICALES" QUE LLEVABAN CONSIGNAS DE DESCONTENTO CON EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, TRATANDO DE DESMEMBRAR LA DIRECCIÓN SINDICAL.

OTRO ASPECTO IMPORTANTE FUE QUE EL PLIEGO DE PETICIONES, EL PLAN DE ACCIÓN Y LA POLÍTICA DELINEADA POR ESTE CONGRESO, PERMITIERON ARRANCARLE A LA EMPRESA, CON LA PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES, UNA REVISIÓN SATISFACTORIA, TANTO EN LO LABORAL COMO EN LO ECONÓMICO, SOLUCIÓN A MEDIANO PLAZO DEL COM

PLEJO PROBLEMA DE SEGURIDAD E HIGIENE, MEJOR SERVICIO MÉDICO AL ACEPTAR LA CONSTRUCCIÓN DE CLÍNICAS PERIFÉRICAS, VEINTI - OCHO POR CIENTO DE AUMENTO SALARIAL Y CINCO POR CIENTO EN PRESTACIONES, LO QUE LO DEFINIÓ QUE EL SINDICATO SE COLOCARA A LA VANGUARDIA DE TODOS LOS QUE HABÍAN REALIZADO HASTA ESA FECHA (ABRIL DE 1983), SU REVISIÓN.

HABRÍA QUE MENCIONAR, QUE PARA ESE ENTONCES EL SINDICATO DEL METRO, HABÍA INICIADO UNA NEUVA ETAPA DE PARTICIPACIÓN APO - YANDO MOVIMIENTOS SINDICALES DEMOCRÁTICOS, ASÍ COMO INTEGRÁN DOSE A ORGANIZACIONES FRENTISTAS DEMOCRÁTICAS, COMO AL FREN - TE NACIONAL DE DEFENSA AL SALARIO Y CONTRA LA CARESTÍA DE LA VIDA, LA COSINA (COORDINADORA SINDICAL NACIONAL), ES DECIR, QUE POR PRIMERA VEZ EN LA VIDA DEL SINDICATO DEL METRO, SU DIRECCIÓN REBASABA LOS MARCOS DE LA INSTITUCIÓN, TRATANDO ASÍ, DE MANERA PAULATINA, HACER CONCIENCIA ENTRE EL PAÍS Y DE LA NECESIDAD DE ESTAR UNIDOS A OTROS SINDICATOS, PARA FORTA - LECERSE FRENTE A LA EMPRESA.

LA PRESIÓN DE UN GOLPE EMPRESARIAL HABÍA SIDO SIEMPRE LATEN - TE, PERO, ANTE EL AVANCE DEL COMITÉ EJECUTIVO, AÚN CON ERRO - RES Y FISURAS A LO INTERNO, HABÍA HECHO QUE SE RELEGARA ESTA POSIBILIDAD, ASÍ, ANTE EL CAMBIO DE DIRECTOR GENERAL, AÚN CUAN - DO SE OBSERVÓ QUE EL LICENCIADO COSÍO VIDAURRI ERA UN FUNCIO - NARIO QUE TENÍA EXPERIENCIA EN EL CONTROL SINDICAL, NO SE TO -

MARON MEDIDAS CONTUNDENTES PARA PREVENIR EL DESCONOCIMIENTO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL.

DE MANERA SORPRESIVA, EL 29 DE JULIO DE 1983, ANTIGUOS Y DESPRESTIGIADOS CHARROS, DE UNA MANERA BURDA, SE PRESENTARON ANTE LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, DESCONOCIENDO AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL VIGENTE, Y, ESTA DEPENDENCIA, DE MANERA "ÁGIL" LE DA SU RECONOCIMIENTO EN MENOS DE TREINTA MINUTOS.

LA DIRECCIÓN DEL ORGANISMO, TAMBIÉN RECONOCE A LOS NUEVOS DIRIGENTES Y DESPUÉS DE CUATRO DÍAS, DESPIDE A LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, POR NO HABERSE PRESENTADO A TRABAJAR EN SUS DISTINTAS ÁREAS DE TRABAJO.

TODO EL MECANISMO DE DESCONOCIMIENTO ES SÚMAMENTE ILEGAL Y SE OBSERVÓ UNA DIRECCIÓN DEFINITIVA PARA DESCONOCER AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL. AQUÍ CABE ACLARAR, QUE LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO JUGÓ UN IMPORTANTE PAPEL Y QUE FUE AHÍ, DONDE SE ORGANIZÓ AL GRUPO QUE LLEVÓ A CABO EL DESCONOCIMIENTO. ESPINO ARÉVALO ES QUIEN ACTUALMENTE DIRIGE EL SINDICATO.

EL CHARRAZO EN EL METRO FUE PRODUCTO DE UNA POLÍTICA TRAZADA POR EL ESTADO CON EL CLARO OBJETIVO DE CONTROLAR LOS SINDI -

CATOS MÁS COMBATIVOS; YA LO HABÍA HECHO CON LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, PASCUAL, SUTIN, ETCÉTERA, Y ASÍ, IMPONER LA AUSTERIDAD A LOS TRABAJADORES, AUSTERIDAD TAN NECESARIA, SEGÚN SU PROYECTO ECONÓMICO PARA SALIR DE LA CRISIS EXISTENTE.

LA RESPUESTA EMPRENDIDA POR LOS TRABAJADORES FUE UNA DEMANDA EMINENTEMENTE POLÍTICA, Y DE AHÍ, SU RELEVANCIA E IMPORTANCIA EN EL MOVIMIENTO SINDICAL DEMOCRÁTICO.

SE DESPIDIERON A TREINTA TRABAJADORES, TANTO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL COMO TRABAJADORES SOBRESALIENTES EN SU PARTICIPACIÓN SINDICAL. LOS TRABAJADORES REALIZARON, POR EL RECONOCIMIENTO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, DEPUESTO LA MOVILIZACIÓN MÁS RELEVANTE DEL SINDICATO; EFECTUAR DOS FALTAS COLECTIVAS, EL TRES Y EL VEINTINUEVE DE AGOSTO DE 1983, LOGRANDO EN LA PRIMERA, UNA PARTICIPACIÓN DEL SETENTA POR CIENTO DE LOS TRABAJADORES, Y EL VEINTICINCO POR CIENTO, EN LA SEGUNDA.

SI BIEN, EL NIVEL POLÍTICO DE LOS TRABAJADORES HABÍA AVANZADO SIGNIFICATIVAMENTE, LA PRIMERA FALTA COLECTIVA FUE REALIZADA POR LA MAYORÍA DE ÉSTOS, ANTE LA EMOTIVIDAD QUE DESPERTÓ LA BURDA MANIOBRA DE LA EMPRESA PARA IMPONER A SUS INCONDICIONALES; LA SEGUNDA FALTA, AL CONTRARIO, SE REALIZÓ DE MA

NERA CONSCIENTE, Y CON UN ALTO RIESGO, POR LAS REPRESALIAS QUE YA SE HABÍAN DESPLEGADO POR LA DIRECCIÓN, ENTRE LOS TRABAJADORES DE BASE.

AÚN, CON LAS FALTAS COLECTIVAS, MÍTINES Y ASAMBLEAS REALIZADAS, NO SE LOGRÓ DARLE AL MOVIMIENTO LA FUERZA NECESARIA, CAPAZ DE PRESIONAR A LAS AUTORIDADES Y ORILLARLAS A UNA SOLUCIÓN AL CONFLICTO, PERDIÉNDOSE, ASÍ, LA FUERZA Y DURABILIDAD.

MIENTRAS TANTO, DADO QUE EL DESCONOCIMIENTO NO TENÍA NINGÚN SUSTENTO LEGAL, LAS AUTORIDADES DIERON LARGAS A LA DEMANDA QUE ANTEPUSIERON LOS ABOGADOS DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, APLAZANDO LA SENTENCIA A MÁS DE UN AÑO, EN LA QUE TUVIERON QUE ACEPTAR QUE EL DESCONOCIMIENTO FUE ILEGAL Y QUE NO PROCEDÍA QUE TOMARA POSESIÓN OTRO COMITÉ EJECUTIVO GENERAL; PARA ENTONCES, Y SABRIENDO ESTO, YA SE HABÍAN REALIZADO ELECCIONES PARA TOMAR EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DE MANERA LEGAL.

LA LEGALIDAD, NUEVAMENTE, COMO EN TODOS LOS MOVIMIENTOS DEMOCRÁTICOS, HABÍA SIDO UTILIZADA POR LAS AUTORIDADES, DE MANERA CONTUNDENTE.

LOS DESPEDIDOS POLÍTICOS TOMARON LA DIRECCIÓN DEL MOVIMIENTO, PRESENTÁNDOSE, ENTONCES, DIFERENCIAS MÁS RADICALES ENTRE ELLOS; DE HECHO, SE DECÍA QUE EXISTÍAN ENTRE LOS DESPEDIDOS TRES GRUPOS: LOS DEMOCRÁTICOS, LOS RADICALES Y LOS INDEPENDIENTES.

DIENTES; LAS POSICIONES SE HICIERON CADA VEZ MÁS DISPARES, Y ESTO AYUDÓ QUE EL MOVIMIENTO SE DILUYERA MÁS RAPIDAMENTE,

LA DEMANDA SE TRANSFORMÓ EN UN MOVIMIENTO DE TREINTA DESPEDIDOS QUE EXIGÍAN SU REINSTALACIÓN, Y, DADO QUE YA NO ES UNA DEMANDA DE LOS TRABAJADORES, EL COMBATIVO APOYO INICIAL EN SU DEFENSA RECAYÓ EN UN APOYO MORAL Y ECONÓMICO CONFIGURANDO UNA SITUACIÓN DE REFLUJO QUE LLEVA A FORTALECER, DE HECHO, A LOS CHARROS EN TURNO,

LA POLÍTICA SEGUIDA POR LOS LÍDERES ACTUALES HA SIDO LA DE DESPRESTIGIAR AL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO Y MANTENER UNA POLÍTICA DE RECONCILIACIÓN CON LAS AUTORIDADES, ACUSANDO DE RADICALES A LOS ANTERIORES REPRESENTANTES.

LOS TRABAJADORES DEL METRO HAN AVANZADO EN SU CONCIENCIA POLÍTICA; MANIFIESTAN SU DESCONTENTO CON SABOTEAR LAS ELECCIONES, NO PARTICIPAR EN LA ORGANIZACIÓN FORMAL DEL SINDICATO Y CUESTIONAR, DE MANERA REITERATIVA, SU LEGALIDAD COMO REPRESENTANTES SINDICALES.

EN GENERAL, EL MOVIMIENTO DEMOCRÁTICO, NO SE MANIFIESTA, YA QUE NO EXISTE FORMALMENTE UNA CORRIENTE DEMOCRÁTICA ESTRUCTURADA ABIERTA, AÚN CUANDO, EXISTEN PERSONAS QUE AGLUTINAN A LOS TRABAJADORES MÁS AVANZADOS Y HAN REALIZADO MOVIMIENTOS A

LO INTERNO DE SUS ÁREAS, PARA HACER CUMPLIR EN LO POSIBLE EL REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO Y LOS REGLAMENTOS INTERNOS.

ASÍ, EL ESTADO, NUEVAMENTE, INTERVIENE EN UN PROCESO DEMOCRÁTICO SINDICAL, DEL METRO Y UTILIZA, A LOS MISMOS LÍDERES OFICIALES DE HACE QUINCE AÑOS, PARA DESCONOCER A LOS REPRESENTANTES DEMOCRÁTICOS. EL CONTROL QUE PUEDE OFRECER ESTE GRUPO ES SOLAMENTE FORMAL, YA QUE LA EXPERIENCIA DEMOCRÁTICA DE LOS TRABAJADORES SIRVE PARA CONSOLIDAR SU CONCIENCIA DE CLASE Y PREPARARSE PARA SU PRÓXIMA PARTICIPACIÓN.

EL ESTADO, POR LO TANTO, HA FRACAZADO EN SU DIRIGENCIA DEL SINDICATO DEL METRO, YA QUE HA TENIDO QUE RECURRIR A LA VIOLENCIA Y DESPIDO DE LOS TRABAJADORES, SABIENDO QUE APOYANDO AL GRUPO OFICIAL ACTUAL NO RESUELVE EL PROBLEMA DE LA PARTICIPACIÓN DEMOCRÁTICA DE LA BASE, SINO QUE SÓLO LA ATRAZA.

POR OTRA PARTE HABRÍA QUE ENUNCIAR QUE EL MOVIMIENTO DEMOCRÁTICO TAMPOCO HA SIDO CAPAZ DE FORTALECER LA PARTICIPACIÓN DE LA BASE, YA QUE HA REALIZADO UN TRABAJO POLÍTICO PATERNALISTA Y DE LIDERAZGO, NO CONSOLIDANDO UNA ESTRUCTURA SINDICAL DEMOCRÁTICA QUE ASUMA EL PAPEL DE DIRECCIÓN DEL SINDICATO, INDEPENDIEMENTE DE LAS DIVERSAS LÍNEAS POLÍTICAS QUE SE MANIFIESTEN.

UNA EXPERIENCIA IMPORTANTE PARA LA VIDA DEL SINDICATO DEL METRO, ES QUE EL MOVIMIENTO DEMOCRÁTICO, ENTIENDO AHORA, QUE LO MÁS IMPORTANTE, NO ES SIEMPRE CONTAR CON LA ESTRUCTURA FORMAL DEL SINDICATO, SINO QUE LAS BASES PARTICIPEN HACIENDO QUE LOS REPRESENTANTES EN TURNO, CUMPLAN CON LO DEMANDADO POR ELLOS. TAMBIÉN, AHORA SE RECONOCE LA NECESIDAD DE AVANZAR HACIA LA SOLIDARIDAD Y ORGANIZACIÓN CON OTROS SINDICATOS DEMOCRÁTICOS.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

A NIVEL INTERNACIONAL, EXISTE UNA RELACIÓN DE TRANSFERENCIA DE VALOR, DE LOS PAÍSES PERIFÉRICOS A LOS CENTRALES; ESTA TRANSFERENCIA SE REALIZA VÍA MERCADO INTERNACIONAL, FINANCIAMIENTOS E INVERSIONES DIRECTAS DE CAPITAL, OCACIONANDO, UNA DIFERENCIACIÓN MUNDIAL ENTRE PAÍSES PERIFÉRICOS, DOMINADOS POLÍTICA E IDOLÓGICAMENTE POR LOS CENTROS DE ECONOMÍAS DESARROLLADAS.

ESTA RELACIÓN, QUE SE ESTABLECE A PARTIR DE LA DIVISIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, SE REPRODUCE A LO INTERNO DE LAS ECONOMÍAS PERIFÉRICAS, CREÁNDOSE CENTROS URBANOS, INDUSTRIALES PRINCIPALMENTE, QUE SON CONCENTRADORES DE CAPITAL, POBLACIÓN, SERVICIOS, PODER POLÍTICO Y CULTURAL.

ESTAS SON ZONAS GEOGRÁFICAS, DONDE TOMAN AUGE LOS SECTORES INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS, QUE SE CONFORMAN COMO RECEPTORES DEL VALOR PRODUCIDO EN LAS ÁREAS RURALES, CREÁNDOSE ASÍ UNA PROFUNDA DESIGUALDAD ECONÓMICA Y SOCIAL ENTRE LA VIDA URBANA Y RURAL.

EL INTERCAMBIO DESIGUAL, LA APROPIACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES Y EL PLUSPRODUCTO DEL TRABAJO, POR LOS CENTROS CONCENTRADORES DE CAPITAL, DEBE ENTENDERSE COMO UNA MANIFESTA -

CIÓN, DEL 'NUEVO TIPO' DE DESARROLLO ECONÓMICO QUE RIGE AL CAPITALISMO ACTUAL.

"ESTE PROCESO NO PUEDE ESTUDIARSE PARTIENDO ÚNICAMENTE DE LA SITUACIÓN DE CADA PAÍS TOMÁNDOLA EN FORMA AISLADA, SINO QUE DEBE VERSE COMO PARTE DE UNA DINÁMICA QUE SE REPRODUCE EN SU CONJUNTO DE PAÍSES, INSERTOS EN UNA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y POLÍTICA MUNDIAL, QUE TIENDE A SOMETERLAS A LA DOMINACIÓN IMPERIALISTA". (22).

DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, CON EL NUEVO REPARTO DE LOS MERCADOS INTERNACIONALES, LA ECONOMÍA MUNDIAL ENTRA EN UN NUEVO PROCESO DE ACUMULACIÓN DE CAPITAL, CARACTERIZADO BÁSICAMENTE POR EL FORTALECIMIENTO DE LOS GRANDES MONOPOLIOS; EL AVANCE INDUSTRIAL EN LOS PAÍSES DE ECONOMÍAS "DEPENDIENTES" Y POR LA CONFORMACIÓN, CON NUEVAS CARACTERÍSTICAS, DE LOS ESTADOS CAPITALISTAS.

MÉXICO, BAJO ESTE CONTEXTO MUNDIAL, INICIA EN LA DÉCADA DE LOS CUARENTAS, UN PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN, BASADO EN LA SUSTITUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES. LA ECONOMÍA MEXICANA ANTERIOR, A ESTA ETAPA, SE CARACTERIZABA POR SER UNA ECONOMÍA AGRÍCOLA Y MINERA, SIENDO ÉSTOS, LOS SECTORES DINÁMICOS EXPORTADORES, QUE GENERABAN LAS DIVISAS NECESARIAS PARA EL FINANCIAMIENTO DEL SECTOR INDUSTRIAL. EL MERCADO EXTERNO ERA,

POR LO TANTO, EL MEDIO FUNDAMENTAL DE DESARROLLO.

ANTE EL AJUSTE DE LA ECONOMÍA MUNDIAL Y POR NECESIDADES DE LOS PAÍSES CENTRALES, QUE DEBIERON CONCENTRAR SUS ESFUERZOS ECONÓMICOS EN LA PRODUCCIÓN BÉLICA, FUE POSIBLE EN MÉXICO, ESTABLECER EL MODELO ECONÓMICO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES DE BIENES INDUSTRIALES. INICIÁNDOSE EL DESARROLLO ECONÓMICO, SUSTENTADO EN LA TRANSFERENCIA DE VALOR, DEL SECTOR AGROPECUARIO HACIA EL INDUSTRIAL, EXPANDIÉNDOSE EL MERCADO INTERNO Y CONTRALLÉNDOSE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAS PRIMAS Y ALIMENTOS. PARA LOGRAR ESTE AVANCE INDUSTRIAL SE PRESENTARON DOS CIRCUNSTANCIAS IMPORTANTES: LA RELACIÓN ESTRECHA ENTRE EL CAPITAL NACIONAL Y EL EXTRANJERO Y LA PARTICIPACIÓN DIRECTA EN LA ECONOMÍA POR PARTE DEL ESTADO.

ASÍ, EL SECTOR INDUSTRIAL SE EXPANDIÓ RAPIDAMENTE, SUSTITUYÉNDOSE LOS BIENES PRODUCIDOS EN LOS SECTORES MANUFACTUREROS, ENERGÉTICOS, BIENES DURADEROS Y NO DURADEROS.

ESTO, REQUIRIÓ DE UNA IMPORTANTE Y MODERNA INFRAESTRUCTURA, QUE NO EXISTÍA EN EL PAÍS, Y QUE DEBIÓ SER PROPORCIONADA POR PARTE DEL ESTADO.

ESTE DESARROLLO INDUSTRIAL GENERÓ UNA DIFERENCIACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL ENTRE EL SECTOR INDUSTRIAL Y EL AGROPECUARIO, MA

NIFESTÁNDOSE ESTO EN LA CONFORMACIÓN DE GRANDES URBES INDUSTRIALES, COMERCIALES Y DE SERVICIOS EN DETRIMENTO DE LAS ZONAS AGRÍCOLAS. ASÍ, TAMBIÉN COMO UNA TERRIBLE CONCENTRACIÓN DEL INGRESO ENTRE LAS NUEVAS FRACCIONES DE LAS CLASES SOCIALES LO QUE IMPIDIÓ LA EXPANSIÓN DEL MERCADO INTERNO.

EL MODELO DE SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES, SE AGOTÓ A FINALES DE LOS AÑOS SESENTAS. ESTE SE DEBIÓ A QUE LLEGÓ UN MOMENTO EN QUE SE HABÍAN SUSTITUIDO TODOS LOS SECTORES INDUSTRIALES MÁS DINÁMICOS, NO LOGRANDO, POR EL MONTO DE CAPITAL TAN RELEVANTE QUE SE REQUERÍA, QUE EL CAPITAL NACIONAL INTERVINIERA EN ÁREAS ECONÓMICAS, COMO SON LOS BIENES DE CAPITAL, QUE DE HECHO SUSTENTAN LA ESTRUCTURA DE UNA ECONOMÍA, ESTOS SECTORES TUVIERON QUE SER RETOMADOS, POR LOS GRANDES MONOPOLIOS EXTRANJEROS Y EL ESTADO.

AL ESTANCARSE EL MERCADO INTERNO, Y NO EXISTIENDO UN SECTOR EXPORTADOR DE BIENES INDUSTRIALES, SE GENERÓ UNA CONTRACCIÓN DE LA DEMANDA, QUE AFECTA A LAS RAMAS DE BIENES SUPERFLUOS Y DE LUJO QUE SE HABÍAN CONFORMADO COMO PUNTAS DE LA ECONOMÍA.

LA AGRICULTURA, DESPUÉS DE LOS AÑOS CUARENTAS, SUFRIÓ TAMBIÉN, EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN, YA QUE SE PRESENTA UN CAMBIO EN EL PATRÓN DE CULTIVOS, RESPONDIENDO ASÍ A LAS NUEVAS NECESIDADES DE LA CRECIENTE INDUSTRIA, LA PRODUCCIÓN

AGROPECUARIA SE CANALIZÓ HACIA LA DEMANDA INTERNA, TANTO DE MATERIAS PRIMAS, COMO DE ALIMENTOS PARA LA CRECIENTE POBLACIÓN URBANA. POR VÍA PRECIOS, IMPUESTOS Y 'PROGRAMAS DE DESARROLLO", SE REALIZÓ UNA TRANSFERENCIA DE VALOR, DEL SECTOR AGRÍCOLA, EL INDUSTRIAL, DESCAPITALIZÁNDOSE ASÍ, EL SECTOR PRIMARIO, LO QUE ACELERÓ UN PROCESO DE EMPOBRECIMIENTO DE LOS CAMPESINOS, OCACIONANDO UNA EMIGRACIÓN HACIA LAS CIUDADES, EN DONDE EXISTÍA UNA DEMANDA DE MANO DE OBRA BARATA, PARA LOS SECTORES EN AUJE.

ÁNTE LA DIVERSIFICACIÓN DE LA DEMANDA DE MATERIAS PRIMAS Y EL ESTANCAMIENTO DE LOS PRECIOS DE GARANTÍA, POR PARTE DEL ESTADO, DE LOS ALIMENTOS BÁSICOS, SE PRESENTA UN CAMBIO EN LA COMPOSICIÓN DEL PATRÓN DE CULTIVOS, SIENDO INCOSTEABLE, PARA EL SECTOR CAMPESINO, CONTINUAR CON ESTA PRODUCCIÓN, PRESENTÁNDOSE UN ESTANCAMIENTO DE ALIMENTOS BÁSICOS. POR OTRA PARTE, EL SECTOR CAPITALISTA SE EXTIENDE EN LOS CULTIVOS DE MATERIAS PRIMAS, QUE REQUIEREN, PARA LA OBTENCIÓN DE UN BUEN RENDIMIENTO, UNA FUERTE INVERSIÓN DE CAPITAL, SIENDO IMPORTANTE LA CONCENTRACIÓN DE LA TIERRA, QUE IMPLICA EL DESALOJO DE CAMPESINOS, INCREMENTÁNDOSE LA MIGRACIÓN CAMPO-CIUDAD .

ASÍ, EL SECTOR INDUSTRIAL, LOGRÓ SER EL SECTOR BÁSICO DE LA ECONOMÍA DEL PAÍS, DEFINIENDO EL DESARROLLO DE LOS OTROS SECTORES. POR LO QUE LA CRISIS ECONÓMICA, QUE SE PRESENTÓ A FL

NALES DE LOS AÑOS SESENTAS, Y QUE HOY TODAVÍA PADECEMOS, TIENE EXPLICACIÓN EN LA DEFORMADA ESTRUCTURA INDUSTRIAL DEL PAÍS, QUE DE HECHO ES UNA CARACTERÍSTICA DE LAS ECONOMÍAS DE LOS PAÍSES PERIFÉRICOS,

ESTE DESARROLLO INDUSTRIAL FUE CONFORMANDO UN NUEVO ESTADO MEXICANO, YA QUE LAS NECESIDADES DEL PROCESO ECONÓMICO, EXIGÍA UNA MAYOR PARTICIPACIÓN DE ÉSTE, YA NO SÓLO EN LA ESFERA DE LA SUPERESTRUCTURA DE LA SOCIEDAD, SINO EN EL PROPIO SECTOR PRODUCTIVO. Así, CON EL AUGE DEL PROCESO MONOPÓLICO INTERNACIONAL, SE CONSOLIDA EN MÉXICO UNA ESTRECHA RELACIÓN ENTRE EL CAPITAL NACIONAL, EXTRANJERO Y ESTATAL CONFORMÁNDOSE LA FASE ECONÓMICA ACTUAL DE MÉXICO QUE ES EL CAPITALISMO MONOPOLISTA DE ESTADO,

DESDE ENTONCES, EL ESTADO MEXICANO PARTICIPA MÁS EXTENSA Y PROFUNDAMENTE EN EL PROCESO SOCIOECONÓMICO, INSTITUYENDO TODO UN SECTOR ECONÓMICO DE BIENES Y SERVICIOS, QUE UTILIZA, TRATANDO DE ORIENTAR A LA ECONOMÍA CAPITALISTA MEXICANA,

ASÍ MISMO, HA ESTABLECIDO, MECANISMOS DE REGULACIÓN DE PRECIOS, FISCALES, MONETARIOS Y DEL MERCADO DE TRABAJO, CON EL FIN DE CONTENER SALARIOS Y AUMENTAR LA EXPLOTACIÓN DE LOS TRABAJADORES, EN FIN, VIGORIZA EL MECANISMO ÚNICO QUE FUNDE AL CAPITAL MONOPOLISTA CON EL ESTADO.

EL NUEVO PAPEL DEL ESTADO MEXICANO ES UNA ADOPTACIÓN DEL CAPITALISMO A LAS NUEVAS CONDICIONES ACTUALES DEL SISTEMA Y DE LA LUCHA DE CLASES, LLEVANDO IMPLÍCITO LA CONTRADICCIÓN ENTRE LA CLASE OBRERA Y LA GRAN BURGUESÍA.

COMO REFLEJO DEL DESARROLLO ECONÓMICO CAPITALISTA DEL PAÍS, SE OBSERVA QUE EXISTE UN AVANCE ECONÓMICO DESIGUAL REGIONAL AL INTERIOR DEL PAÍS.

EXISTEN REGIONES QUE POR SU LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA O POSESIÓN DE MEJORES RECURSOS NATURALES HAN LOGRADO TENER UN MAYOR AVANCE ECONÓMICO, CONCENTRANDO INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJOR EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS.

EN GENERAL LA PARTE CENTRAL DEL PAÍS, CONSTITUIDA POR SEIS ESTADOS, ES QUIEN POSEE UNA MAYOR PLANTA INDUSTRIAL, UNA MEJOR RED DE CAMINOS Y DE SERVICIOS.

PERO DE MANERA MÁS PARTICULAR, SE OBSERVA QUE LA CONCENTRACIÓN DEL CAPITAL HA DETERMINADO LA CONFORMACIÓN DE TRES GRANDES URBES EN EL PAÍS QUE SON DISTRITO FEDERAL, MONTERREY Y GUADALAJARA; ESTAS CIUDADES CONCENTRAN CAPITAL, POBLACIÓN, SERVICIOS, COMERCIO, CULTURA Y PODER POLÍTICO, LEVANTÁNDOSE ASÍ COMO LOS CENTROS RECTORES DE LA ECONOMÍA Y LA POLÍTICA PARA TODA LA NACIÓN.

ESTAS CIUDADES, OBSERVARON DESDE LOS AÑOS CUARENTAS, UN CRECIMIENTO ACELERADO EN SU NÚMERO DE POBLACIÓN, CONFORMÁNDOSE COMO LOS MERCADOS MÁS IMPORTANTES DEL PAÍS, LO QUE FORTALECIÓ SU POSICIÓN CONCENTRADORA DE RECURSOS Y SERVICIOS. DE HECHO, LA EXPANSIÓN DE ESTOS CENTROS URBANOS, HA OCACIONADO QUE SE INVIERTAN EN ELLOS, RECURSOS DE OTROS LUGARES DEL PAÍS, QUE LOS NECESITAN, GENERÁNDOSE UNA DESIGUALDAD CRECIENTE ENTRE REGIONES.

EL AUMENTO DE LA POBLACIÓN EN LAS CIUDADES PRESENTÓ EL FENÓMENO DE CINTURONES DE MISERIA O LAS LLAMADAS ZONAS PERIFÉRICAS.

ESTAS ZONAS SON LUGARES ALEDAÑAS A LA CIUDAD CENTRAL, POBLADAS POR MIGRANTES RURALES, O POBLACIÓN CITADINA QUE HA VENIDO SIENDO DESPLAZADA.

EN GENERAL, LAS ZONAS PERIFÉRICAS ESTÁN OCUPADAS, POR: OBREROS, SUBEMPLEADOS Y DESEMPLEADOS, QUE GENERALMENTE, PUEBLAN ESTOS LUGARES; EN ACCIONES VIOLENTAS, CREÁNDOSE BARRIOS Y COLONIAS POPULARES, CARENTES DE SERVICIOS. ALGUNAS PARTES HAN SIDO POBLADAS POR ESTRATOS DE LA POBLACIÓN DE INGRESOS ALTOS, CONFORMANDO ZONAS RESIDENCIALES, CON TODOS LOS SERVICIOS QUE REQUIEREN SU POSICIÓN ECONÓMICA; TAMBIÉN, SE HAN ESTABLECIDO INDUSTRIAS, POR LA PROXIMIDAD DEL MERCADO, LA FACILIDAD DE ACCESO DE LAS MATERIAS PRIMAS Y LOS SERVICIOS INHERENTES QUE

REQUIERE LA PRODUCCIÓN, COMO ES EL AGUA, LA ELECTRICIDAD, DRENAJE Y VÍAS DE COMUNICACIÓN,

LAS ZONAS METROPOLITANAS, PAULATINAMENTE, SE VAN CONVIRTIENDO EN PARTE DE LA CIUDAD CENTRAL, CONFORMÁNDOSE COMO UNA UNIDAD REGIONAL, DONDE SE ENTELAZAN DIARIAMENTE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS, SOCIALES, CULTURALES Y DE SERVICIOS DE LA POBLACIÓN. ASÍ LA DOTACIÓN DE SERVICIOS URBANÍSTICOS DE ESTA ZONA NO DEBE ENTENDERSE COMO PROBLEMA DE DISTINTAS ENTIDADES FEDERATIVAS, SINO DE LA PLANIFICACIÓN GENERAL DE UNA REGIÓN SOCIOECONÓMICA QUE SE HA IDO FORMANDO, COMO RESPUESTA DE LA CONCENTRACIÓN DEL CAPITAL.

COMO TENDENCIA GENERAL, SE OBSERVA QUE LA ZONA METROPOLITANA DE LAS CIUDADES SE VA CONSTITUYENDO, DÍA CON DÍA, COMO LA ZONA ECONÓMICA, MÁS IMPORTANTE QUE LA CIUDAD CENTRAL; ESTO DEBIDO A QUE LA POBLACIÓN AUMENTA Y SE CONCENTRA EN ESTA REGIÓN, MIENTRAS QUE, LA CIUDAD CENTRAL LA VA PERDIENDO; YA QUE SU ESPACIO ES OCUPADO PARA ACTIVIDADES DE COMERCIO Y SERVICIOS, BÁSICAMENTE.

POR SU NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE POBLACIÓN, PODER ECONÓMICO, CULTURAL Y POLÍTICO, LA CIUDAD DE MÉXICO ES LA QUE SOBRESALE A NIVEL NACIONAL DE TODAS LAS DEMÁS CIUDADES, YA QUE TIENE LA MAYOR PLANTA INDUSTRIAL COMERCIAL, FINANCIERA Y DE SERVI-

CIOS. SU ZONA METROPOLITANA ESTÁ CONSTITUIDA POR ONCE MUNICIPIOS DEL ESTADO DE MÉXICO, EN LAS CUALES ESTÁ LOCALIZADA LA PLANTA INDUSTRIAL MÁS FUERTE DEL PAÍS Y EL MAYOR NÚMERO DE POBLACIÓN URBANA, LO QUE LA DEFINE COMO EL MERCADO MÁS IMPORTANTE.

EL DISTRITO FEDERAL TIENE MODERNOS SERVICIOS URBANOS, AÚN CUANDO ÉSTOS NO ESTÁN DISTRIBUIDOS EQUITATIVAMENTE, EXISTIENDO ZONAS QUE CARECEN DE LA TOTALIDAD DE ELLOS.

DE HECHO, LOS ASENTAMIENTOS URBANOS SE HAN VENIDO PRESENTANDO DE MANERA IMPROVISADA, SIN NINGUNA PLANEACIÓN PARA SU EXPANSIÓN OCACIONANDO UN CRECIMIENTO URBANO SIN LA MENOR PLANEACIÓN, PARA LA DOTACIÓN DE SERVICIO, LO QUE HA OCACIONADO UN DESCONTENTO ENTRE LA POBLACIÓN MARGINADA, CREÁNDOSE TODO UN MOVIMIENTO POPULAR POR LA DEMANDA DE SERVICIOS Y REGULACIÓN DE LA TENENCIA DE LA TIERRA, CONFORMÁNDOSE ORGANIZACIONES POPULARES DEMOCRÁTICAS QUE HAN TOMADO AUGE Y CONSOLIDADO OTROS MOVIMIENTOS POLÍTICOS.

EL TRANSPORTE, EN PARTICULAR, ES UN SERVICIO BÁSICO PARA LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD; DE HECHO, ES UN FACTOR DETERMINANTE EN LA DEFINICIÓN Y EXPANSIÓN DE UN NUEVO NÚCLEO HABITACIONAL, POR LO QUE CONJUNTAMENTE, A LAS DEMANDAS DE REGULARIZACIÓN DE LA TENENCIA DE LA TIERRA, AGUA, LUZ, DRENAJE, PAVIMENTA -

CIÓN, ETC., LA DEMANDA DE TRANSPORTE BARATO Y SEGURO, HA SIDO DE LAS MÁS CONSTANTES ENTRE LAS CAPAS POPULARES.

HASTA AHORA, EL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DEL DISTRITO FEDERAL, AUTOBUSES, TROLEBUSES, METRO Y TAXIS COLECTIVOS, SÓLO CONECTAN CON LOS PUNTOS LÍMITROFES DE LOS MUNICIPIOS PERIFÉRICOS, SIENDO QUE EL TRANSPORTE ESTATAL DEL ESTADO DE MÉXICO ESTÁ EN MANOS DE PARTICULARES; ÉSTE, ES MUCHO MÁS CARO Y DEFICIENTE, POR LO QUE LAS ZONAS METROPOLITANAS DEL DISTRITO FEDERAL SUFREN DE LA CARENCIA DE UN TRANSPORTE COLECTIVO, INTEGRAL AL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

EL TRANSPORTE, Y EN GENERAL, LAS COMUNICACIONES HAN MANIFESTADO UN IMPORTANTE DESARROLLO TECNOLÓGICO EN EL SISTEMA ECONÓMICO CAPITALISTA, DEBIDO A LA NECESIDAD DE ÉSTE, DE SUPERAR LOS OBSTÁCULOS DEL TIEMPO Y LA DISTANCIA PARA LA REALIZACIÓN DE LOS VALORES.

LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL GENERALMENTE CONCENTRADA EN LAS CIUDADES REQUIERE DE TRANSPORTE PARA REUNIR LOS DIVERSOS ELEMENTOS DE LA PRODUCCIÓN (MATERIAS PRIMAS, MAQUINARIA Y MANO DE OBRA) ASÍ COMO LOGRAR LA REALIZACIÓN DE ÉSTA EN LOS DIVERSOS MERCADOS; ESTO DEFINE LA CREACIÓN DE SOFISTICADOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

LA RAMA DEL TRANSPORTE, ASÍ, SE VA CONSTITUYENDO COMO UNA MÁS DE LA ECONOMÍA, DONDE LOS CAPITALISTAS INVIERTEN Y OBTIENEN UNA TASA DE GANANCIA DEFINIDA SOCIALMENTE. LO CARACTERÍSTICO DE ESTA ACTIVIDAD ECONÓMICA ES QUE SE PRESENTA A PRIMERA VISTA COMO UNA EXTENSIÓN DEL PROCESO DE CIRCULACIÓN DE LAS MERCANCÍAS, CUANDO ES UN PROCESO DE PRODUCCIÓN INDEPENDIENTE, DONDE SE VALORIZA CAPITAL CONSTANTE Y CAPITAL VARIABLE, Y DONDE NO SE PRESENTA LA MERCANCIA MATERIALIZADA SINO QUE SE CONSUME EN EL MISMO MOMENTO DE SER PRODUCIDA.

ASÍ, EL TRANSPORTE, SIEMPRE AÑADE NUEVO VALOR A LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS, POR TRANSFERENCIA DE VALOR DE LOS MEDIOS DE PRODUCCIÓN O MEDIANTE LA ADICIÓN DEL VALOR QUE EL TRABAJO DE TRANSPORTAR DEFINE.

EL TRANSPORTE, POR LO TANTO, ES UN PROCESO PRODUCTIVO, YA SEA EN SU MODALIDAD DE TRANSPORTE DE MATERIAS PRIMAS, DE MANO DE OBRA O DE BIENES FINALES PARA SU REALIZACIÓN EN EL MERCADO, POR LO QUE LOS TRABAJADORES, QUE EFECTUAN ESTA ACTIVIDAD, SON PRODUCTIVOS.

CONSIDERANDO EL TRANSPORTE URBANO DE PERSONAS, ÉSTE TIENE COMO OBJETIVO, MOVILIZAR A LA FUERZA DE TRABAJO DE LAS ZONAS HABITACIONALES A LAS INDUSTRIALES Y VICEVERSA, FUNCIÓN NECESARIA, PARA QUE LA PRODUCCIÓN SEA REALIZADA NORMALMENTE, Y

DADO QUE LA MANO DE OBRA, EN ESTE SISTEMA ECONÓMICO, ES UNA MERCANCÍA, LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE URBANO ES PRODUCTIVA, POR LO QUE LA RELACIÓN QUE SE ESTABLECE ENTRE LOS TRABAJADORES DE ESTA RAMA Y LOS DUEÑOS DE LAS EMPRESAS, ES DE LA EXTRACCIÓN DE PLUSVALÍA, INDEPENDIENTEMENTE, QUE EL PROPIETARIO SEA EL ESTADO.

AHORA BIEN, POR EL MISMO DESARROLLO TECNOLÓGICO QUE HAN MOSTRADO LOS TRANSPORTES, LA INVERSIÓN PARA SU CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN SERVICIO ES CADA VEZ MÁS CONSIDERABLE, POR LO QUE EL ESTADO CAPITALISTA HA TENIDO QUE PARTICIPAR, INVIRTIENDO EN ESTA ESFERA ECONÓMICA, CANALIZANDO UNA PARTE DEL PLUSTRAJO SOCIAL EN INVERSIONES PARA SISTEMAS MODERNOS DE TRANSPORTACIÓN.

SE DEBE COMPRENDER, QUE LAS INVERSIONES ESTATALES EN ESTE SECTOR TIENE COMO OBJETIVO, LA DISMINUCIÓN DE LOS COSTOS DE PRODUCCIÓN, YA QUE AL DESCENDER, O MANTENER EL PRECIO DEL TRANSPORTE, SE AFECTA DE MANERA NEGATIVA LOS COSTOS DE PRODUCCIÓN Y LOS DE COMERCIALIZACIÓN, LOGRANDO UN ALZA DE LA TASA DE GANANCIA. EN PARTICULAR, EL GASTO QUE REALIZAN LOS TRABAJADORES EN SU TRANSPORTACIÓN ES UN GASTO INDISPENSABLE, QUE REPERCUTE DIRECTAMENTE EN LA REPRODUCCIÓN DE LAS CONDICIONES DE VIDA DE ÉSTOS, POR LO QUE EL PRECIO DEL TRANSPORTE DEBE CONSIDERARSE ÍNTIMAMENTE LIGADO AL MONTO DE LOS SALA -

RIOS, TANTO COMO EL DE LOS ALIMENTOS BÁSICOS.

EL TRANSPORTE URBANO, EN PARTICULAR, HA MOSTRADO UN AVANCE IMPORTANTE A PARTIR DEL DESENVOLVIMIENTO DE LAS GRANDES UR - BES CONCENTRADORAS DE CAPITAL Y POBLACIÓN. LA ESTRUCTURA MUNDIAL DE ESTE TRANSPORTE ESTÁ INTEGRADA POR SISTEMAS DE TRANSPORTE COLECTIVO Y VEHÍCULOS PARTICULARES, MARCÁNDOSE COMO UNA TENDENCIA QUE EL SECTOR ESTATAL CONTROLE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO, HACIÉNDOLOS MÁS ACCESIBLES Y CON ESTO, TRATANDO DE DISMINUIR EL USO DEL AUTÓMÓVIL PARTICULAR, CON EL FIN FUNDAMENTAL DE ECONOMIZAR ENERGÉTICOS, NECESARIOS PARA FINES INDUSTRIALES.

PERO DADO QUE LA BASE QUE SUSTENTA AL SISTEMA CAPITALISTA ES LA APROPIACIÓN PARTICULAR DE LA PRODUCCIÓN SOCIAL, LA UTILIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES NO PUEDE RESPONDER A OTRA REALIDAD, EXISTIENDO UNA CONSTANTE CONTRADICCIÓN EN EL USO DE LA RETÍCULA VIAL DE LAS CIUDADES, ENTRE EL TRANSPORTE URBANO Y EL COLECTIVO. LA DIFERENCIACIÓN SOCIAL EN LAS GRANDES URBES Y EN MÉXICO EN PARTICULAR, SE OBSERVA CLARAMENTE POR LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO URBANO, ASÍ LA PREDOMINANCIA DEL AUTOMÓVIL PARTICULAR MARCA LA EXISTENCIA Y EL PODER DE LOS ESTRATOS SOCIALES SUPERIORES.

EN CONTRAPOSICIÓN, LOS MEDIOS COLECTIVOS EN MANOS DEL ESTADO NO LOGRAN DAR SOLUCIÓN A LA CRECIENTE DEMANDA DE TRANSPORTE

DE LAS CLASES MAYORITARIAS.

EL ESTADO BURGUÉS MEXICANO QUE REPRESENTA Y DEFIENDE UNA CLASE SOCIAL DEBE CUIDAR QUE EXISTAN CONDICIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES ESTABLES PARA QUE SE REPRODUZCA ESTA CLASE SOCIAL COMO TAL, DE AHÍ QUE SUS POLÍTICAS URBANÍSTICAS Y DE TRANSPORTE REFUERZEN LA DIFERENCIACIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN.

EL ESTADO HA CREADO PAULATINAMENTE LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA, PARA LA MOVILIZACIÓN DEL AUTO PARTICULAR, ASEGURANDO, POR OTRA PARTE, EL DESPLAZAMIENTO COTIDIANO DE LA FUERZA DE TRABAJO, POR MEDIO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE COLECTIVO.

EL DISTRITO FEDERAL SE HA CONSTITUIDO COMO EL MERCADO IMPORTANTE PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. POR SUS CALLES Y AVENIDAS CIRCULAN MÁS DE DOS MILLONES DE AUTOMÓVILES PARTICULARES Y MÁS DE SEIS MIL AUTOBUSES COLECTIVOS, SIENDO EN GENERAL ÉSTA LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AUTOMOTRIZ DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL.

EL ESTADO HA VENIDO FORTALECIENDO EL USO DEL AUTOMÓVIL, YA QUE HA REESTRUCTURADO, AMPLIADO Y MODERNIZADO LA TRAZA VEHICULAR DE LA CAPITAL PARA FACILITAR EL MOVIMIENTO DE VEHÍCULOS PARTICULARES, GENERANDO EL FENÓMENO, CARACTERÍSTICO DE NUESTRO TIEMPO; EL TRÁFICO, QUE DEGENERAR EN CONGESTIONAMIENTOS;

ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS; DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN A ZONAS MÁS ALEJADAS DEL CENTRO; TRASTORNOS PSICOLÓGICOS; ALTERACIONES ECOLÓGICAS Y PÉRDIDA DE TIEMPO PRODUCTIVO. EN FIN, EL CRECIENTE TRÁFICO HA DETERMINADO CAMBIOS IMPORTANTES EN LA VIDA COTIDIANA DE LA POBLACIÓN CAPITALINA.

LOS TRANSPORTES PÚBLICOS, EN MÉXICO, SE CARACTERIZAN POR SER INCÓMODOS, INSEGUROS Y POCO EFICIENTES, OCACIONANDO EN LA CLASE TRABAJADORA, GRANDES PÉRDIDAS DE TIEMPO Y UN DESGASTE FÍSICO Y PSÍQUICO QUE AFECTA SU ACTIVIDAD GENERAL.

LA PREDOMINANCIA DEL AUTO PARTICULAR EN LA CIUDAD ES ALARMANTE, YA QUE EN 1970 EXISTÍAN OCHENTA Y UN AUTOMÓVILES POR CADA VEHÍCULO DE TRANSPORTE COLECTIVO Y PARA 1983, ESTA RELACIÓN SE INCREMENTÓ A CIENTO SETENTA Y UN AUTOMÓVILES POR UN VEHÍCULO COLECTIVO.

LO QUE NOS DEFINIÓ QUE LOS AUTOBUSES Y EL METRO ABSORVEN EL 69.1% DEL TOTAL DE LOS VIAJES PERSONA/DÍA DEL DISTRITO FEDERAL, LOS TAXIS, TRANVÍAS Y TROLEBUSES EL 10.4% Y LOS AUTOMÓVILES PARTICULARES, EL 19.0%.

LO QUE MUESTRA QUE LOS VEHÍCULOS, QUE CONGESTIONAN A LA CIUDAD SÓLO TRANSPORTAN UN 19.0% DE LAS PERSONAS QUE REALIZAN UN TRASLADO MIENTRAS QUE EL 81.0% UTILIZA TODOS LOS DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.

EL ESTADO MEXICANO, CONSCIENTE DEL PAPEL ESTRATÉGICO QUE JUEGA EL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO, PARA LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS, Y ANTE LA PROBLEMÁTICA SOCIAL QUE VIVE EL DISTRITO FEDERAL POR LA CONCENTRACIÓN DE POBLACIÓN, SE HA VISTO PRECISADO A ADMINISTRAR ESTE SERVICIO, CREANDO EMPRESAS ESTATALES.

LA INICIATIVA PRIVADA, EN SU FIN DE OBTENER MAYORES GANANCIAS, NO HA SIDO CAPAZ, A TRAVÉS DEL TIEMPO, DE SOLVENTAR LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE, QUE ENFRENTA LA POBLACIÓN URBANA.

ASÍ, EN LA HISTORIA DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE OBSERVA QUE LA DEFICIENCIA DE ÉSTE, HA OBLIGADO A DISTINTOS GOBIERNOS EN TURNO A TOMAR LAS EMPRESAS Y CONTROLARLAS, CUMPLIENDO CON ESTO DOS OBJETIVOS; EL DE SUBSIDIAR A LOS CAPITALISTAS, MANTENIENDO TARIFAS BAJAS Y PRESTANDO EL SERVICIO DE MOVILIZACIÓN A LA CLASE TRABAJADORA TRATANDO DE RESPONDER A UNA DEMANDA POLÍTICA DE ÉSTA.

EL CONTROL ESTATAL DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN EL DISTRITO FEDERAL, SE INICIA, OFICIALMENTE EL 31 DE DICIEMBRE DE 1946, CUANDO, POR DECRETO PRESIDENCIAL, SE CONSTITUYE LA EMPRESA DESCENTRALIZADA DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL.

EL SERVICIO DE TRANVÍAS Y TROLEBUSES ERA MANAJADO POR EMPRESAS EXTRANJERAS, QUE VENÍAN PRESTANDO UN DEFICIENTE SERVICIO Y MANTENÍAN TERRIBLES CONDICIONES DE TRABAJO PARA SUS EMPLEADOS.

LAS REITERADAS HUELGAS Y MOVILIZACIONES DE LOS TRABAJADORES TRANVIARIOS, POR MEJORAS ECONÓMICAS Y RECONOCIMIENTO A SUS ORGANIZACIONES SINDICALES, TUVIERON COMO RESPUESTA, UNA REPRESIÓN SISTEMÁTICA POR PARTE DEL GOBIERNO Y LAS EMPRESAS EXTRANJERAS. PERO LA DEMANDA DEL SERVICIO, POR PARTE DE LA POBLACIÓN Y DE UNA CONSOLIDADA ORGANIZACIÓN SINDICAL, HIZO QUE EL GOBIERNO SE VIERA PRECISADO A INCAUTAR DEFINITIVAMENTE LOS BIENES DE LAS EMPRESAS EXTRANJERAS, QUEDÁNDOSE DESDE ENTONCES, CON LA ADMINISTRACIÓN DE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE.

EN GENERAL, A TRAVÉS DE LOS AÑOS LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES COMENZARON A CAER EN DESCENSO, POR LA FALTA DE MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DEL EQUIPO. FUE HASTA 1976, CUANDO TOMÓ AUGE NUEVAMENTE EL SERVICIO DE TROLEBUSES, YA QUE SE INICIÓ SU CONSTRUCCIÓN EN MÉXICO, CONVIRTIÉNDOSE BÁSICAMENTE EN UNIDADES ALIMENTADORAS DE LAS LÍNEAS DEL METRO, AL REORGANIZARSE SUS RUTAS, PARA ESTA FUNCIÓN. LOS TRANVÍAS SON LOS QUE HAN TENDIDO A DESAPARECER, SUBSISTIENDO DE ÉSTOS, SÓLO DOS RUTAS.

ESTE SERVICIO ES EL MÁS BARATO DE LOS TRANSPORTES COLECTIVOS, SU ADMINISTRACIÓN RECIBE UN SUBSIDIO, QUE REPRESENTA EL 95.5%

DE SUS GASTOS DE OPERACIÓN.

AL TOMAR EL CONTROL DE LA EMPRESA, EL ESTADO INICIÓ EL CONTROL DIRECTO DE LAS ORGANIZACIONES SINDICALES DE LOS TRABAJADORES, NULIFICÁNDOLAS, AL ENCASILLARLAS EN EL APARTADO "B".

ACTUALMENTE, ESTOS TRABAJADORES NO TIENEN UNA PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN EL MOVIMIENTO SINDICAL.

ESTAS UNIDADES PUEDEN REPRESENTAR UNA ALTERNATIVA SERIA DE TRANSPORTE PARA LA CIUDAD, YA QUE PUEDEN DESARROLLAR LA MISMA VELOCIDAD PROMEDIO DE LOS AUTOBUSES, SIN PRESENTAR PROBLEMAS DE CONTAMINACIÓN NI USO DE ENERGÉTICOS, COMO LA GASOLINA O EL DIESEL.

LOS AUTOBUSES SE HAN MANTENIDO DESDE SU APARICIÓN COMO EL MEDIO MÁS IMPORTANTE DE LOS TRANSPORTES COLECTIVOS DE LA CIUDAD, SU HISTORIA SE INICIA EN LA DECADENCIA DE LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES CUANDO ERAN EL SISTEMA DE MOVILIZACIÓN COLECTIVO DEL DISTRITO FEDERAL.

ANTE SU EXPANSIÓN, SE GENERÓ UNA CONCENTRACIÓN DE LAS UNIDADES EN POCAS MANOS, LO QUE CONFORMÓ UNA ORGANIZACIÓN DE PROPIETARIOS CON MUCHO PODER ECONÓMICO Y POLÍTICO EN LA CAPITAL, QUE DEFINÍA RUTAS Y TARIFAS, SIN CONSIDERAR LOS INTERE -

SES DE LA POBLACIÓN MAYORITARIA.

ESTE GRUPO DE PROPIETARIOS, MANEJANDO SU PODERÍO, RECIBIÓ POR PARTE DEL ESTADO, DIVERSAS CANONJÍAS, COMO: SUBSIDIOS EN EL PRECIO DE COMBUSTIBLES, REFACCIONES, CRÉDITOS PARA UNIDADES, PERMISOS DE CIRCULACIÓN Y HASTA EL OBSEQUIO DE MOTORES IMPORTADOS. TODO ESTO, TRATANDO DE MANTENER EL SERVICIO DE TRANSPORTE, DE ACUERDO A LA DEMANDA CRECIENTE DE LA POBLACIÓN.

DE HECHO, LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS, QUE FUE LA ORGANIZACIÓN MÁS ACABADA DE LOS PROPIETARIOS DE LOS AUTOBUSES, LOGRÓ QUE SU ASESOR JURÍDICO GENERAL, LIC. OCTAVIO ENTÍES, LLEGARA A SER EL REGENTE DE LA CIUDAD, OBTENIENDO, ASÍ, MAYORES BENEFICIOS.

EN 1976, EL DISTRITO FEDERAL, AÚN CUANDO YA CONTABA CON TRES LÍNEAS DEL METRO, CARECÍA DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO GENERAL, QUE CONECTARA LAS ZONAS HABITACIONALES POPULARES CON LAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES, AGILIZÁNDOSE LOS PROBLEMAS DE TRÁFICO, PÉRDIDA DE TIEMPO PRODUCTIVO Y DESGASTANTE FÍSICO, LO QUE ORIGINÓ LA CREACIÓN DEL PLAN RECTOR DE VIABILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, QUE ERA UNA PARTE DEL PLAN DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL.

ESTE PLAN CONTEMPLABA LA MODIFICACIÓN DE RUTAS DE AUTOBUSES, TRATANDO DE ADECUARLAS A LA NUEVA INFRAESTRUCTURA VIAL, DE LOS "EJES VIALES" Y A UNA ESTRUCTURA INTEGRAL DE LOS MEDIOS DE SUPERFICIE EN RELACIÓN A LAS LÍNEAS DEL METRO.

LAS RUTAS PROPUESTAS POR ESTE PLAN, IMPLICABAN RUTAS MÁS LARGAS, TRATANDO DE EVITAR TRASBORDOS Y DE QUE SE CONECTARAN LOS PUNTOS MÁS LEJANOS DE LA CIUDAD.

LA NEGOCIACIÓN DE ESTA REESTRUCTURACIÓN LLEVABA IMPLÍCITO EL ALZA DE LAS TARIFAS, LO QUE OCACIONÓ GRANDES DIFICULTADES Y POR PARTE DE LOS CAMIONEROS UNA REDUCCIÓN DEL SERVICIO COMO CORRELACIÓN DE FUERZA.

AL NO EXISTIR ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN PARA LLEVAR ADELANTE EL PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE, LAS AUTORIDADES TOMARON LA DECISIÓN DE REVOCAR LAS CONCESIONES DE LOS AUTOBUSES.

EL 18 DE AGOSTO DE 1981, SE PUBLICÓ OFICIALMENTE LA CREACIÓN DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100. EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL RECIBIÓ SEIS MIL TRESCIENTOS VEHÍCULOS DE LOS CUALES SÓLO ESTABAN EN OPERACIÓN TRES MIL QUINIENTOS, EL RESTO ESTABA CONSIDERADO COMO CHATARRA O EN REPARACIÓN MAYOR.

EL ESTADO SE VIÓ PRECISADO A TOMAR ESTA RESOLUCIÓN, ANTE LA CORRIENTE DE OPINIÓN DE DISTINTOS GRUPOS SOCIALES QUE CONSTITUÍAN LOS USUARIOS, DE LOS SINDICATOS OBREROS, AGRUPACIONES INDUSTRIALES Y PARTIDOS POLÍTICOS.

ASÍ, LA ESTATIZACIÓN BENEFICIÓ A LOS CAMIONEROS QUE POSEÍAN VARIAS UNIDADES, DE LAS CUALES, MUCHAS YA ESTABAN EN PÉSIMAS CONDICIONES.

EN CUANTO AL ASPECTO LABORAL, LOS TRABAJADORES ASALARIADOS DE LOS DUEÑOS DE LAS UNIDADES, TENÍAN PÉSIMAS CONDICIONES DE TRABAJO, YA QUE SU SUELDO ESTABA CONSTITUIDO POR UNA COMISIÓN DEL PASAJE QUE ABORDABA EL AUTOBÚS, NO EXISTIENDO HORAS MÍNIMAS DE TRABAJO, NI PLANTA PARA ÉSTOS; LO QUE OCASIONABA UNA COMPETENCIA ENTRE LOS TRABAJADORES Y UNA INSEGURIDAD EN EL TRABAJO, QUE SE VIÓ REFLEJADA EN LA INEXISTENCIA DE ORGANIZACIONES DEMOCRÁTICAS DE LOS CHOFERES.

AL TOMAR EL ESTADO EL SERVICIO, LOS TRABAJADORES QUEDARON EN EL APARTADO "A", ORGANIZÁNDOSE RÁPIDAMENTE ÉSTOS, YA QUE LAS REFORMAS EN EL SERVICIO, LESIONABAN SUS INTERESES Y NO OBTUVIERON LAS MISMAS PRESTACIONES QUE TENÍAN LOS TRABAJADORES DE LOS OTROS SISTEMAS ECONÓMICOS.

EN 1982, ESTOS EMPLEADOS EMPLAZARON A HUELGA A LA EMPRESA

R-100 Y CREARON UN MOVIMIENTO POR BENEFICIOS ECONÓMICOS Y LEGALIZACIÓN DE SU ORGANIZACIÓN INDEPENDIENTE. ESTO LLEVÓ AL ESTADO A MODIFICAR EL DECRETO ORIGINAL Y EN ESE MISMO AÑO LOS TRABAJADORES DE LOS AUTOBUSES PASARON A FORMAR PARTE DEL APARTADO "B".

EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL PAÍS, SE HA VISTO OBJETIVIZADO EN LA DOTACIÓN DE MODERNOS SERVICIOS A UNAS CUANTAS CIUDADES Y PARTICULARMENTE A LA CAPITAL. ESTO HA OCASIONADO MAYORES DIFERENCIAS REGIONALES Y UNA CONCENTRACIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL AUGE ECONÓMICO.

COMO EJEMPLO RELEVANTE, SE PUEDE MENCIONAR LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

ESTE SISTEMA FUE CONSTRUIDO, ANTE LA NECESIDAD INMINENTE DE CONTAR CON UN MEDIO ÁGIL Y MODERNO DE TRANSPORTE, PARA LA POBLACIÓN CITADINA, YA QUE ÉSTA CONTABA, SÓLO CON MEDIOS DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE, QUE SON OBSOLETOS PARA LA MOVILIZACIÓN DE UNA POBLACIÓN TAN IMPORTANTE, Y SIN NINGUNA POSIBILIDAD A CORTO Y MEDIANO PLAZO, DE CONTINUAR HACIÉNDOLO.

A NIVEL MUNDIAL, YA EXISTÍA LA EXPERIENCIA EN GRANDES CIUDADES; DE QUE LOS TRENES SUBTERRÁNEOS, LOGRABAN SOLVENTAR LOS

PROBLEMAS DEL TRANSPORTE URBANO, YA QUE NO OCUPAN ESPACIO.

LA DECISIÓN DE CONSTRUIR UN SISTEMA DE LA COMPLEJIDAD DEL METRO, POR PARTE DEL ESTADO, MUESTRA QUE ÉSTE ENTIENDE EL PAPEL ESTRATÉGICO QUE DESEMPEÑA EL TRANSPORTE URBANO EN LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y POR OTRA PARTE, QUE LA INICIATIVA PRIVADA NO INVIERTE EN PROYECTOS DE ESTA ENVERGADURA, DADO QUE LAS INVERSIONES SON CUANTIOSAS Y LA RECUPERACIÓN DEL CAPITAL ES LENTA, SIN CONSIDERAR, QUE LOS CRITERIOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE ESTE SERVICIO DEBE SER EMINENTEMENTE SOCIAL.

EL METRO INICIA SU OPERACIÓN EN 1969, DESDE ENTONCES, SE DEFINE COMO EL TRANSPORTE CLAVE DE LA CIUDAD DE MÉXICO, YA QUE MOVILIZA UN IMPORTANTE NÚMERO DE USUARIOS EN POCO TIEMPO Y DE MANERA SEGURA, SIN ALTERAR EL TRÁFICO AUTOMOTRIZ DE SUPERFICIE. DESDE ENTONCES, TODOS LOS DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE, SE CONVIERTEN EN ALIMENTADORES O COMPLEMENTOS DE LAS LÍNEAS DEL METRO, MODIFICANDO ASÍ, LA ESTRUCTURA VIAL DE LA CAPITAL.

DE 1969 A 1972, LAS TRES LÍNEAS DEL METRO EXISTENTES, CONECTARON ZONAS POPULARES COMO TACUBA Y NEZAHUALCÓYOTL, PASANDO POR EL CENTRO DE LA CIUDAD, LA POBLACIÓN SIEMPRE CRECIENTE BASA SU TRANSPORTACIÓN EN ESTAS LÍNEAS, SATURANDO CADA DÍA

LAS INSTALACIONES DEL SERVICIO.

A PARTIR DE 1972, EXISTE UNA DETERMINACIÓN, POR PARTE DEL GOBIERNO CAPITALINO EN TURNO, DE DEJAR DE DESARROLLAR EL METRO, ASÍ SE SUSPENDE SU EXPANSIÓN; HASTA 1978, SE INICIAN NUEVAS LÍNEAS Y AMPLIACIÓN DE LAS ANTERIORES.

DURANTE ESOS SEIS AÑOS, SE PROMOVIO FUERTEMENTE EL TRANSPORTE DE SUPERFICIE Y EN PARTICULAR SE BENEFICIO EL USO DEL AUTOMÓVIL PARTICULAR, YA QUE SE MODIFICÓ LA TOTALIDAD DE LA RED VIAL DE LA CIUDAD, CREANDO LOS "EJES VIALES", EL CIRCUITO INTERIOR Y AMPLIANDO EL PERIFÉRICO. TAMBIÉN SE FOMENTÓ A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE, CREANDO CARRILES PREFERENCIALES Y AUMENTANDO EL NÚMERO DE UNIDADES DE LOS TRANVÍAS.

PERO, EN GENERAL, TODAS LAS OBRAS FUERON BENEFICIANDO EL USO DEL AUTO PARTICULAR.

EN ESTA ETAPA, LAS INVERSIONES SE CANALIZARON EN FAVOR DE ESTA POLÍTICA URBANÍSTICA, DESPLAZANDO A LOS HABITANTES AFECTADOS POR ESTAS OBRAS, A LA PERIFERÍA DE LA CIUDAD.

AL NO CRECER LA RED DE OPERACIÓN, DE ACUERDO AL CRECIMIENTO DE LA DEMANDA, SE GENERÓ QUE EL METRO OPERARA SATURADO, REBAZANDO EN MUCHO LOS NIVELES DE SERVICIO ÓPTIMO DE FUNCIONAMIENTOS.

TO, LO QUE ORIGINÓ UN DESGASTE EXCESIVO DEL EQUIPO, QUE AUNADO A UN INADECUADO MANTENIMIENTO Y FALTA DE REFACCIONES ORIGINALES, SE TRADUJO EN UN SERVICIO INSEGURO Y DEFICIENTE.

ANTE LA EMINENTE IMPORTANCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO PARA MOVILIZAR A LA POBLACIÓN MAYORITARIA DE LA CAPITAL, SE DETERMINÓ SU EXPANSIÓN Y, CONJUNTAMENTE, EL ENSAMBLE DE TRENES EN MÉXICO, POR PARTE DE LA COMPAÑÍA CONSTRUCTORA NACIONAL DE CARROS DE FERROCARRIL, LO QUE DIÓ MARGEN A CONTAR CON UN MAYOR NÚMERO DE TRENES, EN MENOS TIEMPO Y MÁS BARATO. TAMBIÉN, SE DESARROLLÓ LA INTEGRACIÓN NACIONAL DE PIEZAS Y SE ADOPTARON DOS EQUIPOS IMPORTANTES PARA LA OPERACIÓN DEL METRO, QUE SON: EL PILOTAJE AUTOMÁTICO, QUE REDUCE AL MÍNIMO LA CONDUCCIÓN MANUAL DE LOS TRENES Y EL J.H., SISTEMA DE RECAPTURA DE ENERGÍA QUE GENERAN LOS TRENES EN SU MOVIMIENTO.

ASÍ, PUEDEN CONSIDERARSE DOS GRANDES ETAPAS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO DE 1969 A 1972 Y DE 1978 A 1984. EN LA PRIMERA, LA RED CONTABA CON 41.340 KILÓMETROS Y EN LA SEGUNDA, CON 93.150 KILÓMETROS.

LOS USUARIOS HAN VENIDO AUMENTANDO, DE MANERA SISTEMÁTICA, AÚN EN LOS AÑOS EN QUE LA RED DE SERVICIO SE ESTANCÓ.

PARA 1983, EL METRO CONTABA CON SEIS LÍNEAS, 93.150 KILÓMETROS, NOVENTA Y DOS ESTACIONES Y TRANSPORTÓ MIL CIENTO DIECI SEIS MILLONES, DETECIENTOS TREINTA Y TRES MIL PASAJEROS.

LA EMPRESA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO HA VENIDO DESARROLLÁNDOSE CONFORME AUMENTA LA IMPORTANCIA DE SU SERVICIO, LAS ADMINISTRACIONES QUE HAN PASADO POR SU DIRECCIÓN HAN SIDO REFLEJO FIEL DE LAS CONDICIONES IMPERANTES DE CADA MOMENTO, EN GENERAL, SE INICIÓ CON ADMINISTRACIONES TÉCNICAS, PERO CONFORME FUE AUMENTANDO EL PERSONAL DE ÉSTE Y SE FUE ORGANIZANDO SINDICALMENTE, LAS DIRECCIONES HAN CAMBIADO A SER EVIDENTEMENTE POLÍTICAS, TRATANDO DE SEPARAR LOS DOS ASPECTOS, (TÉCNICO Y ADMINISTRATIVO), DÁNDOLE AL ORGANISMO UNA PROYECCIÓN POLÍTICA OFICIAL.

UN ASPECTO RELEVANTE DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO HA SIDO LA POLÍTICA SUBSIDIARIA QUE HA SEGUIDO EL ESTADO, YA QUE DESDE 1969 QUE SE INAUGURÓ EL SERVICIO, EL PRECIO DEL PASAJE SE HA MANTENIDO INVARIABLE, REPRESENTANDO PARA EL GOBIERNO EN 1983, UNA EROGACIÓN APROXIMADA DE TRECE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES, SESENTA Y SEIS MIL PESOS, QUE DEFINE UN SUBSIDIO DE TRECE PESOS, VEINTISIETE CENTAVOS POR CADA PASAJERO QUE ABORDA EL METRO.

A PARTIR DE 1982, SE HAN VENIDO INCREMENTANDO EL PRECIO DE VARIOS DE LOS SERVICIOS QUE ADMINISTRA EL ESTADO, PERO EL DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS (AUTOBUSES, TROLEBUSES, TRANVÍAS Y METRO) SE HAN MANTENIDO INVARIABLES. AÚN MÁS RELEVANTE, ES QUE EL PRECIO DEL PASAJE DEL METRO NO SE HA MODIFICADO EN QUINCE AÑOS DE SERVICIO, CONVIRTIÉNDOSE, SU TARIFA, EN UN PAGO SIMBÓLICO, YA QUE EN 1983 EL INGRESO DEL METRO, POR ESTE CONCEPTO, SÓLO ALCANZÓ A CUBRIR EL 7.9% DEL TOTAL DE SUS GASTOS DE OPERACIÓN, CUBRIÉNDOSE EL RESTANTE 92.1% CON SUBSIDIOS DE LA FEDERACIÓN.

UNA PARTE RELEVANTE DE LAS POLÍTICAS DEFINIDAS PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, POR PARTE DEL ESTADO, ES SU INTERVENCIÓN DIRECTA EN LA VIDA SINDICAL DE LA EMPRESA. EN SU NECESIDAD DE CONTROLAR Y DEFINIR LAS AMPLIACIONES DE LAS LÍNEAS, LA IMPORTACIÓN DE TECNOLOGÍA Y MANTENER OCULTOS LOS PROBLEMAS QUE SE PRESENTAN EN EL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA, LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS Y LAS CONDICIONES INSALUBRES Y RIESGOSAS QUE PERMANECEN PARA LOS TRABAJADORES DEL METRO, HA TENIDO QUE DEFINIR UNA SISTEMÁTICA INTERVENCIÓN EN EL SINDICATO, IMPIDIENDO, ASÍ, QUE ÉSTE INTERVENGA EN LOS ANTERIORES ASPECTOS CON UNA POSICIÓN DEMOCRÁTICA Y SE DEN A CONOCER AL PÚBLICO USUARIO.

POR LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO PROPIOS DEL SISTEMA, LAS

CONDICIONES DE TRABAJO SON INSALUBRES Y PELIGROSAS, ASPECTOS QUE TOMAN MAYOR RELEVANCIA ANTE LA FLATA DE EQUIPO DE SEGURIDAD, ROPA APROPIADA Y MEDICINA PREVENTIVA, HACIENDO QUE LOS TRABAJADORES SUFRAN ACCIDENTES Y ENFERMEDADES PROFESIONALES. ESTO, HA LLEVADO A QUE A TRAVÉS DE LOS AÑOS, EXISTA UNA MAYOR PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN EL SINDICATO, CONSOLIDÁNDOSE UNA POSICIÓN DEMOCRÁTICA QUE SE HA MATERIALIZADO EN LA TOMA DE LA ESTRUCTURA SINDICAL EN DOS OCASIONES.

EL ESTADO, ANTE ESTE AVANCE DEMOCRÁTICO, HA RECURRIDO A LA REPRESIÓN DE LOS TRABAJADORES Y EL DESPIDO SELECTIVO DE LOS REPRESENTATNES SINDICALES DEMOCRÁTICOS.

HASTA AHORA, EL CONTROL REAL DEL ESTADO HA FRACAZADO EN EL SINDICATO, DE HECHO, SÓLO HA LOGRADO MANTENER UN CONTROL FORMAL, POR MEDIO DE IMPONER LÍDERES SINDICALES OFICIALES, SUSTENTADOS POR LA FEDERACIÓN DE SINDICATOS DE TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO.

ESTE ORGANISMO NO HA TENIDO UNA VISIÓN POLÍTICA AMPLIA; DESDE EL NACIMIENTO DEL SINDICATO NO MANTUVO UNA POLÍTICA OFICIAL, ACORDE A LAS CONDICIONES REALES DEL CENTRO DE TRABAJO.

ESTO HA LLEVADO A QUE NO EXISTA UNA RENOVACIÓN DE LOS CUA -

DROS SINDICALES OFICIALES, SIENDO, SIEMPRE, LAS MISMAS PERSONAS QUIENES HAN SUSTENTADO EL CONTROL SINDICAL, LO QUE HA AYUDADO A QUE LOS TRABAJADORES FORMEN UNA CORRIENTE DE OPI - NIÓN DEMOCRÁTICA QUE DÍA A DÍA AUMENTA EN CONSENSO Y QUE A TRAVÉS DE LA EXPERIENCIA PUEDE LOGRAR CONSOLIDAR UNA PARTI - CIPACIÓN SINDICAL DEMOCRÁTICA AMPLIA.

PLANTEAMIENTO GENERAL.

EL ESTADO MEXICANO, EN EL DISTRITO FEDERAL, HA FRACASADO EN - SU INTENTO DE PROPORCIONAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO , EFICIENTE, ECONÓMICO, SEGURO Y CÓMODO. HA FOMENTADO EL USO - DEL AUTÓMOVIL PARTICULAR FRENANDO EL DESARROLLO Y LA PLANEA-- CIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO, GENERANDO ASÍ, - UN USO IRRACIONAL DE LA RED VIAL DE LA CIUDAD, ASÍ COMO DE - LOS RECURSOS HUMANOS, TÉCNICOS, MATERIALES Y FINANCIEROS DEL SECTOR TRANSPORTE PÚBLICO.

SI BIEN, EL USO DEL AUTO PARTICULAR, POR UNA PEQUEÑA PARTE - DE LA POBLACIÓN CITADINA, ES RESULTADO DE LAS RELACIONES DE - PRODUCCIÓN CAPITALISTA EXISTENTES, TAMBIÉN ES CIERTO, QUE EN OTROS PAISES CAPITALISTAS, EL ESTADO HA LOGRADO QUE LA UTILI- ZACIÓN DE VEHÍCULOS PARTICULARES, SEA EN FORMA COMPLEMENTARIA, A UNA BASTA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO, QUE SATISFACE LAS DI - VERSAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA.

PARA LOGRAR QUE EL DISTRITO FEDERAL Y SU ZONA METROPOLITANA

OBTENGAN UN BUEN SERVICIO DE TRANSPORTE, ES NECESARIO QUE EL ESTADO REESTRUCTURE EL SECTOR TRANSPORTE URBANO. FUSIONE LAS EMPRESAS PÚBLICAS QUE OPERAN Y ADMINISTRAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), EL SERVICIO ELÉCTRICO Y LOS AUTOBUSES DE LA R-100. CREANDO UN ORGANISMO ÚNICO, QUE SE RESPONSABILISE DE PLANIFICAR, ADMINISTRAR Y OPERAR LOS TRES MEDIOS DE TRANSPORTE, DE MANERA CONJUNTA.

LA UNIFICACIÓN DE ESTOS MEDIOS DE TRANSPORTE, LOGRARÍA UNA MAYOR RACIONALIDAD DE LOS RECURSOS HUMANOS, TÉCNICOS, MATERIALES Y FINANCIEROS CON LOS QUE CUENTAN ACTUALMENTE LAS EMPRESAS, REDUNDANDO, EN UNA MEJOR EXPLOTACIÓN DE LA ESTRUCTURAL ACTUAL.

LA PLANIFICACIÓN PROPUESTA, DEBERÁ ESTÁR BASADA, EN LAS NECESIDADES REALES DEL TRANSPORTE DE LA POBLACIÓN, REBASANDO ÉSTA LOS MARCOS GEOGRÁFICOS DEL DISTRITO FEDERAL, YA QUE LA ZONA METROPOLITANA ES UNA PARTE INTEGRANTE, DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS, SOCIALES Y CULTURALES DE LA CAPITAL DEL PAÍS.

COMO PRINCIPIO, ESTE ORGANISMO DEBERÁ PROMOVER LA AMPLIACIÓN DE LA RED ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, CONVIRTIÉNDOLO EN EL EJE FUNDAMENTAL DEL TRANSPORTE, SUS TERMINALES DEBERÁN ESTAR UBICADAS, EN LAS ZONAS PERIFÉRICAS MÁS APARTADAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO. DEBIENDO CONTAR CON LÍNEAS ALTERNAS, PARA LOS PUNTOS DE MAYOR AFLUENCIA DE POBLACIÓN IMPIDIEN

DO ASÍ LA SATURACIÓN EXCESIVA DE LAS LÍNEAS, QUE ES LO QUE HA OCASIONADO LA SOBREUTILIZACIÓN DEL EQUIPO.

LOS AUTOBUSES, TRANVÍAS Y TROLEBUSES, DEBERÁN CONSTITUIRSE, - COMO MEDIOS ALIMENTADORES Y COMPLEMENTARIOS, A LA RED DEL METRO.

EL SUBSIDIO AL SECTOR TRANSPORTE, DEBERÁ AUMENTAR, DEBIENDO SER CANALIZADO HACIA LA EXPANSIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y EL SOSTENIMIENTO DE TARIFAS BAJAS PARA EL PASAJE, ESTO REDUNDARÍA DE MANERA DIRECTA, EN EL DESUSO DEL AUTO PARTICULAR.

LA CREACIÓN DE UN ORGANISMO UNICO DE TRANSPORTE URBANO PARA LA CAPITAL, DEBERÁ TENER COMO OBJETIVO PRIORITARIO, LA SEGURIDAD Y COMODIDAD DE LOS USUARIOS, ESTO A TRÁVES DE PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN PREVENTIVO DEL EQUIPO, QUE A LO LARGO DEL TIEMPO, ÍMPLICA AHORRO EN EL COSTO DE OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

TAMBIÉN EL ESTADO DEBERÁ REPLANTEARSE, SU POLÍTICA SINDICAL HACIA ESTE ORGANISMO, YA QUE UNIDA A UNA PLANEACIÓN Y MAYOR RACIONALIDAD DE LOS ELEMENTOS DEL SECTOR, DEBERÁ PROMOVER LA PARTICIPACIÓN ORGANIZADA DE LOS TRABAJADORES, EN EL MEJOR MANTENIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA EMPRESA, HACIENDOLOS CORRESPONSABLES EN LAS DETERMINACIONES NECESARIAS PARA

EL OPTIMO FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO. ESTO ASEGURA PARA LA -
EMPRESA, UNA MAYOR DISPOSICIÓN AL TRABAJO Y UN AUMENTO EN LA
PRODUCTIVIDAD, YA QUE ES POSIBLE UTILIZAR LOS CONOCIMIENTOS -
TÉCNICOS Y MÉCANICOS DE LOS OBREROS, EN BENEFICIO DEL PROPIO
DESARROLLO TÉCNICO DEL ORGANISMO. POR PARTE DE LOS OBREROS , -
ESTOS SE VERÁN BENEFICIADOS EN CUANTO A QUE RECIBIRÁN MEJORAS
ECONÓMICAS Y DE CONDICIONES DE TRABAJO. LA PARTICIPACIÓN DE
LOS TRABAJADORES DEBERÁ SER A TRÁVES DE SU ORGANIZACIÓN SINDI
CAL, ASI SE PODRA FORTALECER SU CONCIENCIA DE CLASE.

INDICE DE ANEXOS

ANEXO I

DECRETO POR EL QUE SE CREA UN ORGANISMO PÚBLICO
DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y
PATRIMONIO PROPIOS, QUE SE DENOMINARÁ
AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL DIVERSO QUE CREÓ
EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO
AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO
DESCENTRALIZADO "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO",
PARA CONSTRUIR, OPERAR Y EXPLOTAR UN TREN RÁPIDO
CON RECORRIDO SUBTERRÁNEO Y SUPERFICIAL, PARA EL
TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DISTRITO FEDERAL.

ANEXO II

PRINCIPALES VIAS CONSTRUIDAS EN EL DISTRITO
FEDERAL.

CRONOLOGIA DEL SINDICATO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
COLECTIVO.

ANEXO I

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

DECRETO POR EL QUE SE CREA UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, QUE SE DENOMINARÁ AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.

AL MARGEN UN SELLO CON EL ESCUDO NACIONAL, QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, -PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.

JOSÉ LÓPEZ PORTILLO, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE ME CONFIERE EL ARTÍCULO 89, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Y CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 3º, FRACCIÓN I, 32, 44 Y 45 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, 2º DE LA LEY PARA EL CONTROL, POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL, DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS Y EMPRESAS DE PARTICIPACIÓN ESTATAL, Y

CONSIDERANDO

QUE EL PLAN GLOBAL DE DESARROLLO 1980-1982 EN CONCORDANCIA CON EL PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL SEÑALA COMO UNO DE SUS OBJETIVOS, PROPICIAR LAS CONDICIONES FAVORABLES PARA QUE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL TENGA ACCESO A LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO, ENTRE OTROS ASPECTOS,

EN MATERIA DE SERVICIOS PÚBLICOS;

QUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL TIENE INTERVENIDA A LA LÍNEA DE AUTOBUSES URBANOS "LOMAS DE CHAPULTEPEC REFORMA R-100", LA QUE DESDE HACE TIEMPO SE HA VENIDO MANEJANDO A TRAVÉS DE LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN CAMIONES Y AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL;

QUE ES PREOCUPACIÓN CONSTANTE DEL EJECUTIVO FEDERAL OPTIMIZAR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS PARA BENEFICIO DE LA POBLACIÓN URBANA SIENDO IMPERATIVO RESOLVER ADECUADA Y EFICAZMENTE LOS PROBLEMAS QUE PLANTEA EL TRASLADO COLECTIVO DE PERSONAS EN EL DISTRITO FEDERAL, SE HA ESTIMADO CONVENIENTE CREAR UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO QUE DE MANERA SEGURA, RÁPIDA Y CÓMODO COADYUVE A SU SOLUCIÓN ARMÓNICA DENTRO DEL MARCO GENERAL DE REESTRUCTURACIÓN QUE EN MATERIA DE TRÁNSITO, VIALIDAD Y TRANSPORTE LLEVA A CABO EL GOBIERNO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, POR LO QUE HE TENIDO A BIEN EXPEDIR EL SIGUIENTE

DECRETO

ARTICULO PRIMERO.- SE CREA UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, QUE SE DENOMINARÁ AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, CUYO

OBJETO SERÁ LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS.

ARTICULO SEGUNDO.- EL PATRIMONIO DEL ORGANISMO SE INTEGRARÁ CON:

I.-LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES QUE LE DESTINEN EL GOBIERNO FEDERAL Y EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL;

II.-LAS CANTIDADES QUE LE DESTINEN EL GOBIERNO FEDERAL Y EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, CON CARGO A LOS RESPECTIVOS PRESUPUESTOS DE EGRESOS, Y

III.-LOS DEMÁS BIENES QUE ADQUIERA POR CUALQUIER OTRO TÍTULO LEGAL.

ARTICULO TERCERO.-"AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100" PODRÁ UTILIZAR LOS BIENES PÚBLICOS Y OTROS INMUEBLES CUYO USO LE CONCEDA EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA SUS INSTALACIONES, SERVICIOS Y ACTIVIDADES, ACATANDO LAS DISPOSICIONES LEGALES A QUE ESTÁ SUJETO EL RÉGIMEN DE DICHS BIENES Y PREVIAS LAS AUTORIZACIONES CORRESPONDIENTES.

ARTICULO CUARTO.-SON ÓRGANOS DE DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100:

I.-EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y

II.-EL DIRECTOR GENERAL.

ARTICULO QUINTO.- EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN SE INTEGRARÁ CON LOS SIGUIENTES CONSEJEROS PROPIETARIOS:

A) EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, QUIEN SERÁ PRESIDENTE DEL CONSEJO Y, EN CASO DE EMPATE, TENDRÁ VOTO DE CALIDAD;

B) EL SECRETARIO GENERAL DE OBRAS Y SERVICIOS DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, QUIEN FUNGIRÁ COMO SUPLENTE DEL PRESIDENTE;

C) EL SECRETARIO DE GOBIERNO "B" DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL;

D) EL VOCAL EJECUTIVO DE TRANSPORTE DE LA COMISIÓN DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO (COVITUR).

E) EL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO).

F) EL DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO URBANO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL; Y

g) EL DIRECTOR GENERAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL.

POR CADA CONSEJERO PROPIETARIO HABRÁ: UN SUPLENTE.

ARTICULO SEXTO.-EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN TENDRÁ LAS SIGUIENTES FACULTADES:

I.-ADMINISTRAR Y REPRESENTAR LEGALMENTE AL ORGANISMO CON LAS FACULTADES MÁS AMPLIAS, EN CELEBRACIÓN DE TODOS LOS ACTOS PROPIOS DE SUS FINALIDADES;

II.-REVISAR Y EN SU CASO APROBAR LOS ANTEPROYECTOS DE PROGRAMAS DE TRABAJO Y PRESUPUESTOS DEL ORGANISMO, QUE PRESENTE A SU CONSIDERACIÓN EL DIRECTOR GENERAL;

III.-NOMBRAR Y REMOVER AL DIRECTOR GENERAL Y SI SE ESTIMARE CONVENIENTE, NOMBRAR UNO O MÁS SUBDIRECTORES;

IV.-DELEGAR FACULTADES EN UNO O VARIOS DE SUS MIEMBROS O EN EL DIRECTOR GENERAL, DETERMINÁNDOLAS EN FORMA PRECISA PARA QUE SE EJERZA EN LOS NEGOCIOS O LUGARES QUE SE DESIGNEN. NO SERÁN DELEGABLES LAS FACULTADES DEL CONSEJO RELATIVAS AL NOMBRAMIENTO DE SECRETARIO, DIRECTOR GENERAL Y SUBDIRECTORES, NI LAS DE ACORDAR LA EMISIÓN DE TÍTULOS DE CRÉDITO;

V.-NOMBRAR Y REMOVER AL SECRETARIO DEL CONSEJO:

VI.-EXPEDIR Y REFORMAR LOS REGLAMENTOS INTERIORES DEL ORGANISMO:

VII.-DESIGNAR Y REMOVER LIBREMENTE A LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DEL ORGANISMO:

VIII.-DESIGNAR LAS PERSONAS QUE DEBAN FIRMAR EN NOMBRE DEL ORGANISMO:

IX.-ACORDAR LA EMISIÓN DE TÍTULOS DE CRÉDITO EN MASA O EN SERIE Y DESIGNAR A LAS PERSONAS QUE TENGAN PODER GENERAL PARA SUSCRIBIR Y OTORGAR TÍTULOS DE CRÉDITO EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 9º DE LA LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO:

X.-OTORGAR PODERES GENERALES O ESPECIALES A LAS PERSONAS Y CON LAS FACULTADES QUE STIME CONVENIENTES, INCLUYENDO LA DE SUSTITUIR EL MANDATO, Y

XI.-EN GENERAL, LAS DEMÁS QUE SEAN NECESARIAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE SU OBJETO.

ARTICULO SEPTIMO.-EL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRA -

CIÓN PODRÁ REPRESENTAR LEGALMENTE A LA INSTITUCIÓN Y FIRMAR DOCUMENTOS EN SU NOMBRE PARA LO CUAL TENDRÁ POR SÍ SOLO TODAS LAS FACULTADES QUE SE PREVÉN EN LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO SEXTO DEL PRESENTE ORDENAMIENTO.

ARTICULO OCTAVO.-PARA SER DIRECTOR GENERAL O SUBDIRECTOR SE REQUIERE SER CIUDADANO MEXICANO EN EL PLENO EJERCICIO DE SUS DERECHOS Y TENER RECONOCIDA RECTITUD, SOLVENCIA MORAL Y CAPACIDAD.

ARTICULO NOVENO.-EL DIRECTOR GENERAL TENDRÁ LAS SIGUIENTES FACULTADES:

A) EJECUTAR LAS RESOLUCIONES DEL CONSEJO;

B) REPRESENTAR LEGALMENTE AL ORGANISMO, CON TODOS LOS PODERES DE UN MANDATARIO GENERAL PARA ACTOS DE ADMINISTRACIÓN Y PARA PLEITOS Y COBRANZAS, CON TODAS LAS FACULTADES GENERALES Y LAS ESPECIALES, QUE REQUIEREN CLÁUSULAS ESPECIALES CONFORME A LA LEY, EN LOS TÉRMINOS DE LOS DOS PRIMEROS PÁRRAFOS DEL ARTÍCULO 2554 DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, Y AQUELLAS QUE DE ALGUNA MANERA EXPRESA LE ASIGNE EL CONSEJO EN EL PODER QUE LE OTORQUE;

C) ADMINISTRAR LOS NEGOCIOS Y BIENES DEL ORGANISMO, CELEBRANDO LOS CONVENIOS, CONTRATOS Y EJECUTANDO LOS ACTOS QUE RE -

QUIERA SU MARCHA ORDINARIA DE ACUERDO CON LOS PROGRAMAS DE INVERSIÓN DEBIDAMENTE APROBADOS;

D) ESTABLECER Y ORGANIZAR LAS OFICINAS DEL ORGANISMO, PROPONIENDO AL CONSEJO LOS NOMBRAMIENTOS Y REMOCIONES DE FUNCIONARIOS Y APODERADOS;

E) ASISTIR A LAS SESIONES DEL CONSEJO CON VOZ INFORMATIVA;

F) NOMBRAR, REMOVER, CONCEDER LICENCIAS Y TODA CLASE DE AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS, AL PERSONAL DEL ORGANISMO EN LA FORMA Y TÉRMINOS APROBADOS POR EL CONSEJO;

G) PREPARAR Y SOMETER AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN LOS ANTEPROYECTOS DE LOS PRESUPUESTOS DE INGRESOS Y EGRESOS DEL ORGANISMO Y SUS MODIFICACIONES, Y

H) LAS DEMÁS QUE EL CONSEJO LE SEÑALE.

ARTICULO DECIMO.-EL PERSONAL DE DIRECCIÓN, ADMINISTRATIVO Y DE INSPECCIÓN QUE TENGA RESPONSABILIDAD DIRECTA O INDIRECTA EN EL MANEJO DE FONDOS Y VALORES DE "AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100" DEBERÁ CAUCIONAR DEBIDAMENTE EL MANEJO, MEDIANTE FIANZAS OTORGADAS POR INSTITUCIONES LEGALMENTE AUTORIZADAS PARA ELLO, POR EL MONTO QUE FIJE EL CONSEJO DE AD-

MINISTRACIÓN.

ARTICULO DECIMO.-BAJO LA RESPONSABILIDAD DEL DIRECTOR GENERAL SE FORMULARÁN EL BALANCE GENERAL ANUAL Y LOS ESTADOS MENSUALES DE CONTABILIDAD CON SUS ANEXOS EMPLEANDO LOS CATÁLOGOS DE CUENTAS AUTORIZADOS EXPRESAMENTE POR LA SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO, Y SE ENTREGARÁ AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL DENTRO DE LOS TREINTA DÍAS SIGUIENTES A LA TERMINACIÓN DE LOS PERÍODOS RESPECTIVOS, PARA SU REVISIÓN Y PARA LA GLOSA DE LAS CUENTAS; LO ANTERIOR SIN PERJUICIO DE LAS FACULTADES QUE SOBRE LA MATERIA CONCEDA A LA SECRETARÍA ANTES MENCIONADA LA LEY DE PRESUPUESTO, CONTABILIDAD Y GASTO PÚBLICO FEDERAL.

ARTICULO DECIMOSEGUNDO.-LAS RELACIONES DE TRABAJO ENTRE EL ORGANISMO Y SU PERSONAL, SE REGIRÁN POR LO DISPUESTO EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, REGLAMENTARIA DEL APARTADO "A" DEL ARTÍCULO 123 CONSTITUCIONAL.

TRANSITORIOS

PRIMERO.-EL PRESENTE DECRETO ENTRARÁ EN VIGOR AL DÍA SIGUIENTE DE SU PUBLICACIÓN.

SEGUNDO.-PUBLÍQUESE ESTE DECRETO EN EL "DIARIO OFICIAL" DE

LA FEDERACIÓN Y EN LA GACETA OFICIAL DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

TERCERO.-AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, FORMULARÁ SU REGLAMENTO INTERIOR EN UN TÉRMINO NO MAYOR DE 60 DÍAS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE VIGENCIA DEL PRESENTE ORDENAMIENTO.

CUARTO.-EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, EN SU OPORTUNIDAD, PROMOVERÁ LO CONDUCENTE, A EFECTO DE QUE, PREVIAS LAS GESTIONES CORRESPONDIENTES, AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100; ASUMA LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA LÍNEA "LOMAS DE CHAPULTEPEC REFORMA R-100", ASÍ COMO LOS CRÉDITOS QUE OTORGÓ A DICHA LÍNEA EL BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, SA, POR CONDUCTO DE LA UNIÓN DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS DE CAMIONES Y AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL.

DADO EN LA RESIDENCIA DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL, EN LA CIUDAD DE MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, A LOS TRES DÍAS DEL MES DE AGOSTO DE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UNO.-JOSÉ LÓPEZ PORTILLO.-
RÚBRICA.-EL SECRETARIO DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO, MIGUEL DE LA MADRID H.,-RÚBRICA.-EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.-CARLOS HANK GONZÁLEZ.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL DIVERSO QUE CREÓ EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100.

AL MARGEN UN SELLO CON EL ESCUDO NACIONAL QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.-PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.

JOSE LOPEZ PORTILLO, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE ME CONFIERE EL ARTÍCULO 89, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 123, APARTADO B DE LA PROPIA CONSTITUCIÓN; 3º, FRACCIÓN I Y DEMÁS RELATIVOS DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL; 2º, DE LA LEY PARA EL CONTROL POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS Y EMPRESAS DE PARTICIPACIÓN ESTATAL; 1º, DE LA LEY FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO; 1º, FRACCIÓN I DE LA LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO Y 1º, DE LA LEY ORGÁNICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, Y

CONSIDERANDO

QUE POR DECRETO PRESIDENCIAL DE FECHA 3 DE AGOSTO DE 1981, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DEL DÍA 18 SIGUIENTE, SE CREÓ EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURÍDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, DENOMINADO AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, CUYO OBJETO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS, ESTABLECIÉNDOSE EN EL ARTÍCULO DECIMOSEGUNDO, QUE LAS RELACIONES DE TRABAJO ENTRE ESE ORGANISMO Y SU PERSONAL, SE REGIRÍAN POR LO DISPUESTO EN LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, REGLAMENTARIA DEL APARTADO "A" DEL ARTÍCULO 123 CONSTITUCIONAL.

TODA VEZ QUE EN LA ESPECIE SE TRATA DE UN ORGANISMO O ENTIDAD PARAESTATAL QUE SE ENCUENTRA PRESTANDO EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y ZONAS CONURBADAS, HE TENIDO A BIEN EXPEDIR EL SIGUIENTE

DECRETO

ARTICULO UNICO.-SE REFORMA EL ARTÍCULO DECIMOSEGUNDO DEL DECRETO DE FECHA 3 DE AGOSTO DE 1981, QUE CREÓ EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, PARA QUEDAR DE LA SIGUIENTE MANERA:

ARTICULO DECIMOSEGUNDO.-LAS RELACIONES DE TRABAJO ENTRE EL ORGANISMO Y SU PERSONAL, SE REGISTRÁN POR LO DISPUESTO EN LA LEY FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, REGLAMENTARIA DEL APARTADO "B" DEL ARTÍCULO 123 CONSTITUCIONAL. LOS TRABAJADORES QUEDARÁN INCORPORADOS, ASIMISMO AL RÉGIMEN DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO.

TRANSITORIOS

PRIMERO.-EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS R-100, TENDRÁ EN CUENTA LO DISPUESTO EN EL PRESENTE DECRETO PARA SU DEBIDO CUMPLIMIENTO, SIN PERJUICIOS DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES QUE NO CONTRARIEN LAS DETERMINACIONES DE ESTE PROPIO ORDENAMIENTO.

SEGUNDO.-EL PRESENTE DECRETO ENTRARÁ EN VIGOR EL DÍA DE SU PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN.

DADO EN LA RESIDENCIA DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL, EN LA CIUDAD DE MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, EN LA CIUDAD DE MÉXICO, DISTRITO FEDERAL A LOS DIECINUEVE DÍAS DEL MES DE FEBRERO DE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS.-**JOSÉ LÓPEZ PORTILLO.**-RÚBRICA.-
EL SECRETARIO DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO, RAMÓN AGUIRRE VELÁZQUEZ.-RÚBRICA.-
JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, CARLOS HANK GONZÁLEZ.-RÚBRICA.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

DECRETO POR EL QUE SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO", PARA CONSTRUIR, OPERAR Y EXPLOTAR UN TREN RÁPIDO, CON RECORRIDO SUBTERRÁNEO Y SUPERFICIAL PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DISTRITO FEDERAL.

AL MARGEN UN SELLO CON EL ESCUDO NACIONAL QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, -PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.

GUSTAVO DIAZ ORDAZ, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, A SUS HABITANTES, SABED:

CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 89 FRACCIÓN I Y 13 FRACCIÓN VI BASE 1a. DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 50., 23 FRACCIÓN I INCISO 3o. Y 24 DE LA LEY ORGÁNICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, 2o. DE LA LEY PARA EL CONTROL POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS Y EMPRESAS DE PARTICIPACIÓN ESTATAL, Y

CONSIDERANDO:

I. -QUE EN EL ORDEN DE LAS NECESIDADES DE LA POBLACIÓN DEL

DISTRITO FEDERAL QUE REQUIEREN PRONTA, ADECUADA Y EFECTIVA SATISFACCIÓN, SE ENCUENTRA ENTRE LAS DE PRIMER RANGO LA DE ORGANIZAR Y ESTABLECER MEDIOS Y SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE LO REALICEN EN FORMA SEGURA, RÁPIDA Y CÓMODA.

II.-QUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL HA LLEVADO A CABO ESTUDIOS DE LOS QUE DEDUCE LA POSIBILIDAD Y LA CONVENIENCIA DE ESTABLECER EN LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA DAR SATISFACCIÓN A LA NECESIDAD YA EXPRESADA, UN TREN RÁPIDO MOVIDO POR ENERGÍA ELÉCTRICA, CON RECORRIDOS SUBTERRÁNEOS Y SUPERFICIALES, MEDIANTE EL CUAL SE EFECTÚE EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS, ALIVIANDO ASÍ EN GRAN PARTE LOS PROBLEMAS ORIGINADOS POR LA SATURACIÓN DEL TRÁNSITO EN VARIAS VÍAS PÚBLICAS.

III.-QUE DE ACUERDO CON LOS ARTÍCULOS 23 FRACCIÓN I, 58 Y 59 DE LA LEY ORGÁNICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, 10. Y 21 DE LA LEY DE 31 DE DICIEMBRE DE 1943 QUE LOS REGLAMENTA, 10., 20. Y 40. DE LA LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRÁN DE SUJETARSE EL TRÁNSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL 10., 50. Y 36 DEL REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, EL EXPRESADO DEPARTAMENTO TIENE A SU CARGO EL DESARROLLO DE ESTE SERVICIO PÚBLICO Y ESTÁ FACULTADO PARA ESTABLECER NUEVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, PARA ENCOMENDAR SU OPERACIÓN A UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO Y PARA ESTABLE

CER LAS NORMAS O BASES CONFORME A LAS CUALES DEBE EFECTUARSE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, HE TENIDO A BIEN EXPEDIR EL SIGUIENTE

DECRETO:

ARTICULO 1o.-SE INSTITUYE UN ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO CON PERSONALIDAD JURIDICA Y PATRIMONIO PROPIOS, QUE SE DENOMINARÁ "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" Y CUYO OBJETO SERÁ LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN TREN RÁPIDO CON RECORRIDO SUBTERRÁNEO Y SUPERFICIAL, PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DISTRITO FEDERAL, PRINCIPALMENTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

ARTICULO 2o.-EL PATRIMONIO DE "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" SE CONSTITUIRÁ CON LOS INMUEBLES, NUMERARIO, MUEBLES Y DEMÁS BIENES QUE LE DESTINE Y ENTREGUE EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, ASÍ COMO LOS QUE EL PROPIO ORGANISMO ADQUIERA EN EL FUTURO.

ARTICULO 3o.-"SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" PODRÁ UTILIZAR LAS VÍAS PÚBLICAS Y OTROS INMUEBLES CUYO USO LE CONCEDA EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, YA SEA EN LA SUPERFICIE O EN EL SUBSUELO, PARA SUS INSTALACIONES, SERVICIOS Y ACTIVIDADES, ACATANDO LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTA

RIAS A QUE ESTÁ SUJETO EL RÉGIMEN DE DICHS BIENES.

ARTICULO 4o.-LA DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" ESTARÁN A CARGO DE UN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN QUE SE INTEGRARÁ CON LOS SIGUIENTES CONSEJEROS PROPIETARIOS:

A).-EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, QUIEN TENDRÁ EL CARÁCTER DE PRESIDENTE DEL CONSEJO.

B).-EL SECRETARIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO.

C).-EL SECRETARIO DEL PATRIMONIO NACIONAL.

D).-EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

E).-TRES REPRESENTANTES QUE DESIGNE EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

POR CADA CONSEJERO PROPIETARIO DEBERÁ DESIGNARSE UN SUPLENTE.

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, EN CASO DE EMPATE, TENDRÁ VOTO DE CALIDAD.

ARTICULO 5o.-LAS ACTAS DE LAS JUNTAS DEL CONSEJO SE CONSIGNA

RÁN EN UN LIBRO QUE AUTORICE LA TESORERÍA DEL DISTRITO FEDERAL, Y LLEVARÁN LA FIRMA DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO O DE QUIEN LAS PRESIDA, Y LA DEL SECRETARIO DEL MISMO.

ARTICULO 6o.-EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN TENDRÁ LAS SIGUIENTES FACULTADES:

A).-LA GESTIÓN DE LOS NEGOCIOS DE LA INSTITUCIÓN, A CUYO EFECTO PODRÁ ADQUIRIR LOS BIENES QUE SEAN NECESARIOS PARA SU OBJETO, ENAJENARLOS Y GRAVARLOS; EFECTUAR LOS ACTOS Y CELEBRAR LOS CONTRATOS O CONVENIDOS QUE FUEREN NECESARIOS, DADA LA NATURALEZA Y OBJETO DE LA INSTITUCIÓN; DIRIGIR LOS NEGOCIOS DE LA MISMA, DECIDIENDO TODO LO RELATIVO A LA ADQUISICIÓN, ENAJENACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE SUS BIENES;

B).-REPRESENTAR LEGALMENTE A LA INSTITUCIÓN, PARA LO CUAL TENDRÁ TODAS LAS FACULTADES DE UN APODERADO GENERAL PARA PLEITOS Y COBRANZAS, ACTOS DE ADMINISTRACIÓN Y ACTOS DE DOMINIO, EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 2534 DEL CÓDIGO CIVIL, INCLUYENDO NO SOLAMENTE LAS FACULTADES GENERALES SINO TAMBIÉN LAS ESPECIALES QUE REQUIERAN CLÁUSULA EXPRESA CONFORME A LA LEY, SIN LIMITACIÓN ALGUNA, DENTRO DE LAS CUALES QUEDEN COMPRENDIDAS ENUNCIATIVA Y NO LIMITATIVAMENTE TODAS LAS MENCIONADAS EN EL ARTÍCULO 2587 DEL MISMO CÓDIGO, LAS DE PROMOVER JUICIOS DE AMPARO Y DESISTIRSE DE ELLOS, FORMULAR DENUN-

CIAS Y QUERELLAS DE CARÁCTER PENAL, OTORGAR Y SUSCRIBIR TÍTULOS DE CRÉDITO, ACEPTAR CONCILIACIONES O SOMETERSE AL ARBITRAJE EN CONFLICTOS LABORALES, Y LAS DEMÁS QUE CONFORME A CUALQUIER LEY REQUIERAN PODER O CLÁUSULA ESPECIAL O EXPRESA.

C).-OTORGAR PODERES GENERALES O ESPECIALES A LAS PERSONAS Y CON LAS FACULTADES QUE ESTIME CONVENIENTE, INCLUYENDO LA DE SUSTITUIR EL MANDATO.

D).-NOMBRAR Y REMOVER AL SECRETARIO DEL CONSEJO.

E).-NOMBRAR Y REMOVER AL DIRECTOR GENERAL Y SI LO ESTIMARE CONVENIENTE NOMBRAR UNO O MÁS SUB-DIRECTORES, ACEPTAR LAS RENUNCIAS QUE PRESENTEN ÉSTOS Y CONCEDERLES LICENCIAS;

F).-DESIGNAR LAS PERSONAS QUE DEBAN FIRMAR EN NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN;

G).-EXPEDIR Y REFORMAR LOS REGLAMENTOS INTERIORES DE LA INSTITUCIÓN;

H).-ACORDAR LA EMISIÓN DE TÍTULOS DE CRÉDITO EN MASA O EN SERIE Y DESIGNAR A LAS PERSONAS QUE TENGAN PODER GENERAL PARA SUSCRIBIR Y OTORGAR TÍTULOS DE CRÉDITO, EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 90, DE LA LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE

DE CRÉDITO:

I).-DESIGNAR Y REMOVER LIBREMENTE A LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DE LA INSTITUCIÓN:

J).-APROBAR LOS PRESUPUESTOS DE INGRESOS Y EGRESOS, OYENDO PREVIAMENTE LA OPINIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL:

K).-DELEGAR FACULTADES EN UNO O VARIOS DE SUS MIEMBROS O EN EL DIRECTOR GENERAL, DETERMINÁNDOLAS EN FORMA PRECISA PARA QUE SE EJERZAN EN LOS NEGOCIOS O LUGARES QUE SE DESIGNEN, NO SERÁN DELEGABLES LAS FACULTADES DEL CONSEJO RELATIVAS AL NOMBRAMIENTO DE SECRETARIO, DIRECTOR GENERAL Y SUB-DIRECTORES, NI LAS DE ACORDAR LA EMISIÓN DE TÍTULOS DE CRÉDITO:

L).-EN GENERAL, DESEMPEÑAR TODAS LAS ATRIBUCIONES QUE ESTÉN COMPRENDIDAS EN EL OBJETO DE INSTITUCIÓN Y QUE NO ESTÉN EXPRESAMENTE RESERVADAS POR LA LEY AL GOBIERNO FEDERAL O AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

ARTICULO 7o.-EL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN PODRÁ REPRESENTAR LEGALMENTE A LA INSTITUCIÓN Y FIRMAR DOCUMENTOS EN SU NOMBRE, PARA LO CUAL TENDRÁ POR SI SÓLO TODAS LAS FACULTADES QUE SE PREVEN EN LOS INCISOS B) Y C) DEL ARTÍCULO 6o. PARA DICHO CONSEJO.

ARTICULO 8o.-PARA SER DIRECTOR GENERAL O SUBDIRECTOR SE REQUIERE SER CIUDADANO MEXICANO EN EL PLENO EJERCICIO DE SUS DERECHOS; TENER RECONOCIDA RECTITUD, SOLVENCIA MORAL Y CAPACIDAD, Y NO HABER SIDO DECLARADO EN ESTADO DE QUIEBRA O CONCURSO NI HABER SIDO CONDENADO POR DELITOS COMUNES, O INHABILITADO PARA EL EJERCICIO DEL COMERCIO.

ARTICULO 9o.-EL DIRECTOR GENERAL TENDRÁ LAS SIGUIENTES FACULTADES:

- A).-SERÁ EL ENCARGADO DE EJECUTAR LAS RESOLUCIONES DEL CONSEJO;
- B).-REPRESENTARÁ LEGALMENTE A LA INSTITUCIÓN, CON TODOS LOS PODERES DE UN MANDATARIO GENERAL PARA ACTOS DE ADMINISTRACIÓN Y PLEITOS Y COBRANZAS, CON TODAS LAS FACULTADES GENERALES Y LAS ESPECIALES QUE REQUIERAN CLÁUSULA ESPECIAL CONFORME A LA LEY, EN LOS TÉRMINOS DE LOS DOS PRIMEROS PÁRRAFOS DEL ARTÍCULO 2554 DEL CÓDIGO CIVIL, Y AQUELLAS QUE DE UNA MANERA EXPRESA LE ASIGNE EL CONSEJO EN EL PODER QUE LE OTORQUE;
- C).-ADMINISTRARÁ LOS NEGOCIOS Y BIENES DE LA INSTITUCIÓN, CELEBRANDO LOS CONVENIOS Y CONTRATOS Y EJECUTANDO LOS ACTOS QUE REQUIERA LA MARCHA ORDINARIA DE LA INSTITUCIÓN;

D).-SE ENCARGARÁ DEL ESTABLECIMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LAS OFICINAS DE LA INSTITUCIÓN, PROPONIENDO AL CONSEJO LOS NOMBRAMIENTOS Y REMOCIONES DE FUNCIONARIOS Y APODERADOS;

E).-PODRÁ ASISTIR A LAS SESIONES DEL CONSEJO CON VOZ INFORMATIVA Y DEBERÁ SER CITADO PARA ELLAS;

F).-NOMBRAR, REMOVER, CONCEDER LICENCIAS Y TODA CLASE DE AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS, AL PERSONAL DE LA INSTITUCIÓN, EN LA FORMA Y TÉRMINOS APROBADOS POR EL CONSEJO;

G).-PREPARAR Y SOMETER AL CONSEJO LOS PRESUPUESTOS DE INGRESOS Y EGRESOS DE LA INSTITUCIÓN Y LAS MODIFICACIONES QUE SE HAGAN A LOS MISMOS; Y

H).-LAS DEMÁS QUE EL CONSEJO LE SEÑALE.

ARTICULO 10.-LAS REMUNERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL, SUBDIRECTORES Y DEMÁS PERSONAL DE DIRECCIÓN, ADMINISTRACIÓN E INSPECCIÓN, SERÍAN FIJADAS EN EL PRESUPUESTO ANUAL DE LA INSTITUCIÓN.

ARTICULO 11.-EL PERSONAL DE DIRECCIÓN, ADMINISTRACIÓN E INSPECCIÓN QUE TENGA RESPONSABILIDAD DIRECTA O INDIRECTA EN EL MANEJO DE FONDOS Y VALORES DE "SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTI

VO", DEBERÁ CAUCIONAR DEBIDAMENTE SU MANEJO, MEDIANTE FIANZA OTORGADA POR INSTITUCIÓN DE FIANZAS LEGALMENTE AUTORIZADA, POR EL MONTO QUE FIJE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.

ARTICULO 12.-BAJO LA RESPONSABILIDAD DEL DIRECTOR GENERAL SE FORMULARÁN EL BALANCE GENERAL ANUAL Y LOS ESTADOS MENSUALES DE CONTABILIDAD CON SUS ANEXOS; SE ENTREGARÁN AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y AL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL DENTRO DE LOS TREINTA DÍAS SIGUIENTES A LA TERMINACIÓN DE LOS PERÍODOS RESPECTIVOS, PARA SU REVISIÓN Y PARA LA GLOSA DE LAS CUENTAS; LO ANTERIOR SIN PERJUICIO DE LAS FACULTADES QUE SOBRE LA MATERIA CONCEDE A LA SECRETARÍA DEL PATRIMONIO NACIONAL LA LEY PARA EL CONTROL POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS Y EMPRESAS DE PARTICIPACIÓN ESTATAL.

ARTICULO 13.-A LOS RENDIMIENTOS LÍQUIDOS QUE SE OBTENGAN SE LES DARÁ LA SIGUIENTE APLICACIÓN:

A).-SE FORMARÁN RESERVAS DE PREVISIÓN QUE NO PODRÁN EXCEDER EL VEINTE POR CIENTO DE LOS RENDIMIENTOS LÍQUIDOS; Y

B).-SE DESTINARÁN LAS CANTIDADES NECESARIAS PARA LA AMPLIACIÓN DEL SERVICIO.

TRANSITORIOS:

1o.-PUBLÍQUESE ESTE DECRETO EN EL "DIARIO OFICIAL" DE LA FEDERACIÓN.

2o.-EL PRESENTE DECRETO ENTRARÁ EN VIGOR AL DÍA SIGUIENTE DE LA PUBLICACIÓN ORDENADA EN EL ARTÍCULO ANTERIOR.

DADO EN LA RESIDENCIA DEL PODER EJECUTIVO, EN MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, A LOS DIECINUEVE DÍAS DEL MES DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS SESENTA Y SIETE.-GUSTAVO DÍAZ ORDAZ.-RÚBRICA.- EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, ALFONSO CORONA DEL ROSAL.-RÚBRICA.-EL SECRETARIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, ANTONIO ORTÍZ MENA.-RÚBRICA.- EL SUB-SECRETARIO DE RECURSOS NO RENOVABLES DE LA SECRETARÍA DEL PATRIMONIO NACIONAL, ENCARGADO DEL DESPACHO, MANUEL FRANCO LÓPEZ.-RÚBRICA.- EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, JOSÉ ANTONIO PADILLA SEGURA.-

ANEXO I I

PRINCIPALES VIAS CONSTRUIDAS EN EL DISTRITO FEDERAL

<u>AÑO</u>	<u>ARTERIA</u>	<u>T R A M O</u>
1952	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN	MINERÍA-AVENIDA CUAUHTÉMOC
1955	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN	AVENIDA CUAUHTÉMOC-CALZADA DE TLALPAN
1956	VIADUCTO RÍO BECERRA	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN - REVOLUCIÓN
1957	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN	MINERÍA - AVENIDA REVOLUCIÓN
1959	CALZADA DE TLALPAN	FRAY SERVANDO TERESA DE MIER - VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN.
1960	CALZADA DE TLALPAN	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN - AVENIDA ERMITA IZTAPALAPA
1961	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN	AVENIDA REVOLUCIÓN - PERIFÉRICO
1962	ANILLO PERIFÉRICO	CONSCRIPTO-BARRANCA DEL MUERTO
1962	VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN	CALZADA DE TLALPAN-AVENIDA RÍO CHURUBUSCO
1962	CALZADA IGNACIO ZARAGOZA	AVENIDA FRANCISCO ESPEJEL - CARRETERA A PUEBLA
1963	ANILLO PERIFÉRICO	BARRANCA DEL MUERTO-SAN JERÓNIMO
1964	CALZADA DE TLALPAN	AVENIDA ERMITA IZTAPALAPA-RÍO CHURUBUSCO
1967	ANILLO PERIFÉRICO	SAN JERÓNIMO-VIDADUCTO TLALPAN
1968	CALZADA DE TLALPAN	RÍO CHURUBUSCO-AVENIDA TASQUEÑA
1968	CALZADA DE TLALPAN	GLORIETA ZAPATA-CARRETERA A CUERNAVACA
1968	ANILLO PERIFÉRICO	VIADUCTO TLALPAN-CUEMANCO
1968	ANILLO PERIFÉRICO	CONSCRIPTO-LÍMITE ESTADO DE MÉXICO
1972-76	CIRCUITO INTERIOR	LA RAZA-AVENIDA JUAN ESCUTIA
1972-76	CIRCUITO INTERIOR	PUENTE DIVISIÓN DEL NORTE
1972-76	CIRCUITO INTERIOR	PUENTE LA VIGA
1972-76	RADIAL LÁZARO CÁRDENAS	GLORIETA TACUBA-AVENIDA TEZOZÓMOC

<u>AÑO</u>	<u>A R T E R I A</u>	<u>- T R A M O</u>
1972-76	RADIAL RÍO SAN JOAQUÍN	CIRCUITO INTERIOR-AUTOPIESTA A QUERÉTARO
1977-80	INSURGENTES NORTE	POTRERO-INDIOS VERDES
1977-80	CIRCUITO INTERIOR	PASO A DESNIVEL EN AVENIDA HANGARES
1977-80	CALLES LATERALES-ANILLO PERIFÉRICO	REFORMA BARRANCA DEL MUERTO
1977-79	INAUGURACIÓN DE 15 EJES VIALES	
1979-80	INAUGURACIÓN DE 11 EJES VIALES	

FUENTE: DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, ESTUDIO DEL PLAN DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO. MÉXICO, DF, 1982.

CRONOLOGIA DEL SINDICATO DE TRANSPORTE COLECTIVO

- | | |
|-----------------------|---|
| SEPTIEMBRE DE 1967 | CREACIÓN DE LA EMPRESA SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. |
| JULIO DE 1970 | CREACIÓN DEL SINDICATO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. |
| JULIO DE 1970 | I CONGRESO ORDINARIO. |
| 1971 | I CONGRESO EXTRAORDINARIO |
| SEPTIEMBRE 15 DE 1972 | VISITA DEL LIC. LUIS ECHEVERRÍA ALVAREZ. |
| SEPTIEMBRE DE 1972 | ENTREGA DEL PRIMER PLIEGO PETITORIO. |
| SEPTIEMBRE DE 1973 | FIRMA DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO, DESCONOCIDO POR LOS TRABAJADORES. |
| ENERO DE 1974 | II CONGRESO EXTRAORDINARIO |
| MARZO DE 1974 | ELECCIÓN DEL III COMITÉ EJECUTIVO GENERAL. |

- AGOSTO 1º DE 1974 MITIN EN EL ZÓCALO PARA LA ENTREGA DEL PROYECTO DE REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO Y PLIEGO PETITORIO.
- FEBRERO 26 DE 1975 MANIFESTACIÓN EN LOS PINOS, POR EL RECONOCIMIENTO DEL REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO.
- MARZO 20 DE 1975 ENTRA EN VIGOR EL REGLAMENTO DE CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO.
- SEPTIEMBRE 30 DE 1975 BASIFICACIÓN DEL PERSONAL DE TAQUILLA.
- ABRIL 2 DE 1976 FIRMA DE LAS ACTAS DONDE SE DEFINE EL PAGO RETROACTIVO AL 20 DE MARZO DE 1975 SOBRE HIGIENE Y SEGURIDAD.
- JULIO 10 DE 1976 PRIMERA ASAMBLEA DE LA SECCIONAL VII.
- MARZO DE 1976 II CONGRESO ORDINARIO
- MARZO DE 1976 GANA LAS ELECCIONES EL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, ENCABEZADO POR EL SEÑOR CARLOS STEC, CON LA PLANILLA ESCARLATA.

SEPTIEMBRE DE 1976

BASIFICACIÓN DE SUPERVISORAS DE
LÍNEA.

1976 - 1977

MOVIMIENTO POR LA BASIFICACIÓN DEL
PERSONAL DE LIMPIEZA.

FEBRERO DE 1977

III CONGRESO ORDINARIO

MAYO DE 1978

DESCONOCIMIENTO DEL COMITÉ EJECUTI-
VO GENERAL, ENCABEZADO POR EL SEÑOR
CARLOS STEC.

MARZO DE 1979

III CONGRESO EXTRAORDINARIO

ABRIL 28 DE 1981

PRIMERA FALTA COLECTIVA DEL METRO,
POR LA SECCIONAL III.

MAYO DE 1981

GANA LAS ELECCIONES EL COMITÉ EJECU-
TIVO GENERAL, ENCABEZADO POR EL SE-
ÑOR ARIEL MACÍAS VALADEZ

FEBRERO DE 1982

V CONGRESO ORDINARIO

1982

SE LGORA QUE LAS TAQUILLERAS PASEN
A SER CONDUCTORAS.

FEBRERO DE 1983

VI CONGRESO ORDINARIO

JULIO 29 DE 1983

DESCONOCIMIENTO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL DEMOCRÁTICO.

AGOSTO 3 Y 29 DE 1983

FALTAS COLECTIVAS POR EL RECONOCIMIENTO DEL COMITÉ EJECUTIVO GENERAL, DEPUESTO Y REINSTALACIÓN DE DESPEDIDOS.

NOTAS BIBLIOGRAFICASCAPÍTULO I

- (1) CUADERNOS DE INFORMACIÓN ECONÓMICA 1960-1970 Y 1970-1980.
BANCO DE MÉXICO, SA.
- (2) MARX CARLOS, EL CAPITAL TOMO I. FONDO DE CULTURA ECO -
NÓMICA. PÁG. 538.

CAPÍTULO II

- (3) POBLACIÓN Y DESARROLLO SOCIAL, ASOCIACIÓN MEXICANA DE
POBLACIÓN AC, 1974. PÁG. 32.
- (4) POBLACIÓN Y DESARROLLO SOCIAL, ASOCIACIÓN MEXICANA DE
POBLACIÓN AC, 1974 PÁG. 32.
- (5) UNIKEL LUIS, EL DESARROLLO URBANO DE MÉXICO. COLEGIO
DE MÉXICO, 1978. PÁG. 118.
- (6) UNIKEL LUIS, EL DESARROLLO URBANO DE MÉXICO, COLEGIO DE
MÉXICO, 1978. PÁG. 118.

- (7) UNIKEL LUIS, EL DESARROLLO URBANO DE MÉXICO, COLEGIO DE MÉXICO, 1978. PÁG. 163.
- (8) DATOS EXTRAIDOS DE LA PONENCIA DEL PPS EN EL FORO DE CONSULTA POPULAR PARA LA PLANEACIÓN DEMOCRÁTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO. TRANSPORTE PÚBLICO Y VIALIDAD FEBRE-RO-MARZO DE 1978.
- (9) GONZÁLEZ NAVARRO MOISÉS, POBLACIÓN Y SOCIEDAD EN MÉXICO, FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES. SERIE ESTU- DIOS 42 (1900-1970). PÁG. 76.

CAPÍTULO III

- (10) MARX CARLOS. ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA (GRUNDRISSE) 1857-1858. TOMO II. EDIT. SIGLO VEINTIUNO. PÁG. 13.
- (11) MARX CARLOS, EL CAPITAL, TOMO II, EDIT. FONDO DE CULTU- RA ECONÓMICA. PÁG. 51.
- (12) MARX CARLOS, EL CAPITAL, TOMO II, EDIT. FONDO DE CULTU- RA ECONÓMICA. PÁG. 51.
- (13) MARX CARLOS, ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA (GRUNDRISSE) 1857-1858, TOMO II.

EDIT. SIGLO VEINTIUNO. PÁG. 11.

- (14) MARX CARLOS, EL CAPITAL, TOMO II, EDIT. FONDO DE CULTURA ECONÓMICA. PÁG. 15.
- (15) CISNEROS LUJÁN A. IVONNE, LA NACIONALIZACIÓN DE LA BANCA Y SU REPERCUSIÓN EN EL MOVIMIENTO POPULAR. TESIS DE LA FACULTAD DE ECONOMÍA, 1985.
- (16) SIERRA J. CARLOS, HISTORIA DE LOS TRANSPORTES ELÉCTRICOS EN MÉXICO, 1976. PÁG. 20.
- (17) SIERRA J. CARLOS, HISTORIA DE LOS TRANSPORTES ELÉCTRICOS EN MÉXICO, 1976. PÁG. 32.
- (18) SIERRA J. CARLOS, HISTORIA DE LOS TRANSPORTES ELÉCTRICOS EN MÉXICO, 1976. PÁG. 75.

CAPÍTULO IV

- (19) REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR, VOL. XVII, No. 5, MAYO DE 1967. INSTITUTO DE COMERCIO EXTERIOR.
- (20) REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR, VOL. XVII, No. 5, MAYO DE 1967. INSTITUTO DE COMERCIO EXTERIOR.

(21) PLAN RECTOR DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, VERSIÓN ABREVIADA A JUNIO DE 1982, DDF.

(22) CALDERÓN SALAZAR JORGE A., AGRICULTURA, AGROINDUSTRIA Y AGROINDUSTRIALIZACIÓN EN MÉXICO, UACH, 1984, PÁG.

BIBLIOGRAFIA

CAL Y MAYOR RAFAEL. "INGENIERÍA DE TRÁNSITO", ED. REPRESENTACIONES Y SERVICIOS DE INGENIERÍA, SA DE MEXICO, 1980.

CALDERON ZALAZAR, JORGE A., "LA AGRICULTURA, AGROINDUSTRIA Y DEPENDENCIA EN LOS PAÍSES DEL TERCER MUNDO", UACH, 1984.

CASTELL, MANUEL "CRISIS URBANA Y CAMBIO SOCIAL". ED. SIGLO XXI 2^{DA}. EDICIÓN MÉXICO, 1981.

CISNEROS, LUJÁN, A., "LA NACIONALIZACIÓN DE LA BANCA Y SU REPERCUSSION EN EL MOVIMIENTO POPULAR", TESIS DE LA FACULTAD DE ECONOMÍA, UNAM, 1985.

GONZALEZ ZALAZAR, GLORIA, "EL DISTRITO FEDERAL: ALGUNOS PROBLEMAS Y SU PLANEACIÓN", ED. UNAM, 1983.

GONZALEZ NAVARRO, MOISÉS, "POBLACIÓN Y SOCIEDAD DE MÉXICO (1900-1970)", FAC. DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES. SERIE ESTUDIOS 42 T.I.

LOPEZ CÁRDENAS, FRUCTUOSA Y OTROS AUTORES, "EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO, 500 AÑOS DE EVOLUCIÓN", ED. AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100, 1984.

MARX, CARLOS. "EL CAPITAL", TOMOS I Y II, ED. FONDO DE CULTURA ECONÓMICA 1974.

MARX, CARLOS, "ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA LA CRÍTICA DE LA ECONOMÍA POLÍTICA 1957-1958 (GRUNDRISSE)", TOMO II, ED. SIGLO XXI, 1976.

RODRIGUEZ, MIGUEL, "LOS TRANVIARIOS Y EL ANARQUISMO EN MÉXICO (1920-1925)", COLECC. ESTUDIOS CONTEMPORÁNEOS. ED. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA, 1980.

SAMIR, AMÍN, "IMPERIALISMO Y DESARROLLO DESIGUAL", LIBROS DE CONFRONTACIÓN ECONOMÍA 6, ED. FONTANELLA.

SAMIR, AMÍN, "DESARROLLO DESIGUAL", ED. NUESTRO TIEMPO, 1974.

SIERRA, J. CARLOS, "HISTORIA DE LOS TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE MÉXICO 1976". SERVICIO DE TRANSPORTE ELÉCTRICOS".

SINGER, PAUL, "ECONOMÍA POLÍTICA DE LA URBANIZACIÓN, ED. SIGLO XXI, 1981.

UNIKEL, LUIS, "EL DESARROLLO URBANO DE MÉXICO" COLEGIO DE MÉXICO", COLEGIO DE MÉXICO, 1978.

PUBLICACIONES Y REVISTAS.

ASOCIACION, MEXICANA DE POBLACIÓN AC, "POBLACIÓN Y DESARROLLO SOCIAL", DF, 1974.

DELEGACION, VENUSTIANO CARRANZA, "LOS TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE MÉXICO", 1981.

INSTITUTO, DE GEOGRAFÍA, UNAM, "ALGUNOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO", SERIE VARIA, T.I. No. 7, MÉX. 1983.

ESTRATEGIA REVISTA DE ANÁLISIS. "DF: ANARQUÍA, IRRACIONALIDAD Y DESMERUSA", No. 57 MAYO-JUNIO 1984.

COMERCIO EXTERIOR. REVISTA MENSUAL DEL INSTITUTO DE COMERCIO EXTERIOR, VOL. XVII, No. 5, 1967.

TRINCHERA (VARIOS NÚMEROS) ORGANO OFICIAL DEL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL STC 1977-1984

ARIETE (VARIOS NÚMEROS) ORGANO DE FORMACIÓN POLÍTICO SINDI -
CAL DEL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL STC 1976-1982.

DIARIOS OFICIALES.

EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (VARIOS NÚMEROS). PUBLICA -
DO POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, 1979-1983.